

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2016/2069,
annettu 1 päivänä lokakuuta 2014,
toimenpiteistä SA.14093 (C 76/2002), jotka Belgia on toteuttanut Brussels South Charleroi Airport
-yrityksen ja Ryanairin hyväksi

(tiedoksiannettu numerolla C(2014) 6849)

(Ainoastaan ranskankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan, ⁽¹⁾

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ⁽²⁾ ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

- (1) Belgian lehdistössä heinäkuussa 2001 julkaistujen tietojen ja komissiolle tammikuussa 2002 tehdyn kantelun mukaan Belgia oli myöntänyt Ryanair-lentoyhtiölle, jäljempänä 'Ryanair', tukitoimenpiteitä lentoliikennepalvelujen tarjoamiseksi Charleroin lentoasemalla. Belgia toimitti asiasta tietoja komissiolle 21 päivänä marraskuuta 2001, 13 päivänä kesäkuuta 2002 ja 4 päivänä heinäkuuta 2002 päivätyillä kirjeillä sekä 9 päivänä lokakuuta 2002 järjestetyssä kokouksessa.
- (2) Komissio ilmoitti 11 päivänä joulukuuta 2002 ⁽³⁾ päivätyillä kirjeellä Belgialle päätöksestään, jäljempänä 'aloittamispäätös', aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, jäljempänä 'muodollinen tutkintamenettely', kyseisistä toimenpiteistä. Belgia toimitti huomautuksensa 14 päivänä helmikuuta 2003.
- (3) Aloittamispäätös julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. ⁽⁴⁾ Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa kyseisistä toimenpiteistä kuukauden kuluessa päätöksen julkaisemisesta.
- (4) Komissio sai huomautuksia asianomaisilta. Se toimitti huomautukset Belgialle 19 päivänä maaliskuuta ja 22 päivänä huhtikuuta 2003 päivätyillä kirjeillä ja tarjosi Belgialle mahdollisuuden kommentoida niitä. Komissio vastaanotti Belgian kommentit 16 ja 27 päivänä toukokuuta 2003 päivätyillä kirjeillä.
- (5) Belgian viranomaisten kanssa järjestettiin komission pyynnöstä kolme kokousta, jotka pidettiin 24 päivänä kesäkuuta 2003 sekä 23 ja 25 päivänä heinäkuuta 2003. Kokousten jälkeen lähetettiin vielä komission pyytämiä lisätietoja 27 päivänä elokuuta 2003.
- (6) Belgia lähetti komissiolle 19 päivänä joulukuuta 2003 kirjeen, joka sisälsi lisätietoja. Belgian viranomaiset pysyivät kirjeessä uutta kokousta komission kanssa. Tämä kokous pidettiin 16 päivänä tammikuuta 2004.

⁽¹⁾ EY:n perustamissopimuksen 87 artiklasta tuli 1 päivänä joulukuuta 2009 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimuksen) 107 artikla ja 88 artiklasta SEUT-sopimuksen 108 artikla. Kyseiset kaksi määräyskokonaisuutta ovat asiasisällöltään samanlaiset. Tässä päätöksessä tarkoitetaan tarvittaessa viittauksella SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklaan viittausta EY-perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklaan. SEUT-sopimuksessa on myös tehty eräitä terminologiaa koskevia muutoksia, esimerkiksi "yhteisö" on korvattu "unionilla", "yhteismarkkinat" "sisämarkkinoilla" ja "Euroopan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin" "unionin yleisellä tuomioistuimella". Tässä päätöksessä käytetään SEUT-sopimuksen mukaista terminologiaa.

⁽²⁾ EUVL C 248, 17.8.2012, s. 1.

⁽³⁾ SG (2002) D/233141.

⁽⁴⁾ EUVL C 18, 25.1.2003, s. 3.

- (7) Komissio antoi 12 päivänä helmikuuta 2004 lopullisen päätöksen ⁽⁵⁾, joka oli osittain kielteinen, jäljempänä 'vuoden 2004 päätös'.
- (8) Päätös kumottiin unionin yleisen tuomioistuimen 17 päivänä joulukuuta 2008 antamalla tuomiolla ⁽⁶⁾, jäljempänä 'vuoden 2008 tuomio', jolla komissio velvoitettiin antamaan uusi lopullinen päätös kyseisistä toimenpiteistä. Unionin yleinen tuomioistuin katsoi, että komissio oli tehnyt oikeudellisen virheen, koska se ei ollut tarkastellut Vallonian alueen, jäljempänä 'Vallonian alue', ja Charleroin lentoaseman pitäjän, Brussels South Charleroi Airport -nimisen julkisen osakeyhtiön, jäljempänä 'BSCA', Ryanairin hyväksi toteuttamia toimenpiteitä yhdessä eikä tutkinut, ovatko nämä kaksi elintä yhdessä toimineet järkevän markkinataloustoimijan tavoin. Vuoden 2008 tuomion seurauksena vuoden 2004 päätöksellä päätetty muodollinen tutkintamenettely aloitettiin uudelleen.
- (9) Komissio antoi 23 päivänä heinäkuuta 2010 päivätyllä kirjeellä Belgialle sekä asianomaisille, jotka olivat esittäneet huomautuksia 11 päivänä joulukuuta 2002 aloitetun muodollisen tutkintamenettelyn puitteissa, tilaisuuden esittää uusia huomautuksia vuoden 2008 tuomion jälkeen uudelleen aloitetun muodollisen tutkintamenettelyn puitteissa. Komissio pyysi 20 päivänä huhtikuuta 2011 lisätietoja, jotka Belgian viranomaiset toimittivat 14 päivänä heinäkuuta ja 21 päivänä syyskuuta 2011 päivätyillä kirjeillä.
- (10) Komissio ilmoitti Belgialle 21 päivänä maaliskuuta 2012 päivätyllä kirjeellä päätöksestään laajentaa muodollinen tutkintamenettely koskemaan uusia toimenpiteitä, jäljempänä 'vuoden 2012 laajentamispäätös'.
- (11) Vuoden 2012 laajentamispäätös julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ⁽⁷⁾. Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa kyseisistä toimenpiteistä.
- (12) Belgia toimitti huomautuksensa 22 päivänä toukokuuta 2012. Toukokuun 22 päivän huomautukset eivät sisältäneet vuoden 2012 laajentamispäätöksen liitteenä I olevaa yhteenvetotaulukkoa, joka toimitettiin 5 päivänä kesäkuuta 2012.
- (13) Komissio pyysi 9 päivänä elokuuta 2012 lisätietoja etenkin kustannuksista, joita Société Wallonne des Aéroports -yritykselle, jäljempänä 'Sowaer', oli aiheutunut investoinneista Charleroin lentoasemalla ja sen BSCA:n hyväksi toteuttamista tehtävistä. Belgian viranomaiset toimittivat 3 päivänä syyskuuta 2012 Sowaerin tilinpäätöksen vuosilta 2001–2004 sekä lisätietoja 9 päivänä lokakuuta 2012 ja 18 päivänä lokakuuta 2012.
- (14) Komissio pyysi kokouksen jälkeen lisätietoja 26 päivänä lokakuuta 2012. Belgia toimitti nämä tiedot 9 päivänä marraskuuta 2012.
- (15) Komissio sai huomautuksia seuraavilta asianomaisilta:
- Asianomaisen C huomautukset vastaanotettiin 14 päivänä syyskuuta 2012.
 - Board of Airline Representatives -järjestön, Air Francen, Euroopan lentoyhtiöiden liiton ja Brussels Airport Companyn huomautukset vastaanotettiin 17 päivänä syyskuuta 2012.
 - Brussels Airlinesin huomautukset vastaanotettiin 18 päivänä syyskuuta 2012.
 - BSCA:n huomautukset vastaanotettiin 4 päivänä lokakuuta 2012.
 - Ryanair toimitti 3 päivänä lokakuuta 2012 huomautuksensa, joissa se viittasi 30 päivänä syyskuuta 2011, 13 päivänä huhtikuuta 2012 ja 4 päivänä heinäkuuta 2012 toimittamiinsa huomautuksiin. Ryanair toimitti lisähuomautuksia 10 päivänä huhtikuuta 2013, 20 päivänä joulukuuta 2013 sekä 17 ja 31 päivänä tammikuuta 2014.
- (16) Komissio toimitti nämä huomautukset Belgialle kommentoitaviksi 2 päivänä heinäkuuta ja 29 päivänä lokakuuta 2012, 3 päivänä toukokuuta 2013 sekä 22 päivänä tammikuuta ja 24 päivänä helmikuuta 2014. Se vastaanotti Belgian kommentit 17 päivänä heinäkuuta 2012, 14 päivänä joulukuuta 2012 ja 5 päivänä kesäkuuta 2013 päivätyillä kirjeillä.

⁽⁵⁾ Komission päätös 2004/393/EY, tehty 12 päivänä helmikuuta 2004, Vallonian alueen ja Brussels South Charleroi Airport -lentoaseman Ryanair-lentoyhtiölle myöntämistä eduista lentoyhtiön aloittaessa toimintansa Charleroisissa (EUVL L 137, 30.4.2004, s. 1).

⁽⁶⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 17.12.2008, Ryanair v. komissio, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585.

⁽⁷⁾ Katso alaviite 2.

- (17) Komissio pyysi 14 päivänä tammikuuta 2014 Belgialta lisätietoja, joita se tarvitsi soveltaakseen markkinataloustoimijatestiä BSCA:n hyväksi toteutettuihin toimenpiteisiin. Belgia vastasi 7 ja 24 päivänä helmikuuta 2014 päivätyillä kirjeillä. Vastaukset olivat kuitenkin puutteelliset, joten komissio lähetti 10 päivänä maaliskuuta 2014 Belgialle muistutuskirjeen, jossa se yksilöi puuttuvat vastaukset ja pyysi Belgiasta toimittamaan ne. Belgia toimitti lisätietoja 24 päivänä maaliskuuta 2014.
- (18) Komissio pyysi 7 päivänä helmikuuta 2014 Belgialta lisätietoja etenkin Ryanairin hyväksi toteutetuista toimenpiteistä. Belgia toimitti 18 ja 24 päivänä maaliskuuta 2014 vastaukset osaan esitetyistä kysymyksistä.
- (19) Niinikään 7 päivänä helmikuuta 2014 pidettiin Charleroin lentoasemalla kokous, jonka yhtenä osapuolena olivat Vallonian alue, Sowaer ja BSCA ja toisena komission yksiköt.
- (20) Komissio pyysi 25 päivänä helmikuuta ja 11 päivänä maaliskuuta 2014 Belgialta lisätietoja ja etenkin selvennyksiä Belgian 7 ja 24 päivänä helmikuuta 2014 toimittamiin tietoihin, jotka koskivat Vallonian alueen ja Sowaerin BSCA:n hyväksi toteuttamia toimenpiteitä. Belgia vastasi 25 päivänä maaliskuuta ja 4 päivänä huhtikuuta 2014 päivätyillä kirjeillä (liitteet toimitettiin 9 päivänä huhtikuuta 2014).
- (21) Lentoasemille ja lentoyhtiöille myönnettäviä valtiontukia koskevien suuntaviivojen ⁽⁸⁾, jäljempänä 'ilmailusuuntaviivat', hyväksymisen jälkeen komissio kehotti 17 ja 19 päivänä maaliskuuta 2014 Belgiasta ja asianomaisia esittämään huomautuksensa ilmailusuuntaviivojen soveltamisesta tarkasteltavaan asiaan. Lisäksi Euroopan unionin virallisessa lehdessä julkaistiin 15 päivänä huhtikuuta 2014 ilmoitus, jossa jäsenvaltioita ja asianomaisia kehoitettiin lentoasemille ja lentoyhtiöille myönnettäviä valtiontukia koskevien Euroopan unionin suuntaviivojen voimaantumisen johdosta esittämään huomautuksia myös nyt tarkasteltavasta asiasta. Komissio vastaanotti huomautuksia seuraavilta: Brussels Airport Company, Brussels Airlines, Board of Airlines Representatives, Air France ja kansalaisjärjestö Transport & Environment. Se toimitti nämä huomautukset 26 päivänä toukokuuta 2014 Belgialle, joka esitti huomautuksensa 26 päivänä kesäkuuta 2014.
- (22) Komission yksiköt pitivät uuden kokouksen Belgian, BSCA:n ja Sowaerin kanssa 11 päivänä huhtikuuta 2014. Tämän kokouksen jälkeen Belgia toimitti asiakirjoja ja 5 päivänä toukokuuta 2014 päivätyn muistion, jotka koskivat BSCA:lle uskottuja julkisen palvelun tehtäviä.
- (23) Komissio toimitti 5 päivänä toukokuuta 2014 Belgialle uuden tietopyynnön, johon tämä vastasi 13 päivänä toukokuuta 2014.
- (24) Belgia hyväksyi 7 päivänä toukokuuta 2014 päivätyllä kirjeellä, että komissio voi tämän asian yhteydessä poikkeuksellisesti antaa päätöksen SEUT-sopimuksen 297 artiklan mukaisesti tiedoksi Belgialle ranskankielisenä, koska komission yksiköt ovat sitoutuneet toimittamaan Belgialle päätöksen hollanninkielisen käännöksen mahdollisimman nopeasti. Belgia on hyväksynyt sen, että ainoastaan päätöksen ranskankielinen teksti on todistusvoimainen ja että päätös tulee voimaan, kun se on annettu tiedoksi ranskankielisenä.
- (25) Brussels Airlines toimitti 2 päivänä heinäkuuta 2014 päivitetyn version huomautuksista, jotka se oli toimittanut 25 päivänä syyskuuta 2013 lentoasemille ja lentoyhtiöille myönnettäviä valtiontukia koskevien suuntaviivojen luonnoksen julkaisemisen jälkeen. Nämä huomautukset toimitettiin 4 päivänä heinäkuuta 2014 Belgialle, joka esitti huomautuksensa 18 päivänä heinäkuuta 2014.

2. TARKASTELTUIJEN TOIMENPITEIDEN TAUSTA

2.1 BSCA:n ja Sowaerin perustaminen: Vallonian alueen ja Sowaerin Brussels South Charleroi Airportille antamat sitoumukset

2.1.1 Vuoden 1980 hallinnonuudistus

- (26) Belgian alueille annettiin 8 päivänä elokuuta 1980 annetulla hallinnonuudistusta koskevalla lailla toimivalta varustaa alueellaan sijaitsevat julkiset lentopaikat ja lentoasemat ja hallinnoida niitä, lukuun ottamatta Bruxelles-National-lentoasemaa, joka säilyi Belgian liittovaltion toimivallan piirissä.

⁽⁸⁾ EUVL C 99, 4.4.2014, s. 3.

- (27) Belgian mukaan ⁽⁹⁾ Vallonian hallitus päätti tuolloin hyödyntää näiden liikenneinfrastruktuurien tarjoamia taloudellisia mahdollisuuksia ja tehdä tarvittavat investoinnit asteittain. Vallonian hallitus hyväksyi 2 päivänä toukokuuta 1989 liikenneministerin muistion, jossa todettiin seuraavaa: ”Aluehallituksen tärkeimpänä tavoitteena onkin tehdä kaikkensa, jotta Vallonian lentoasemat ja lentopaikat saavuttavat mahdollisimman nopeasti kannattavuusrajansa. Tämän tavoitteen saavuttaminen edellyttää useita yhtäaikaista toimia jotka on kohdistettava etenkin infrastruktuureihin.”

2.1.2 BSCA:n perustaminen sekä vuonna 1991 tehty Vallonian alueen ja BSCA:n välinen sopimus

- (28) Vallonian alue perusti vuonna 1991 BSCA:n hallinnoimaan Charleroi Bruxelles Sud -lentoasemaa, jäljempänä ’Charleroin lentoasema’.
- (29) Vallonian alue myönsi 9 päivänä heinäkuuta 1991 päivätyllä sopimuksella, jäljempänä ’Vallonian alueen ja BSCA:n välinen sopimus’, BSCA:lle 50 vuodeksi
- palveluja koskevan toimiluvan (palvelukonsession), joka koski Charleroin lentoaseman julkisen alueen kaupallista toimintaa;
 - maa-alueen käyttöoikeuden, joka koski lentoasema-alueen pysyvää ja yksinoikeuteen perustuvaa käyttöä.
- (30) Vallonian alueen ja BSCA:n välisessä sopimuksessa ja siihen liitettyssä eritelmässä, jäljempänä ’eritelmä’, vahvistettiin kustannusten jakautuminen Vallonian alueen ja BSCA:n välillä seuraavasti:
- a) Palveluja koskevan toimiluvan osalta Vallonian alueen ja BSCA:n välisessä sopimuksessa ⁽¹⁰⁾ määrätään, että BSCA sitoutuu huolehtimaan lentoasema-alueen tekniseen ja kaupalliseen toimintaan liittyvistä velvoitteista ”omalla kustannuksellaan”. Eritelmän 25 artiklan mukaan Vallonian alue vastaa kuitenkin ”palontorjunta- ⁽¹¹⁾ ja huoltopalveluista ⁽¹²⁾ aiheutuvista kustannuksista” 1 päivään tammikuuta 1997 saakka.
 - b) Maa-alueen käyttöoikeuden osalta sopimuksessa määrätään, että Vallonian alue vastaa toimilupa-alueen kunnostamisesta sekä kaikista sen varustamiseen ja sen rakennelmiin ja laitteisiin liittyvistä töistä aiheutuvista kustannuksista ⁽¹³⁾. BSCA:n vastuulla olivat sen sijaan toimilupa-alueen siivous ja kunnossapito – –. ⁽¹⁴⁾ Eritelmässä ⁽¹⁵⁾ määrätään lisäksi vuotuisesta tai monivuotisesta laiteohjelmasta, jota BSCA ehdottaa ja joka hyväksytään yhteistyössä Vallonian alueen kanssa. Ohjelman rahoituksesta vastaa toimilupaviranomainen.
- (31) Maksuista sopimuksessa ⁽¹⁶⁾ määrätään seuraavaa:
- BSCA:lla on oikeus periä lentoliikenteeseen liittyviä maksuja sekä maksuja kaikista tarjoamistaan palveluista.
 - Vastineena toimiluvasta BSCA maksaa Vallonian alueelle vuosimaksun, joka vastaa 35:tä prosenttia BSCA:n edeltävänä vuonna perimistä lentoliikennemaksuista. Maksu ohjataan rahastoon, josta rahoitetaan ratkaisuja lentoaseman toiminnasta aiheutuviin ympäristöongelmiin.

2.1.3 Vallonian alueen BSCA:lle vuosina 1997–2002 maksamaan palontorjunta- ja huoltoavustukseen liittyvät toimenpiteet

- (32) Toisen lisäeritelmän mukaisesti Vallonian alue vastasi palontorjunta- ja huoltopalvelukustannuksista 1 päivään tammikuuta 2000 saakka.

⁽⁹⁾ Helmikuun 24 päivänä 2014 päivätty Belgian muistio.

⁽¹⁰⁾ Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 3.2 artikla.

⁽¹¹⁾ Eritelmän 12 artiklan mukaisesti palontorjuntapalvelut määritellään viittaamalla Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön määräyksiin.

⁽¹²⁾ Eritelmän 12 ja 19 artiklan mukaisesti huoltopalvelut määritellään ”rakennusten, kiitoteiden ja niiden lähialueiden, kuljetuskaluston jne. tekniseksi huolloksi”. Lisäksi todetaan, että ”toimiluvan haltijan on myös huolehdittava julkiselta taholta saamansa toimiluvan perusteella siihen sisältyvien tai sen nojalla käyttöön saamiensa maa-alueiden, rakennusten, koneiden, rakennelmien ja laitteiden kunnossapidosta siten, että ne sopivat aina käyttöön, johon ne on tarkoitettu”.

⁽¹³⁾ Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 10.1 artikla.

⁽¹⁴⁾ Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 13.2 artiklan mukaisesti BSCA oli vastuussa toimilupa-alueen siivouksesta ja kunnossapidosta. Sen oli myös huolehdittava kaikista tarvittavista pienistä ja suurista korjauksista. Sopimuksen ensimmäisen lisäsovimuksen mukaan BSCA:n vastuulle jäivät kuitenkin vain välittömien huoltotoimenpiteiden puutteesta johtuvat suuret korjaustyöt.

⁽¹⁵⁾ Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen liitteenä olevan eritelmän 22 artikla.

⁽¹⁶⁾ Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 18 artikla.

- (33) Vallonian alue vastasi palontorjunta- ja huoltopalvelukustannuksista myös vuosina 2000 ⁽¹⁷⁾ ja 2001 ⁽¹⁸⁾.
- (34) Belgia toteaa vuoden 2002 osalta, että vaikka Vallonian alueen oli tarkoitus jatkaa näiden kustannusten korvaamista, asian virallistaminen viivästyi Sowaerin perustamisen ja uuden oikeudellisen kehyksen käyttöön oton vuoksi. Belgian mukaan korvaamisen jatkuminen vahvistettiin 5 päivänä heinäkuuta 2001 päivätyssä, BSCA:n Vallonian liikenne- ja rakennusvirastolle osoittamassa kirjeessä, jossa kuvailtiin pääpiirteissään näihin palveluihin liittyvät kustannukset BSCA:n vuoden 2002 talousarviossa. Kirje perustui Belgian mukaan puhelinkeskusteluun, jonka aikana oli vahvistettu, että Vallonian alue vastaisi näiden palvelujen kustannuksista vuonna 2002.

2.1.4 Vuosia 1999–2000 koskevan Charleroin lentoaseman investointisuunnitelman tausta

- (35) Ulkopuoliset konsultit tekivät 1990-luvun lopulla joukon Charleroin lentoaseman kehittämismahdollisuuksia koskevia selvityksiä. Vallonian alue tilasi esimerkiksi Tractebeliltä Charleroin lentoaseman kehittämistä koskevan strategisen selvityksen, joka valmistui huhtikuussa 2000. ⁽¹⁹⁾ Roland Berger International Management Consultant -konsulttiyrityksen heinäkuussa 2000 valmistunut selvitys koski Vallonian lentoasemastrategian kehittämistä. ⁽²⁰⁾ Lisäksi ranskalainen Grands Travaux de Marseille -yritys tilasi selvityksen lentoaseman kehittämismahdollisuuksista neuvotellessaan jo vuoden 2001 alussa Vallonian alueen kanssa mahdollisesta osallistumisesta BSCA:n pääomaan ⁽²¹⁾.
- (36) Belgian mukaan olemassa olevan infrastruktuurin teknisten puutteiden ⁽²²⁾ vuoksi oli jo ennen näitä selvityksiä varmaa, että alueen pohjoisosaan oli rakennettava uusi terminaali. Intercommunale Igretec (teknisiin ja taloudellisiin selvityksiin erikoistunut kuntien välinen yhtiö), jolle oli annettu tehtäväksi lentoasema-alueeseen liittyvän yritysuiston perustaminen, oli jo pakkolunastanut joitain maa-alueita. Vallonian alue pakkolunasti 1990-luvulla niitä lisää, ja Igretec luovutti sille pakkolunastamansa maa-alueet vuonna 1999. Nyt toiminnassa oleva uusi matkustajaterminaali rakennettiin näille maille.
- (37) Vallonian alue hyväksyi 20 päivänä heinäkuuta 2000 pidetyssä istunnossaan Charleroin lentoaseman monivuotista investointiohjelmaa koskevan puitesopimuksen periaatteet. Sopimuksessa mainittiin erityisesti ”uusi matkustajaterminaali”, jonka kokonaisbudjetti oli 113,74 miljoonaa euroa.

Taulukko 1

Heinäkuun 20 päivänä 2000 tehdyn puitesopimuksen mukaiset infrastruktuuri-investoinnit

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | Yhteensä Belgian frangia | Yhteensä euroa |
|------------------|------|------|------|-------|------|------|------|------|--------------------------------|-------------------|
| Maa-alueet | 145 | | | | | 38 | | | 183 | 4,54 |
| Infrastruktuurit | 340 | 613 | 601 | 1 044 | 412 | 100 | 923 | 372 | 4 405 | 109,20 |

⁽¹⁷⁾ Seuraavien mukaisesti: 16 päivänä joulukuuta 1999 annettu asetus, joka sisälsi Vallonian alueen menoja koskevan yleisen talousarvion varainhoitovuodeksi 2000, ja 27 päivänä syyskuuta 2000 tehty Vallonian hallituksen päätös, jolla myönnettiin BSCA:lle toiminta-avustus Charleroin lentoaseman palontorjunta- ja huoltopalveluista aiheutuvien kustannusten kattamiseksi vuonna 2000.

⁽¹⁸⁾ Seuraavien mukaisesti: 14 päivänä joulukuuta 2000 annettu asetus, joka sisälsi Vallonian alueen menoja koskevan yleisen talousarvion varainhoitovuodeksi 2001, ja 4 päivänä lokakuuta 2001 tehty Vallonian hallituksen päätös, jolla myönnettiin BSCA:lle toiminta-avustus Charleroin lentoaseman palontorjunta- ja huoltopalveluista aiheutuvien kustannusten kattamiseksi vuonna 2001.

⁽¹⁹⁾ Selvitys koski Charleroin lentoaseman keskipitkän (viisi vuotta) ja pitkän aikavälin (20 vuotta) kehityssuunnitelmaa. Siinä viitattiin uutta pohjoista terminaalia koskevaan suunnitelmaan, ja se sisälsi tarkan kuvauksen esitetyistä investoinneista.

⁽²⁰⁾ Selvityksessä käsiteltiin Charleroin lentoasemalle tarjolla olevia mahdollisia markkinarakoja ja mainittiin erityisesti halpalennot ja Ryanair. Selvityksessä esitettiin lukuja investoinneista, joita lentoaseman kehittäminen edellyttäisi: kiitotiejärjestelmä, pakkolunastukset, viemäröinti ja erilaiset putkistot, kaivu- ja täyttötyöt, uusi terminaali, kaukopysäköintialue ja valvottu kulkuyhteys lentoasemalle, julkinen maaliikenneyhteys sekä muut (esim. polttoaineet, lennonjohtotorni ja liikkuva kalusto).

⁽²¹⁾ Tässä selvityksessä vahvistui Charleroin lentoasemalla kehitettävä segmentti: halpalentoyhtiöt, alueelliset lentoyhtiöt ja tilauslentoyhtiöt. Siinä todettiin, että koska Ryanair liikennöi Charleroinsta viidellä lentokoneella, se tarjosi tilaisuuden kehittää liikennettä nopeasti lyhyellä aikavälillä. Selvityksessä analysoitiin myös Easyjet- ja Go-lentoyhtiöiden sekä alueellisten ja tilauslentoyhtiöiden liikennöintiin liittyviä teknisiä edellytyksiä.

⁽²²⁾ Tekniset puutteet liittyivät siihen, että kategorian III ILS-järjestelmä (mittarilähestymisjärjestelmä), joka mahdollistaa laskeutumisen näkyvyyden ollessa huono, on välttämätön, jotta lentoyhtiöt voivat käyttää lentoasemaa kotikenttänään ja lentää sieltä säännöllisiä reittejä. Tuohon aikaan Aéroport-yritysuistohanke ulottui alkuperäisessä muodossaan paljon etelämmäksi, mikä olisi estänyt lentoasemainfrastruktuurien kehittämisen.

- (38) Vallonian alue teki 8 päivänä marraskuuta 2000 päätöksen, joka perustui 20 päivänä heinäkuuta 2000 tehtyyn päätökseen ja jolla muutettiin monivuotisen investointiohjelman hypoteeseja ja korotettiin investointien kokonaiskustannukset 121 miljoonaan euroon. Päätökseen liitetyn muistion mukaan ”uuteen terminaaliin ja sen oheisinfrastruktuureihin liittyvät investoinnit kuitenkin toteutetaan vasta sitä mukaa, kuin tarpeita syntyy. Näiden investointien kustannusten jakautumista on tarkasteltava toiminnan kehittymisen perusteella.” Muistiossa arvioitiin uuden terminaalin aiheuttamia kustannuksia tuolloin seuraavasti: ”Jos lentoaseman todelliset tarpeet sitä edellyttävät – –, uusi terminaali ja siihen liittyvät oheisinfrastruktuurit voivat vaatia noin 1 514 miljoonan Belgian frangin [noin 37,5 miljoonan euron] suuruiset investoinnit.” Summan toteuttamisaikataulua (katso taulukko 9) ei kuitenkaan esitetty. Charleroin lentoaseman investointiohjelman rahoitustavasta ei ollut vielä tuolloin päätetty. ⁽²³⁾

Taulukko 2

Marraskuun 8 päivänä 2000 tehdyn päätöksen liitteenä olevan muistion mukaiset infrastruktuuri-investoinnit

(miljoonaa)

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | Vuoden 2004 jälkeen | Yhteensä Belgian frangia | Yhteensä euroa |
|------------|------|------|-------|------|------|---------------------|--------------------------|----------------|
| Yhteensä A | 93 | 160 | 15 | | 38 | | 306 | 7,59 |
| Yhteensä B | 12 | 729 | 709 | 548 | 319 | 743 | 3 060 | 75,86 |
| Terminaali | 0 | 0 | 1 514 | | | | 1 514 | 37,53 |
| Yhteensä | 105 | 889 | 2 238 | 548 | 357 | 743 | 4 880 | 120,97 |

A: Vallonian alueen suora rahoitus; B: investointiavustukset.

2.1.5 Sowaerin perustaminen 1 päivänä heinäkuuta 2001

- (39) Vallonian alue perusti 1 päivänä heinäkuuta 2001 Société Wallonne des Aéroports -yhtiön, jäljempänä 'Sowaer', joka oli sen yksinomaisessa määräysvallassa. Sowaerin tehtävänä oli kehittää Vallonian alueen lentoasemainfrastruktuureja, antaa nämä infrastruktuurit lentoaseman pitäjinä toimivien yhtiöiden käyttöön sekä pitää ne toimintakunnossa vastaamalla merkittävien huolto- ja korjaustoimenpiteiden kustannuksista.
- (40) Tätä ennen Vallonian alue oli 23 päivänä toukokuuta 2001 tekemällään päätöksellä, jonka tarkoituksena oli ”rahoitusmekanismien käyttöönotto ja erikoisyhtiön perustaminen”, hyväksynyt Sowaerin yhtiöjärjestyksen ja sen rahoitussuunnitelman vuosille 2001–2004 ⁽²⁴⁾. Se oli ennen kaikkea hyväksynyt Charleroin lentoaseman investointien kokonaismääräksi 3 753 miljoonaa Belgian frangia eli noin 93 miljoonaa euroa, josta uuden terminaalin osuus oli 28 miljoonaa euroa (katso taulukko 3).

Taulukko 3

Vallonian alueen 23 päivänä toukokuuta 2001 hyväksymän Sowaerin rahoitussuunnitelman mukaiset infrastruktuuri-investoinnit

(miljoonaa)

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | Yhteensä Belgian frangia | Yhteensä euroa |
|------------------|------|------|------|------|--------------------------|----------------|
| Maa-alueet | 253 | 15 | 0 | 38 | 306 | 7,59 |
| Infrastruktuurit | 741 | 709 | 548 | 319 | 2 317 | 57,44 |

⁽²³⁾ Tuolloin suunniteltiin Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT) -nimisen julkisen yrityksen osallistumista rahoitukseen, mutta tästä luovuttiin myöhemmin. Edellä mainitussa muistiossa todettiin, että ”nykyisiä asiakirjoja (toimilupasopimus, eritelmä ja liitteenä olevat pöytäkirjat) on siis muutettava investointien lopullisen rahoitusmallin mukaisesti”.

⁽²⁴⁾ Toimitettu 26 päivänä elokuuta 2003 lähetetyn Belgian kirjeen liitteenä 19.

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | Yhteensä Belgian frangia | Yhteensä euroa |
|------------|-------|-------|-------|------|--------------------------------|-------------------|
| Terminaali | 10 | 500 | 500 | 120 | 1 130 | 28,01 |
| Yhteensä | 1 004 | 1 224 | 1 048 | 477 | 3 753 | 93,03 |

- (41) Yksityiskohtaisempi rahoitussuunnitelma, jossa otettiin huomioon Liègen ja Charleroin lentoasemia koskevien investointisuunnitelmien uusimmat vaiheet, esiteltiin Sowaerin hallintoneuvostolle maaliskuussa 2002. ⁽²⁵⁾ Rahoitussuunnitelmaa on tämän jälkeen päivitetty säännöllisesti (noin kerran vuodessa).
- (42) Lisäksi 23 päivänä toukokuuta 2001 hyväksytyyn Sowaerin rahoitussuunnitelman mukaisesti ympäristörahaan vuodelta 2002 maksettavan osuuden enimmäismääräksi vahvistettiin 75 miljoonaa Belgian frangia (1,86 miljoonaa euroa). Ympäristörahan ylijäämä merkittiin rahoitussuunnitelmassa Sowaerille maksuna sille delegoitujen tehtävien suorittamisesta.

2.1.6 Sowaerin ja BSCA:n välinen 15 päivänä huhtikuuta 2002 tehty sopimus ja Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 29 päivänä maaliskuuta 2002 tehty kolmas lisäsopimus

- (43) Sowaer, jolle oli 29 päivänä maaliskuuta 2002 luovutettu BSCA:lle vuonna 1991 myönnetty maa-alueen käyttöoikeus, teki 15 päivänä huhtikuuta 2002 BSCA:n kanssa maa-alueen koskevan alikäyttöoikeussopimuksen, jäljempänä 'Sowaerin ja BSCA:n välinen vuoden 2002 sopimus', jonka mukaisesti
- a) BSCA:lla oli vuoteen 2040 asti yksinomainen oikeus lentoasema-alueen käyttöön ja hyödyntämiseen. Sowaer sitoutui toteuttamaan tällä lentoasema-alueella Sowaerin ja BSCA:n välisessä sopimuksessa määritellyn investointiohjelman, jäljempänä 'investointiohjelma', joka on sama kuin edellä johdanto-osan 40) kappaleessa mainittu ohjelma. Sowaer sitoutui myös toteuttamaan maa-alueisiin, rakennuksiin ja infrastruktuureihin liittyvät merkittävät korjaus- ja huoltotoimet.
- b) Vastineeksi lentoasema-alueen käyttöoikeudesta sekä investointiohjelman ja merkittävien huoltotoimien toteuttamisesta BSCA:n oli maksettava toimituspaksumaksu, joka koostui
- muuttuvasta osasta, joka vastasi 35:tä prosenttia lentoliikennemaksuista ja jonka enimmäismäärä vaihtelisi eri aikoina, jäljempänä 'ylärajalinen muuttuva maksu';
 - kiinteämääräisestä vuosimaksusta, joka sekun vaihtelisi eri aikoina, jäljempänä 'kiinteä maksu'.
- (44) Lähes samaan aikaan, 29 päivänä maaliskuuta 2002, Vallonian alue ja BSCA tekivät lisäsopimuksen, jolla muutettiin niiden välistä sopimusta. Tämän lisäsopimuksen – Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen kolmannen lisäsopimuksen – mukaan ⁽²⁶⁾ Vallonian alue sitoutui maksamaan BSCA:lle
- avustuksen sellaisten kustannusten kattamiseksi, joita aiheuttaa Sowaerin BSCA:n käyttöön antamista lentoaseman maa-alueista, rakennuksista ja infrastruktuureista. Tämä avustus vastasi johdanto-osan 43) kappaleessa mainittua kiinteää maksua, joten BSCA suoritti loppujen lopuksi vain ylärajalisen muuttuvan maksun.
 - avustuksen, jolla korvattaisiin BSCA:lle palontorjunta- ja huoltopalveluista aiheutuvat kustannukset (kulut ja investoinnit). Kolmannella lisäsopimuksella muutettiin lisäksi eritelmän 25 artiklaa siten, että palontorjunta- ja huoltopalvelujen kustannuksia koskevalle menotilille oli sisällytettävä myös investointikustannukset ja/tai investointien rahoituskustannukset.

2.1.7 Investointiohjelman tarkistus 3 päivänä huhtikuuta 2003

- (45) Vallonian hallitus vahvisti 3 päivänä huhtikuuta 2003 investointiohjelman tarkistuksen. Tarkistuksen tarkoituksena oli muuttaa alkuperäisessä investointiohjelmassa määriteltyä uuden terminaalin kapasiteettia. Kahden miljoonan matkustajan sijaan uuden terminaalin kapasiteetin oli määrä olla kolme miljoonaa matkustajaa,

⁽²⁵⁾ Toimitettu 24 päivänä helmikuuta 2014 lähetetyn Belgian kirjeen liitteenä 2.

⁽²⁶⁾ Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 29 päivänä maaliskuuta 2002 tehdyn kolmannen lisäsopimuksen 3.2.2 artikla.

ja lisäksi rakennettaisiin alkuperäistä suunnitelmaa suurempi autojen pysäköintialue. Tarkistuksen myötä investointien määrä nousi 33 miljoonalla eurolla.

2.1.8 Sowaerin ja BSCA:n välinen 4 päivänä huhtikuuta 2006 tehty sopimus ja Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 10 päivänä maaliskuuta 2006 tehty viides lisäsopimus

- (46) Sowaerin ja BSCA:n välinen vuoden 2002 sopimus korvattiin 4 päivänä huhtikuuta 2006 uudella sopimuksella, jäljempänä 'Sowaerin ja BSCA:n välinen vuoden 2006 sopimus'. Tämän sopimuksen määräykset olivat olennaisilta osiltaan Sowaerin ja BSCA:n välisen vuoden 2002 sopimuksen määräysten kaltaiset, mutta niissä täsmennettiin tiettyjen sellaisten Sowaerin BSCA:lle tarjoamien palvelujen sisältö, joita ei ollut mainittu Sowaerin ja BSCA:n välisessä vuoden 2002 sopimuksessa. Lisäksi siinä muutettiin BSCA:n Sowaerille maksamien toimilupamaksujen laskentatapaa.
- (47) Samalla muutettiin Vallonian alueen ja BSCA:n välistä sopimusta 10 päivänä maaliskuuta 2006 tehdyllä viidennellä lisäsopimuksella. Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 3.2.2 artiklassa määrätään nyt seuraavaa:
- Vallonian alue korvaa BSCA:lle palontorjuntaan sekä maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyvistä palveluista aiheutuvat kustannukset.
 - Korvauksella on enimmäismäärä. Vuonna 2006 enimmäismääräksi, jota tarkistettaisiin vuosittain indeksin perusteella, vahvistettiin 5 774 000 euroa.
- (48) Lisäsopimuksessa määrätään myös, että korvauksen määrää on tarkistettava ennen heinäkuuta 2009.

2.1.9 Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 15 päivänä tammikuuta 2008 tehty kuudes lisäsopimus

- (49) Vallonian alueen ja BSCA:n välistä sopimusta muutettiin jälleen 15 päivänä tammikuuta 2008 (kuudes lisäsopimus). Tämän muutoksen mukaisesti
- Vallonian alue delegoi BSCA:lle palontorjuntaan sekä maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyvien palvelujen lisäksi lentojen seurantaan ja kirjaamiseen, alustavaan lennonsuunnitteluun ⁽²⁷⁾, ilma-alusten opastamiseen ⁽²⁸⁾ ja turvatoimiin ⁽²⁹⁾ (Vallonian alue huolehti aiemmin suoraan näistä tehtävistä) liittyvien palvelujen suorittamisen ⁽³⁰⁾.
 - Vallonian alueen avustuksella katettiin nyt palontorjuntaan sekä maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyvien BSCA:n kustannusten (enimmäismäärä säilyttäen) lisäksi turvatoimiin sekä lentojen seurantaan ja kirjaamiseen, alustavaan lennonsuunnitteluun ja ilma-alusten opastamiseen liittyvät kustannukset.

2.2 Charleroin lentoaseman kehitys

- (50) Ryanair ryhtyi liikennöimään Charleroin lentoasemalle 1 päivästä toukokuuta 1997 alkaen ensimmäisenä reittinään Dublin–Charleroi. Sitä ennen Charleroin lentoasemalla ei juurikaan ollut ollut säännöllisiä käyttäjiä. Ryanair avasi huhtikuussa 2001 Charleroin lentoasemalle ensimmäisen kotikenttensä Manner-Euroopassa. Sinne sijoitettiin aluksi kaksi lentokonetta, ja sieltä avattiin uusia reittejä (Shannon, Glasgow, Pisa, Venetsia ja Carcassonne).
- (51) Vuosina 2000–2013 Charleroin liikenne kasvoi 200 000:sta lähes seitsemään miljoonaan matkustajaan.

⁽²⁷⁾ Tämä tehtävä kattaa i) lentokoneiden liikkeisiin liittyvien tietojen keruun, ii) lentokoneiden eri asiakirjojen kokoamisen ja iii) lentokoneiden paikoituksen suunnittelun ja koordinoinnin.

⁽²⁸⁾ Ilma-alusten opastaminen paikoituspaikalle.

⁽²⁹⁾ Turvatoimiin liittyviin palveluihin kuuluvat "matkatavaroiden turvatarkastus, etävalvonta, valvontakierrokset ja -partiot, kulunvalvonta ja kulkulupien myöntäminen vierailijoille". Turvatoimiin liittyvät tehtävät uskottiin BSCA Security -yhtiölle, jonka pääomasta Vallonian alue omisti 51 prosenttia ja BSCA 49 prosenttia.

⁽³⁰⁾ Charleroin lentoaseman turvallisuuteen ja turvatoimiin liittyvät tehtävät uskottiin BSCA:lle 19 päivänä joulukuuta 2007 annetulla asetuksella, jolla muutettiin Vallonian alueen lentoasemien ja lentopaikkojen perustamisesta ja toiminnasta 23 päivänä kesäkuuta 1994 annettua asetusta. BSCA delegoi saman asetuksen mukaisesti turvallisuuteen liittyvät tehtävät BSCA Securitylle, tätä varten perustetulle julkiselle osakeyhtiölle, jonka pääomasta BSCA omisti 49 prosenttia ja Vallonian alue 51 prosenttia.

Taulukko 4

Charleroin lentoaseman vuosittaiset liikennetilastot

| Vuosi | Matkustajia | Vuosi | Matkustajia |
|-------|-------------|-------|-------------|
| 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) Ryanairin osuus Charleroin lentoaseman liikenteestä on aina ollut yli [70–80] (*) prosenttia.

2.3 BSCA:n asema ja omistusrakenne

- (53) BSCA:n omistusrakenne on muuttunut useita kertoja vuoden 2001 jälkeen. Vuoden 2000 lopussa 80 prosenttia BSCA:sta oli Sambrinvestin ⁽³¹⁾ omistuksessa, ja Cockerill Sambrella, Igretecillä ⁽³²⁾ ja muutamilla muilla osakkeenomistajilla oli pienempiä osuuksia.
- (54) Ensimmäinen muutos perustui Vallonian hallituksen 8 päivänä helmikuuta 2001 tekemään päätökseen. Tällä päätöksellä Vallonian alueen määräysvallassa olevan yhtiön Sogepan ⁽³³⁾ tehtäväksi annettiin ostaa Sambrinvestiltä 2 680 BSCA:n osaketta (eli 43,79 prosenttia pääomasta) ja BSCA:lta sen omat osakkeet sekä osuudet, jotka ”yksityiset osakkeenomistajat” olivat halukkaat myymään. Samassa sopimuksessa Vallonian hallitus antoi lentoaseman hallinnoinnista vastaavalle ministerille tehtäväksi ”laatia Sowaerin, Sambrinvestin ja mahdollisesti Igretecin välinen osakassopimus, jolla järjestettäisiin BSCA:n yhtiökokouksen, hallintoneuvoston ja johtokunnan vallan koordinointi”.
- (55) Vallonian alue päätti samanaikaisesti myös korottaa BSCA:n pääomaa. Tämän pääomanlisäyksen periaate oli ilmaistu Vallonian hallituksen toukokuussa 2001 tekemässä päätöksessä ⁽³⁴⁾. Yhteensä 3 941 300 euron pääomanlisäys toteutettiin 3 päivänä joulukuuta 2002. Sowaer sijoitti käteisenä 3 808 660 euroa, ja sen osuus BSCA:n pääomasta oli tämän jälkeen 49,23 prosenttia.

(*) Salassapitovelvollisuuden piiriin kuuluva tieto.

⁽³¹⁾ Sambrinvest on Charleroi-Thuinin alueella toimiva riskipääomayritys, joka tukee pk-yritysten kehittämistä. Vallonian alue omisti vuoteen 2012 asti 50 prosenttia Sambrinvestistä.

⁽³²⁾ Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques (teknisiin ja taloudellisiin selvityksiin erikoistunut kuntien välinen yhtiö). Igreteciin kuuluu 68 kuntaa pääasiassa Hainaut'n maakunnasta, ja se osallistuu Charleroin kehittämiseen ja uudistamiseen kehittämällä lentoasemaa ja siihen liittyvää yrityspuistoa sekä teollisuusalueita. Sen puheenjohtajana toimii Vallonian alueen pääministeri.

⁽³³⁾ Société Wallonne de Gestion et de Participation (Sogepa) on Vallonian alueen ensisijainen rahoitusväline, joka avustaa uudistuvia yrityksiä. Se tarjoaa lainoja tai pääomaa sekä hallinnoi hallituksen sille antamien tehtävien kautta osakkeita, obligaatioita, ennakkomaksuja tai korkoja, joita Vallonian alueella tai sillä itsellään on näissä yhtiöissä.

⁽³⁴⁾ Toukokuun 23 päivänä 2001 tehty päätös ”Développement des aéroports, mise en place d'un mécanisme financier et création d'une société spécialisée” (lentoasemien kehittäminen, rahoitusmekanismin käyttöönotto ja erikoisyhtiön perustaminen). Vallonian hallitus hyväksyi tällä päätöksellä Sowaerin yhtiöjärjestyksen, rahoitus suunnitelman, budjettiennusteet ja hallintorakenteen. Päätöksessä Sogepaa kehoitettiin perustamaan Sowaer ja säädettiin, että ”Sowaer tutkii toimiluvan saaneiden yhtiöiden kanssa ympäristötoimenpiteiden rahoituksen, yksittäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta”.

Taulukko 5

BSCA:n omistusrakenteen kehittyminen ⁽¹⁾

(prosenttia)

| Vuosi | BSCA | Sowaer | Sogepa | Sambrinvest | Igretec | Belgian Airports | Muut |
|-------|------|--------|--------|-------------|---------|------------------|------|
| 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 |

Luvut koskevat tilannetta kunkin vuoden 31 päivänä joulukuuta.

⁽¹⁾ Syyskuun 21 päivänä 2011 ja 6 päivänä helmikuuta 2014 päivätyt Belgian viranomaisten kirjeet

- (56) Sowaer hallinnoi vuosina 2002–2008 noin 49:ä prosenttia BSCA:n osakkeista. Belgian viranomaisten mukaan hallinnointi tapahtui Vallonian hallituksen lukuun.
- (57) Vuonna 2009 BSCA:n pääoma avattiin yksityiselle kumppanille. Belgian Airports -konsortio, jäljempänä 'Belgian Airports', jonka omistivat italialainen SAVE-konserni ja belgialainen holding-yhtiö Holding Communal S.A. ⁽³⁵⁾, osti 27,65 prosenttia lentoaseman pitäjän osakkeista. Belgian Airportsilla oli veto-oikeus tiettyihin tärkeisiin päätöksiin, muun muassa Ryanairin kanssa tehtäviä kaupallisia sopimuksia koskeviin päätöksiin.

3. TOIMENPITEIDEN KUVAUS

- (58) Tämä päätös koskee kahden tyyppisiä toimenpiteitä:

- Vallonian alueen ja Sowaerin BSCA:n hyväksi toteuttamat toimenpiteet (3.1 jakso);
- Vallonian alueen, Sowaerin ja BSCA:n Ryanairin hyväksi toteuttamat toimenpiteet (3.2 jakso).

⁽³⁵⁾ Yhtiö asetettiin selvitystilaan vuonna 2011.

3.1 Vallonian alueen ja Sowaerin BSCA:n hyväksi toteuttamat toimenpiteet

(59) Menettelyn kohteena olevat BSCA:n hyväksi toteutetut toimenpiteet ovat seuraavat:

- Charleroin lentoaseman maa-alueiden ja infrastruktuurien antaminen BSCA:n käyttöön ja investointiohjelman toteuttaminen näiden maa-alueiden ja infrastruktuurien uudistamiseksi ja laajentamiseksi sekä eräät Sowaerin tarjoamat palvelut, mukaan lukien infrastruktuurin suuremmat korjaustyöt, BSCA:n suorittamaa maksua vastaan Sowaerin ja BSCA:n välisen sopimuksen ja investointipäätösten mukaisesti (3.1.1 jakso);
- Vallonian alueen myöntämä avustus tiettyjä lentoasematoimintaan liittyviä palveluja varten Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen mukaisesti (katso 3.1.2 jakso);
- Sowaerin 3 päivänä joulukuuta 2002 merkitsemä BSCA:n pääomanlisäys (3.1.3 jakso).

3.1.1 *Charleroin lentoaseman maa-alueiden ja infrastruktuurien, myös investointiohjelman ansiosta toteutettujen infrastruktuurien, käyttöön antaminen, sekä tiettyjen palvelujen, etenkin suurempien korjaustöiden suorittaminen, toimilupamaksua vastaan*

3.1.1.1 *Charleroin lentoaseman maa-alueiden ja infrastruktuurien, myös investointiohjelman ansiosta toteutettujen infrastruktuurien, käyttöön antaminen, sekä tiettyjen palvelujen, etenkin suurempien korjaustöiden suorittaminen*

(60) Sowaerin ja BSCA:n välisessä vuoden 2002 sopimuksessa määrätään, että Sowaer

- myöntää BSCA:lle maa-alueen alikäyttöoikeuden, joka ulottuu vuoteen 2040 asti ja koskee lentoasema-alueen pysyvää ja yksinomaista hyödyntämistä.
- antaa BSCA:n käyttöön uusia investointeja. Investointiohjelman kattama kokonaissumma oli 93 miljoonaa euroa, ja siihen kuuluivat uuden terminaalin rakentaminen, kiitotien pidennys, rullauttien sekä lisälentokoneiden paikoitusalueen rakentaminen ja lennonvarmistuslaitteiden hankinta. ⁽³⁶⁾

Taulukko 6

Sowaerin ja BSCA:n välisen vuoden 2002 sopimuksen liitteenä oleva investointiohjelma

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | Yhteensä Belgian frangia | Yhteensä euroa |
|------------------|-------|-------|-------|------|--------------------------------|-------------------|
| Maa-alueet | 253 | 15 | 0 | 38 | 306 | 7,59 |
| Infrastruktuurit | 741 | 709 | 548 | 319 | 2 317 | 57,44 |
| Terminaali | 10 | 500 | 500 | 120 | 1 130 | 28,01 |
| Yhteensä | 1 004 | 1 224 | 1 048 | 477 | 3 753 | 93,03 |

⁽³⁶⁾ Ohjelma on sama kuin johdanto-osan 41 kappaleessa mainittu ohjelma.

— toteuttaa maa-alueisiin sekä toimilupa-alueella sijaitseviin rakennuksiin, rakennelmiin ja infrastruktuureihin liittyvät merkittävät huoltotyöt.

- (61) Investointiohjelmaa tarkistettiin vuosittain. Tarkistuksiin kuuluivat sellaisiin lisäkustannuksiin liittyvät päivitykset, joita ei ollut ennakoitu huhtikuussa 2002, ja uusia investointeja koskevat päätökset. Vallonian hallitus vahvisti erityisesti 3 päivänä huhtikuuta 2003 investointiohjelman tarkistuksen, jonka Sowaerin hallintoneuvosto oli hyväksynyt. Tämä tarkistus ⁽³⁷⁾ koski etenkin kapasiteetiltaan alun perin suunniteltua suurempaa uutta terminaalia (kolme miljoonaa matkustajaa kahden miljoonan sijaan) ja alkuperäistä suurempaa autojen pysäköintialuetta. Tarkistuksen mukaisten lisäinvestointien määrä oli 33 miljoonaa euroa.
- (62) Investointiohjelmaa tarkistettiin vuosittain vuoteen 2009 asti. ⁽³⁸⁾ Sowaerin hallintoneuvoston vuonna 2009 viimeisen kerran päivittämän Charleroin lentoasemaa koskevan vuosien 2002–2010 investointiohjelman kokonaiskustannukset olivat 219 103 435 euroa ⁽³⁹⁾. Vaikka investointiohjelmaa kutsuttiin ”vuosien 2002–2010 investointiohjelmaksi”, se sisälsi menoja vuoteen 2017 asti.

Taulukko 7

**Sowaerin hallintoneuvoston vuonna 2009 päivittämän Charleroin lentoasemaa koskevan
Sowaerin investointiohjelman kokonaiskustannukset**

(euroa)

| Investointityyppi | |
|--------------------------------------|---------------------------|
| Perinteiset investoinnit | [180 000 000–210 000 000] |
| joista maa-alueet | [4 000 000–5 000 000] |
| joista lentokoneiden paikoitusalueet | [36 000 000–40 000 000] |
| joista uusi terminaali | [80 000 000–100 000 000] |
| joista lennonjohtotorni | [10 000 000–13 000 000] |
| Aiemmat sitoumukset | [1 000 000–2 000 000] |
| Tuloja tuottavat investoinnit | [3 000 000–4 000 000] |
| Turvallisuus, turvatoimet, ympäristö | [8 000 000–11 000 000] |
| Ylimääräiset huoltotyöt | [4 000 000–6 000 000] |
| Yhteensä | 219 103 435 |

Lähde: Belgian viranomaisten 21 päivänä syyskuuta 2011 päivätyn kirjeen liite 7

⁽³⁷⁾ Sowaerin Vallonian hallitukselle osoittaman, 3 päivänä huhtikuuta 2003 päivätyn muistion mukaan tarkistus tarkoitti, että investointiohjelman kokonaiskustannukset, jotka olivat ennen olleet 93 miljoonaa euroa, nousivat 150,8 miljoonaan euroon. Lisäystä oli siis 57,8 miljoonaa euroa, joka jakautui seuraavasti:

- 33 miljoonaa matkustajaterminaalin laajennukseen aiemmin osoitetun määrän lisäksi;
- 3 miljoonaa lennonjohtotornin toiseen rakennusvaiheeseen;
- 2 miljoonaa turvatoimiin ja turvallisuuteen liittyvään ohjelmaan;
- 1,6 miljoonaa Sowaerin osuuteen talousarviosta;
- 1,5 miljoonaa lentoasemaa ympäröivien maa-alueiden hankinnan uudelleen käynnistämiseen;
- 12 miljoonaa mahdollisten oikaisuerien ja lopputilitysten varalle;
- 4,8 miljoonaa ”poikkeamiin”.

⁽³⁸⁾ Katso 6 päivänä helmikuuta 2014 päivätty Belgian muistio.

⁽³⁹⁾ Tähän määrään eivät sisälly täydentävien investointien pakollinen ohjelma (jota ei tarkastella tässä päätöksessä) eivätkä BSCA:n itsensä rahoittamat investoinnit.

- (63) Sowaer oli BSCA:n kanssa vuonna 2006 tekemässään sopimuksessa sitoutunut merkittävien korjaus- ja huoltotöiden kustantamisen lisäksi tarjoamaan BSCA:lle lisäpalveluja, etenkin erilaista neuvontaa (esimerkiksi oikeudellinen neuvonta sekä ympäristöön, rahoitukseen ja hallintoon liittyvä neuvonta), lentoaseman aiheuttamia meluhaittoja koskevat analyysit ja suositukset sekä paikkatietojärjestelmän (SIG) määrittely ja ajan tasalle saattaminen.

3.1.1.2 BSCA:n Sowaerille suorittama toimilupamaksu

- (64) Edellä 3.1.1.1 jaksossa kuvattujen palvelujen vastineeksi BSCA maksoi Sowaerille toimilupamaksua.
- i) Sopimusmääräykset
- a) Ajanjakso 15 päivä huhtikuuta 2002 – 31 päivä joulukuuta 2005
- (65) Sowaerin ja BSCA:n välisen vuoden 2002 sopimuksen mukaisesti BSCA maksoi Vallonian alueelle toimilupamaksua, joka koostui kahdesta osasta:

— Muuttuva osa, jäljempänä 'ylärajalinen muuttuva maksu', joka vastasi 35:ä prosenttia kyseisenä vuonna perittävistä lentoliikennemaksuista. Sen enimmäismääräksi vahvistettiin 883 689 euroa vuonna 2002, ja sitä korotettaisiin kahdella prosentilla vuodessa vuosina 2003–2006. Vuonna 2007 enimmäismäärä nostettaisiin 2 650 000 euroon, jota korotettaisiin kahdella prosentilla vuosittain ja tarkistettaisiin vuodesta 2015 lähtien. ⁽⁴⁰⁾ Maksu ohjattaisiin rahastoon, josta rahoitetaan ratkaisuja lentoaseman toiminnasta aiheutuviin ympäristöongelmiin.

— Kiinteämääräinen vuosimaksu, jäljempänä 'kiinteä maksu', jonka määräksi vahvistettiin 9 371 000 euroa vuonna 2002 ja joka sidottiin indeksiin. Määrä nostettaisiin 13 525 000 euroon vuodesta 2010 alkaen ja indeksoitaisiin ⁽⁴¹⁾.

- (66) Vallonian alueen ja BSCA:n välisen, 29 päivänä maaliskuuta 2002 muutetun toimilupasopimuksen mukaisesti BSCA saisi kuitenkin Vallonian alueelta avustusta, jonka avulla BSCA voi "toteuttaa Charleroin lentoasema-toimintaan liittyviä julkisen palvelun tehtäviä eli kattaa kustannukset, joita liittyy Sowaerin sen käyttöön antamien maa-alueiden, rakennusten ja rakennelmien sekä infrastruktuurien käyttöön". Tämä avustus oli yhtä suuri kuin ylärajallinen kiinteä maksu, joten BSCA:n oli todellisuudessa maksettava vain ylärajallinen muuttuva maksu. Lisäksi BSCA:n ei Sowaerin ja BSCA:n välillä 15 päivänä huhtikuuta 2002 tehdyn sopimuksen mukaisesti tarvinnut maksaa kiinteää maksua, jos se ei saisi Vallonian alueen avustusta. ⁽⁴²⁾

b) Ajanjakso 1 päivästä tammikuuta 2006 alkaen

- (67) Sowaerin ja BSCA:n välistä vuoden 2002 sopimusta muutettiin Sowaerin ja BSCA:n välisellä vuoden 2006 sopimuksella, joka tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 2006. Tämän sopimuksen mukaisesti ⁽⁴³⁾ BSCA:n maksut Sowaerille olivat seuraavat:

— Muuttuva vuosimaksu, jonka suuruudeksi vahvistettiin 1,5 euroa matkustajaa ja 8 euroa rahtitonnia kohden ja joka sidottiin Belgian kuluttajahintaindeksiin. ⁽⁴⁴⁾ Muuttuvan maksun ylärajaksi vahvistettiin sopimuksessa 956 533 euroa ⁽⁴⁵⁾ vuonna 2006 ja 2 651 067 euroa vuodesta 2007 alkaen. Tätä määrää korotettaisiin vuodesta 2008 alkaen kahdella prosentilla vuosittain.

— Kiinteä vuosimaksu, jonka määrä oli 10 094 000 euroa ja jota korotettaisiin kahdella prosentilla vuosittain.

⁽⁴⁰⁾ Sowaerin ja BSCA:n välisen vuoden 2002 sopimuksen 11 artikla.

⁽⁴¹⁾ *Idem*.

⁽⁴²⁾ Sowaerin ja BSCA:n välisen vuoden 2002 sopimuksen 11.3 artiklassa määrätään seuraavaa: "BSCA:lle myönnetään vapautus kiinteämääräisen maksun suorittamisesta enintään siihen määrään asti, joka vastaa Vallonian alueen avustusta, jota BSCA:lle ei makseta tai ei makseta enää syystä, joka ei johdu BSCA:sta tai on sen tahdosta riippumaton."

⁽⁴³⁾ Sowaerin ja BSCA:n välisen palveluja koskevan vuoden 2006 sopimuksen 12 artikla.

⁽⁴⁴⁾ Indeksikorotus tehtiin vuodesta 2007 alkaen vuosittain. Se perustui Belgian kuluttajahintaindeksiin.

⁽⁴⁵⁾ Mainittu 956 533 euron yläraja vastaa 883 689 euron ylärajaa (josta määrättiin Sowaerin ja BSCA:n välisessä vuoden 2002 sopimuksessa) korotettuna kahdella prosentilla vuosittain.

- (68) Palveluja koskevasta toimiluvasta Vallonian alueen ja BSCA:n välillä 10 päivänä maaliskuuta 2006 tehdyllä sopimuksella muutettiin samanaikaisesti Vallonian alueen avustusta, jonka tarkoituksena oli kattaa BSCA:n Sowaerille suorittamien maksujen kiinteä osa. ⁽⁴⁶⁾ Sopimukseen sisällytettiin edellä johdanto-osan 66) kappaleessa tarkoitettu vapautuslauseke ⁽⁴⁷⁾.
- (69) Sowaerin ja BSCA:n välisen vuoden 2006 sopimuksen 27 päivänä toukokuuta 2009 tehdyssä ensimmäisessä lisäsopimuksessa BSCA ja Sowaer sopivat, että BSCA maksaa Sowaerille [...] euron suuruisen lisämaksun lisäneliometriä kohden ⁽⁴⁸⁾ vuodesta 2009 alkaen vastineena Sowaerin hankkimista uusista maa-alueista ja palveluja koskevan sopimuksen soveltamisalan laajenemisesta vastaavasti. Nämä lisämaksut olivat 1 206 euroa vuonna 2010, 1 230 euroa vuonna 2011, 1 255 euroa vuonna 2012 ja 1 280 euroa vuonna 2013 ⁽⁴⁹⁾.
- ii) BSCA:n Sowaerille suorittamien maksujen määrät
- (70) Taulukossa 8 esitetään yhteenvedo BSCA:n Sowaerille todellisuudessa suorittamien maksujen määristä, kun otetaan huomioon edellä esitetyt seikat ja Vallonian alueen BSCA:lle maksamat korvaukset, jotka siirrettiin Sowaerille.

Taulukko 8

BSCA:n Sowaerille suorittamat maksut ⁽¹⁾

(euroa)

| Vuosi | Kiinteä osa | Muuttuva osa | Maksut yhteensä | Nettomaksut |
|-------|-------------|--------------|-----------------|-------------|
| 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 |

Maksujen yhteismäärään sisältyy kiinteän ja muuttuvan osan lisäksi johdanto-osan 69) kappaleessa tarkoitettu lisämäärä, joka liittyy palvelusopimuksen soveltamisalan laajentamiseen vuodesta 2009 lähtien. Nettomaksuissa on otettu huomioon Vallonian alueen BSCA:lle maksama avustus.

⁽¹⁾ Helmikuun 24 päivänä 2014 päivätyn Belgian kirjeen liite 2.

⁽⁴⁶⁾ Tämän lisäsopimuksen mukaan Vallonian alueen BSCA:lle maksama korvaus oli enää tarkoitettu vain "kattamaan kustannukset, joita liittyy niiden maa-alueiden, rakennusten ja rakennelmien sekä infrastruktuurien käyttöön, jotka Sowaer on antanut BSCA:n käyttöön palontorjuntaan sekä maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyvien palvelujen suorittamista varten". Määrät kirjattiin siksi Vallonian alueen talousarvioon otsikolla "BSCA:lle maksettava avustus lentoasemien toimintaan liittyvien julkisen palvelun tehtävien suorittamista varten".

⁽⁴⁷⁾ Sowaerin ja BSCA:n välisen 4 päivänä huhtikuuta 2006 tehdyn palveluja koskevan sopimuksen 12.3 artiklassa määrättiin seuraavaa: "BSCA:lle myönnetään vapautus palvelujen hinnan suorittamisesta enintään siihen määrään asti, joka vastaa Vallonian alueen korvausta, jota BSCA:lle ei makseta tai ei makseta enää syystä, joka ei johdu BSCA:sta tai on sen tahdosta riippumaton."

⁽⁴⁸⁾ Määrään tehtiin kahden prosentin vuosittainen indeksikorotus. Lisämaksua sovellettiin alkäyttöoikeussopimuksen kattamaan maa-alaan lisättyihin aloihin siitä päivästä alkaen, jona Sowaer hankki ne.

⁽⁴⁹⁾ Helmikuun 24 päivänä 2014 päivätyn Belgian kirjeen liite 2.

3.1.2 Vallonian alueen avustus tiettyjä lentoasematoimintaan liittyviä palveluja varten

3.1.2.1 Sopimusmääräykset

a) Ajanjakso 29 päivä maaliskuuta 2002 – 31 päivä joulukuuta 2005

- (71) Vallonian alueen ja BSCA:n välisen toimilupasopimuksen 29 päivänä maaliskuuta 2002 tehdyllä kolmannella lisäsopimuksella muutettiin Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 3.2 artiklaa siten, että Vallonian alue sitoutui korvaamaan palontorjunta- ja huoltopalveluihin liittyvät kustannukset seuraavasti:

— Palontorjuntapalvelut määritellään viittaamalla Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön määräyksiin. ⁽⁵⁰⁾

— Huoltopalvelut määritellään seuraavasti: ”rakennusten, kiitoteiden ja niiden lähialueiden, kuljetuskaluston jne. tekninen huolto”. ⁽⁵¹⁾ Lisäksi todetaan, että ”toimiluvan haltijan on myös huolehdittava julkiselta taholta saamansa toimiluvan perusteella siihen sisältyvien tai sen nojalla käyttöön saamiensa maa-alueiden, rakennusten, koneiden, rakennelmien ja laitteiden kunnossapidosta siten, että ne sopivat aina käyttöön, johon ne on tarkoitettu” ⁽⁵²⁾.

- (72) Maaliskuun 29 päivänä 2002 tehdyllä kolmannella lisäsopimuksella muutettiin myös eritelmän 25 artiklaa. Siinä määrätään, että toimiluvan haltijan on toimitettava toimiluvan myöntäjälle palontorjuntaa ja huoltoa koskevien osastojen budjetti ja pidettävä erillistä menotiliä, jonka toimilupaviranomainen voi milloin hyvänsä analysoida ja tarkastaa.

”Tälle menotilille on kirjattava erityisesti seuraavat:

— lentoasema-alueen palontorjunnasta ja huollosta vastaavasta henkilöstöstä ja tämän henkilöstön työnjohdosta aiheutuvat kokonaiskustannukset, mukaan lukien sosiaaliturvamaksut niihin liittyvine varauksineen (uudet toiminnot);

— erilaisista palveluista ja tavaroista aiheutuvat kustannukset (mukaan lukien mahdollinen alihankinta);

— investointikustannukset ja/tai investointien rahoituskustannukset; ⁽⁵³⁾

— huoltoon ja palontorjuntaan liittyvästä alihankinnasta mahdollisesti aiheutuvat kustannukset.”

b) Ajanjakso 10 päivä maaliskuuta 2006 – 31 päivä joulukuuta 2007

- (73) Vallonian alueen ja BSCA:n välisen toimilupasopimuksen 10 päivänä maaliskuuta 2006 tehdyllä viidennellä lisäsopimuksella muutettiin Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 3.2.2 artiklaa seuraavasti: ”Vallonian alueen budjettiin merkitään vuosittain – – Vallonian alueen BSCA:lle myöntämä korvaus kustannuksista, joita aiheuttaa palontorjuntaan sekä maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyvien palvelujen suorittamisesta tähän sopimukseen liitetyn eritelmän 25 artiklassa asetettujen ehtojen mukaisesti.”

- (74) Viidennellä lisäsopimuksella muutettiin myös eritelmän 25 artiklaa. Muutetussa 25 artiklassa määrätään, että ”maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyviin palveluihin kuuluvat lentoasema-alueen kunnossapito, rakennusten, kiitoteiden ja niiden lähialueiden ja kuljetuskaluston tekninen huolto, pienet asfaltointityöt, kiitotien ja yhdysteiden kunnossapito ja korjaus, kiitotien valaistuksen ja merkintöjen huolto ja kunnossapito, niittotyöt, kumijalkien poisto kiitotien pinnalta ja kiitotien merkinnät, lumenpoisto sekä maaliikenteen, lentoasema-alueen ja infrastruktuurien – lukuun ottamatta lentoasema-alueen kaupallisia tiloja – turvallisuuden takaavat muut palvelut”.

- (75) Eritelmän 25 artiklan mukaan korvaus oli vuonna 2006 enintään 5 774 000 euroa. Enimmäismäärään tehtäisiin vuosittain indeksikorjaus 31 päivään joulukuuta 2009 asti. Korvauksen määrä oli tarkistettava viimeistään vuoden 2009 jälkipuolella.

⁽⁵⁰⁾ Eritelmän 12 artikla.

⁽⁵¹⁾ *Idem*.

⁽⁵²⁾ Eritelmän 19 artikla.

⁽⁵³⁾ Investointikustannuksia ja/tai investointien rahoituskustannuksia ei ollut mainittu aiemmissa asiakirjoissa.

- (76) Lisäksi eritelmän 25.7 artiklassa, joka lisättiin 10 päivänä maaliskuuta 2006 tehdyllä viidennellä lisäsopimuksella, määrätään, ettei korvauksen määrä voi ylittää BSCA:lle aiheutuneiden todellisten kustannusten määrää ja että kustannusten liiallinen korvaaminen aiheuttaa budjettihyvityksen ottamisen seuraavan vuoden talousarvioon.

c) Ajanjakso 1 päivästä tammikuuta 2008 alkaen

- (77) Vallonian alueen ja BSCA:n välisen toimilupasopimuksen 15 päivänä tammikuuta 2008 tehdyllä kuudennella lisäsopimuksella muutettiin eritelmän 25.1 artiklaa ja uskottiin BSCA:lle sille jo annettujen tehtävien ⁽⁵⁴⁾ lisäksi lentojen seuranta ja kirjaaminen, alustava lennonsuunnittelu, ilma-alusten opastaminen ja turvatoimet.
- (78) Lentojen seurannalla ja kirjaamisella tarkoitetaan Vallonian viranomaisten tietokannan täydentämistä lentoja koskevilla tiedoilla (esimerkiksi matkustajamäärä, ilma-aluksen tunnus, ohjaajan nimi, ilma-aluksen tyyppi, lennon laatu, lennon lähtöpaikka ja lentokoneen paino). Alustava lennonsuunnittelu käsittää viestinnän, lentosuunnitelmat, lähtö- ja saapumisajat (slotit), radiopuhelinliikenteen sekä ilma-alusten paikoituksen koordinoinnin. Lentojen seurannasta ja kirjaamisesta huolehtii lentoliikennetoimisto (*bureau de navigation*).
- (79) Ilma-alusten opastaminen käsittää kaksi tehtävää: ilma-aluksen seisontapaikalla tapahtuva opastus, josta huolehtii aluekoordinaattori jokaisen saapuvan lennon osalta, sekä autolla tapahtuva *follow me* -opastus, jota käytetään vain, kun ilma-aluksen ohjaaja ei tunne lentoasemaa (liikelennot) tai kun kyseessä on D-tyyppin suuri lentokone. Charleroin lentoasemalla näitä toimintoja on hyvin vähän (enintään 100 vuodessa).
- (80) Turvatoimipalvelut määritellään 15 päivänä tammikuuta 2008 tehdyllä kuudennella lisäsopimuksella muutetun eritelmän muutetussa 25.2 artiklassa: ”matkatavaroiden turvatarkastus, etävalvonta, valvontakierrokset ja -partiot, kulunvalvonta ja kulkulupien myöntäminen vierailijoille”. BSCA on delegoinut turvatoimiin liittyvien palvelujen suorittamisen BSCA Security -nimiselle julkiselle osakeyhtiölle. BSCA Securityn tehtävät määritellään Vallonian alueen lentoasemien perustamisesta 23 päivänä kesäkuuta 1997 annetun asetuksen perusteella. ⁽⁵⁵⁾ Vallonian alue omisti BSCA Securitysta 51 prosenttia ja BSCA 49 prosenttia.
- (81) Korvauksen maksujärjestelyt vahvistettiin muutetun eritelmän 25.1 artiklassa seuraavasti:
- Vallonian alue vastaa kustannuksista, jotka aiheutuvat palontorjuntaan sekä maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyvistä palveluista viidennessä lisäsopimuksessa määritettyjä menettelyjä noudattaen (katso johdanto-osan 75) kappale) 31 päivään joulukuuta 2009 asti. Osapuolten on arvioitava korvauksen määrä uudelleen viimeistään vuoden 2009 jälkipuoliskolla.
 - Vallonian alue vastaa vuosina 2008 ja 2009 kustannuksista, jotka aiheutuvat lentojen seurantaan ja kirjaamiseen, alustavaan lennonsuunnitteluun, ilma-alusten opastamiseen ja turvatoimiin liittyvistä palveluista. ⁽⁵⁶⁾ Tammikuun 1 päivästä 2010 alkaen korvauksen enimmäismäärä määräytyy edellisen vuoden korvauksen indeksoidun määrän perusteella.
- (82) Eritelmän 25.7 artiklaa muutettiin siten, ettei korvauksen määrä saa ylittää BSCA:lle todellisuudessa aiheutuneita kustannuksia sen jälkeen, kun niistä on vähennetty käyttäjiltä mahdollisesti näistä palveluista perityt maksut.

3.1.2.2 Vallonian alueen maksaman avustuksen määrä

- (83) Taulukko 9 sisältää yhteenvedon Vallonian alueen BSCA:lle ja BSCA Securitylle maksamista avustuksista lukuun ottamatta julkisia tehtäviä koskevaa avustusta, jolla hyvitetiin vuosittainen kiinteä maksu.

⁽⁵⁴⁾ Palontorjuntaan sekä maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyvät palvelut.

⁽⁵⁵⁾ BSCA Securityn yhtiöjärjestys sisältyy 5 päivänä helmikuuta 2014 päivätyn Belgian kirjeen liitteeseen 10.

⁽⁵⁶⁾ Kyseisessä alakohdassa mainittiin myös maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyvät palvelut.

Taulukko 9

Vallonian alueen BSCA:lle tai BSCA Securitylle ⁽¹⁾ vuosina 2001–2013 maksamat avustukset (lukuun ottamatta julkisia tehtäviä koskevaa avustusta, jolla hyvitetiin vuosittainen kiinteä maksu)

| | Palontorjunta, turvallisuus, huolto | Turvallisuus ja turvatoimet | Lentoliikennetoimisto, mukaan lukien opastus | Yhteensä |
|----------|-------------------------------------|-----------------------------|--|-------------|
| 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 |
| Yhteensä | 69 266 576 | 78 073 852 | 2 596 388 | 149 936 816 |

Lähde: 6 päivänä helmikuuta 2014 toimitetun Belgian kirjeen liite 9, jota on muutettu Giro-avustuksen osalta 25 päivänä maaliskuuta 2014 toimitetulla Belgian vastauksella.

⁽¹⁾ Turvallisuuteen ja turvatoimiin liittyvä avustus maksettiin BSCA Securitylle.

3.1.3 Sowaerin merkitsemä pääomanlisäys

- (84) BSCA:n hallintoneuvostolle esitettiin 31 päivänä heinäkuuta 2001 strateginen muistio, joka liittyi kehityshankkeisiin ja etenkin Ryanairin kanssa vuoden 2001 sopimuksista käytyihin neuvotteluihin. Muistiossa todettiin seuraavaa: "BSCA:lle kertynee seuraavan kolmen vuoden kuluessa tappioita yhteensä 164 miljoonaa. Sen oma pääoma vähenee näin ollen 31.12.2003 mennessä 23 miljoonaan frangiin, mikä on alle 20 prosenttia nykyisestä 153 miljoonan [Belgian] frangin pääomasta. Jotta välttäisiin yrityksen aseman heikkenemiseltä, on turvauduttava viiden miljoonan euron pääomankorotukseen."
- (85) Vallonian alue oli Sowaerin rahoitussuunnitelmasta 23 päivänä toukokuuta 2001 tekemässään päätöksessä jo periaatteessa vahvistanut Vallonian lentoasemien pitäjänä toimiviin yhtiöihin tehtävät pääomanlisäykset. ⁽⁵⁷⁾ Tuolloin päivätyssä Sowaerin rahoitussuunnitelmassa esitettiin, että "BSCA:han sijoitetaan ± 60 miljoonaa Belgian frangia – – ja sen jälkeen kolmelle vuodelle jaettuna kolme kertaa 30 miljoonaa (pääoma 600 miljoonaa ja Sowaerin 25 prosentin omistus eli 150 miljoonaa)", mikä tarkoitti 3,718 miljoonan euron pääomanlisäystä jaettuna kolmelle vuodelle.

⁽⁵⁷⁾ Rahoitussuunnitelmassa todetaan, että "BSCA:n ja SAB:n [Liègen lentoaseman pitäjänä toimiva yhtiö] suunniteltu kehittäminen edellyttää oman pääoman merkittävää korottamista (ulkopuolisen rahoituksen lisäksi) ja siksi myös Sowaerin suorittamaa seurantaa".

- (86) Pääomanlisäys toteutettiin lopulta kerralla 3 päivänä joulukuuta 2002. Koko merkitty pääoma maksettiin. Sowaer siis maksoi käteisenä 3,809 miljoonaa euroa 42,23 prosentista BSCA:n osakkeita. ⁽⁵⁸⁾

3.2 Vallonian alueen ja BSCA:n Ryanairin hyväksi toteuttamat toimenpiteet ⁽⁵⁹⁾

3.2.1 Vuoden 2001 sopimukset

- (87) 'Vuoden 2001 sopimuksilla' tarkoitetaan jäljempänä seuraavia yhdessä:

- Vallonian hallituksen sitoumus 6 päivänä marraskuuta 2001;
- BSCA:n ja Ryanairin välinen 2 päivänä joulukuuta 2001 tehty sopimus, jäljempänä 'vuoden 2001 sopimus';
- Promocyn kanssa 12 päivänä joulukuuta 2001 tehty sopimus sekä Promocyn ja Leading Vergen välinen 31 päivänä tammikuuta 2002 tehty sopimus, joista tehtiin päätös BSCA:n hallituseuvostossa 31 päivänä heinäkuuta 2001. ⁽⁶⁰⁾

3.2.1.1 Vallonian hallituksen sitoumus 6 päivänä marraskuuta 2001

- (88) Vallonian alue teki Ryanairin kanssa sopimuksen 6 päivänä marraskuuta 2001. Sopimuksessa määrätään, että Ryanair maksaa laskeutumismaksuna yhden euron lähtevää matkustajaa kohden. Tämä laskeutumismaksu oli noin 50 prosenttia alhaisempi kuin Vallonian hallituksen vahvistama ja julkaisema maksu, joka perustui erilaiseen laskentamenetelmään ⁽⁶¹⁾ (lentoyhtiöiltä perittävät lentoasemamaksut perustuivat tuolloin hintataulukon, josta päätti ja jonka julkaisi Vallonian hallitus eikä BSCA). Lisäksi Vallonian alue sitoutui korvaamaan Ryanairille tappiot, joita sille voisi aiheutua suoraan lentoasemaverojen tai lentoaseman aukioloaikojen muutoksista vuosina 2001–2016, elleivät muutokset johtuisi Euroopan unionin, Belgian liittovaltion tai Kansainvälisen siviili-ilmailuliiton määräyksistä tai muista kansainvälisen oikeuden vaatimuksista.

3.2.1.2 Vuoden 2001 sopimus, mukaan lukien Promocya koskevat määräykset

- (89) BSCA:n ja Ryanairin välisen vuoden 2001 sopimuksen mukaisesti BSCA vahvisti Ryanairin maahuolintamaksuksi yksi euro matkustajaa kohden ⁽⁶²⁾. Tämä oli kymmenesosa maksusta, jonka BSCA julkisen hintataulukon mukaan peri muilta käyttäjiltä vuonna 2001.
- (90) BSCA sitoutui myös osallistumaan rahallisiin avustuksiin ja erilaisiin palveluin kustannuksiin, joita liittyi Ryanairin kotikentän avaamiseen Charleroisissa. ⁽⁶³⁾ Nämä rahalliset avustukset koostuivat seuraavista:
- 250 000 euroa Ryanairin henkilöstön hotelli- ja oleskelukustannuksiin;
 - 160 000 euroa jokaista uutta reittiä kohden, kuitenkin enintään kolmelta reitiltä kutakin lentoasemalle sijoitettua lentokonetta kohden eli enintään 1 920 000 euroa;
 - 768 000 euroa Charleroin lentoasemalta liikennöitäviin kohteisiin lentävien ohjaajien ja matkustamohenkilöstön palkkaus- ja koulutuskustannuksiin;
 - 4 000 euroa toimistolaitteiden hankkimiseen.
- (91) BSCA:n piti myös antaa Ryanairin käyttöön maksutta 100 m² toimistotiloja ja 100 m² teknisiä tiloja ja taata koulutustilojen ei-yksinoikeudellinen käyttöoikeus. BSCA:n piti lisäksi auttaa Ryanairia saamaan käyttöönsä lentokoneiden huoltohalli edullisesti tai maksutta.

⁽⁵⁸⁾ SONACA, Carolo Parking ja Igretec merkitsivät pääomanlisäyksen muut osat, joiden kokonaismäärä oli noin 1 33 000 euroa.

⁽⁵⁹⁾ BSCA teki 6 päivänä heinäkuuta 2012 uuden sopimuksen Ryanairin kanssa. Koska tätä sopimusta ei mainita toimenpiteenä vuoden 2002 aloittamispäätöksessä tai vuoden 2012 laajentamispäätöksessä, sitä ei tarkastella tässä päätöksessä.

⁽⁶⁰⁾ Tieto saatu komission ja Belgian viranomaisten 24 päivänä kesäkuuta 2003 pidetyssä kokouksessa.

⁽⁶¹⁾ Laskeutumismaksu laskettiin kaikkiin osapuoliin sovellettavassa yleisessä järjestelmässä lentokoneiden tonnipainon mukaan, mutta Ryanairin tapauksessa se määräytyi toisenlaisen perusteen mukaan ja perittiin jokaista koneeseen nousevaa matkustajaa kohden.

⁽⁶²⁾ BSCA:n ja Ryanairin välisen, 2 päivänä joulukuuta 2001 tehdyn sopimuksen 1.3 kohta.

⁽⁶³⁾ BSCA:n ja Ryanairin välisen, 2 päivänä joulukuuta 2001 tehdyn sopimuksen 1.5 kohta.

- (92) Ryanair ja BSCA perustivat lisäksi vuoden 2001 sopimuksen mukaisesti yhteisen yhtiön myynninedistämistä ja mainostamista varten. Sen nimeksi tuli Société de Promotion de Brussels South Charleroi Airport, jäljempänä 'Promocy'. Promocyn tarkoituksena oli Charleroin ja sitä ympäröivän alueen kehittäminen lentoaseman kaupallisen toiminnan avulla ⁽⁶⁴⁾ (Promocy esimerkiksi rahoitti osan Ryanairin alennuslippujen hinnasta). BSCA:n ja Ryanairin oli tarkoitus osallistua yhtä suurin osuuksin Promocyn toiminnan rahoittamiseen. ⁽⁶⁵⁾ BSCA ja Ryanair merkisivätkin Promocyn osakepääomasta yhtä suuret osuudet: 62 500 euroa. Lisäksi BSCA ja Ryanair maksoivat kumpikin neljä euroa Charleroin lentoasemalta lähtevää matkustajaa kohden.
- (93) Taulukossa 10 esitetään Ryanairin vuoden 2001 sopimuksen perusteella suorittamat matkustajamaksut sekä sen osuus Promocyn rahoituksesta.

Taulukko 10

Ryanairiin vuoden 2001 sopimuksen mukaisesti sovelletut maksut ⁽¹⁾

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Laskeutumismaksu | 1 | 1 | 1,1 | 1,13 | 1,13 | 1,13 | 1,26 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 |
| Matkustajamaksu | 7 | 7 | 7,38 | 7,5 | 7,88 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| Maahuolintamaksu | 1 | 1 | 1,1 | 1,13 | 1,13 | 1,13 | 1,26 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 |
| Promocy | - 4 | - 4 | - 4 | - 4 | - 4 | - 4 | - 4 | - 4 | - 4 | - 4 | - 4 | - 4 |
| Ryanairin maksut yhteensä, netto | 5 | 5 | 5,58 | 5,76 | 6,14 | 6,26 | 6,52 | 6,6 | 6,6 | 6,6 | 6,6 | 6,6 |

Vuoden 2001 sopimuksen tariffeja, jotka muuttuivat 1 päivänä huhtikuuta, on sovellettava suhteellisesti, jotta ne olisivat vertailukelpoisia vuositasona (1 päivästä tammikuuta 31 päivään joulukuuta).

⁽¹⁾ Maksut lähtevää matkustajaa kohden 14 päivänä heinäkuuta 2011 toimitettuun Belgian viranomaisten vastaukseen sisältyvien tietojen mukaisesti. Maksut olivat vuosina 2001–2003 samat kuin vuonna 2004.

- (94) Ryanair puolestaan sitoutui sijoittamaan Charleroihan tietyn määrän lentokoneita (kahdesta neljään) ja liikennöimään Charleroihin kullakin koneella vähintään kolme rotaatiota päivässä sopimuksen kattamien 15 vuoden ajan (2001–2016). Näin Ryanair takasi lentoaseman pitäjälle matkustajamäärän, jonka ansiosta se saattoi odottaa saavansa tuloja sekä lentoasemamaksuista että muusta kuin lentoliikenteeseen liittyvästä toiminnasta. Jos Ryanair olisi lopettanut toimintansa Charleroin lentoasemalla viiden ensimmäisen sopimusvuoden aikana, sen olisi sopimuksen mukaan pitänyt korvata BSCA:lle tämän osuus Ryanairin kotikentän avaamisesta aiheutuneista kustannuksista ja markkinointimaksu. Viidennestä sopimusvuodesta lähtien korvauksen määrä aleni asteittain. ⁽⁶⁶⁾

3.2.2 Kesäkuun 11 päivänä 2004 tehty ministeriön päätös ja 24 päivänä kesäkuuta 2004 päivätty BSCA:n kirje

- (95) Belgia on todennut, että kansallisen oikeuden mukaan vuoden 2004 sopimus tosiasiaa mitätöi vuoden 2001 sopimukset. Vallonian alue päättikin hyväksyä 11 päivänä kesäkuuta 2004 ministeriön päätöksen, jolla

⁽⁶⁴⁾ BSCA:n ja Ryanairin välisen, 2 päivänä joulukuuta 2001 tehdyn sopimuksen liitteessä C oleva 4 kohta.

⁽⁶⁵⁾ BSCA:n ja Ryanairin välisen, 2 päivänä joulukuuta 2001 tehdyn sopimuksen liitteessä C oleva 1.6 kohta.

⁽⁶⁶⁾ Vuoden 2001 sopimuksen 2 artikla.

alennettiin myynninedistämistarkoituksessa Charleroin lentoasemalla sovellettavia ilma-alusten laskeutumismaksuja. Päätös tuli voimaan taannehtivasti 13 päivänä helmikuuta 2004. Siinä vahvistettiin myynninedistämistarkoituksessa jokaisen säännöllistä reittiä liikennöivän ilma-aluksen laskeutumismaksuksi yksi euro matkustajaa kohden (eli sama tariffi, jota sovellettiin Ryanairiin vuoden 2001 sopimusten mukaisesti). Tämä yleinen alennus oli voimassa vain 36 kuukautta ministeriön päätöksen voimaantulosta.

- (96) BSCA sitoutui 24 päivänä kesäkuuta 2004 päivätyssä kirjeessään ⁽⁶⁷⁾ soveltamaan Ryanairiin vuoden 2001 sopimusten ehtoja 31 päivään maaliskuuta 2006 asti ja etenkin takaamaan, että lentoaseman palvelujen käyttämisestä Ryanairille aiheutuvat kokonaiskustannukset olisivat viisi euroa lähtevää matkustajaa kohden. Vuoden 2001 sopimusten soveltaminen olisi johtanut tähän tasoon, jos niitä olisi sovellettu vielä vuosina 2005 ja 2006 (katso taulukko 10). Tämän tilapäisen kaupallisen järjestelyn järjestely ehtona oli, ettei lentoaseman toiminta ylitä kokonaisuudessaan kahta miljoonaa matkustajaa vuodessa. ⁽⁶⁸⁾ Ryanairille tarjottuja ehtoja ei kuitenkaan muutettu vuosina 2004 ja 2005, vaikka tämä enimmäismäärä ylittyi jonkin verran vuonna 2004. ⁽⁶⁹⁾

3.2.3 Vuoden 2005 lisäsopimus

- (97) Vallonian alue valtuutti 3 päivänä helmikuuta 2005 lentoasemien pitäjät, myös BSCA:n ⁽⁷⁰⁾, määrittämään lentoasemamaksujen tariffit.
- (98) BSCA:n laskuttamien laskeutumismaksujen yleiseksi tariffiksi vahvistettiin 1 päivästä huhtikuuta 2006 alkaen kaksi euroa lähtevää matkustajaa kohden. Kahden euron tariffi sidottiin indeksiin. Lisäksi otettiin käyttöön taulukossa 11 esitetty vuosialennusjärjestelmä, joka perustui lähtevien matkustajien määrään.

Taulukko 11

Laskeutumismaksualennukset, joita sovellettiin kaikkiin Charleroin lentoasemalta liikennöiviin yhtiöihin 1 päivästä huhtikuuta 2006 ⁽¹⁾

| Vuosialennukset | | |
|----------------------|-------------------------------|------------------------------|
| Alennusprosentti (%) | Lähtevä matkustajia vähintään | Lähtevä matkustajia enintään |
| 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⁾ Heinäkuun 14 päivänä 2011 päivätty Belgian viranomaisten kirje ja <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>.

- (99) BSCA ehdotti 9 päivänä joulukuuta 2005 Ryanairille uutta kaupallista sopimusta, jonka tämä hyväksyi, jäljempänä 'vuoden 2005 lisäsopimus'. Sopimus tehtiin 1 päivän huhtikuuta 2006 ja 31 päivän joulukuuta 2015 väliseksi ajaksi.

⁽⁶⁷⁾ Kirje, joka toimitettiin komissiolle 13 päivänä syyskuuta 2004 päivätyssä Belgian viranomaisten lähetyksessä. Kirje oli jatkoa 8 päivänä huhtikuuta 2004 tehdylle aiesopimukselle (*Memorandum of Intent, MOI*).

⁽⁶⁸⁾ Kesäkuun 24 päivänä 2004 päivätyn kirjeen 3b kohta.

⁽⁶⁹⁾ Vuonna 2004 lentoasemaa käytti yhteensä 2 034 140 matkustajaa (katso taulukko 1).

⁽⁷⁰⁾ Talouden elvytyksestä ja hallinnon yksinkertaistamisesta 3 päivänä helmikuuta 2005 annetun asetuksen 35 ja 36 §. Näitä säännöksiä sovellettiin Charleroin lentoasemaan Vallonian alueen ja BSCA:n välisen vuoden 1991 toimilupasopimuksen neljännen lisäsopimuksen nojalla, jonka 1 artiklassa määrättiin, että "toimiluvan haltija vahvistaa hallinnoimansa lentoaseman käyttämisestä suoritettavat lentoasemamaksut ja perii ne käyttäjiltä".

(100) Vuoden 2005 lisäsopimuksessa määrätään seuraavaa:

- Ryanairin maksamat laskeutumismaksut perustuvat yleiseen tariffiin, jonka mukaisesti alennus on 50 prosenttia kun matkustajia on yli 200 000 (katso taulukko 11);
- Ryanairin toimintaan vuoteen 2015 asti sovellettavat maahuolintamaksut (*handling*) vahvistetaan taulukon 12 mukaisesti;
- Ryanairilta peritään uutta maksua, jota kutsutaan infrastruktuurin käyttömaksuksi (*infrastructure access fee*).
- sopimuksessa ei enää määrätä BSCA:n maksuista Promocylle.

Taulukko 12

Ryanairiin vuoden 2005 lisäsopimuksen mukaisesti sovellettavat maksut ⁽¹⁾

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|----------------------------------|------|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Laskeutumismaksu | | | [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] |
| Matkustaja-maksu | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Maahuolintamaksu | | | [4–6] | [4–6] | [4–6] | [4–6] | [4–6] | [4–6] | [4–6] | [4–6] | [4–6] | [4–6] |
| Infrastruktuurin käyttömaksu | | | [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] |
| | | | | | | | | | | | | |
| Ryanairin maksut yhteensä, netto | | | [5–7] | [5–7] | [5–7] | [5–7] | [5–7] | [5–7] | [5–7] | [5–7] | [5–7] | [5–7] |
| Ero vuoden 2001 sopimukseen | | | [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] |

Laskeutumismaksun arvot perustuvat vuoden 2005 lisäsopimuksen allekirjoituksen aikaisiin Ryanairin matkustajaennusteisiin.

⁽¹⁾ Maksu lähtevää matkustajaa kohden. Maksut perustuvat 14 päivänä heinäkuuta 2011 toimitettuun Belgian viranomaisten vastaukseen sisältyviin tietoihin.

(101) Komissio toteaa, että Ryanairin taulukon 12 mukaisesti maksamat matkustajakohtaiset määrät ovat vuotta [...] lukuun ottamatta samat kuin vuoden 2001 sopimuksessa (katso taulukko 10). ⁽⁷¹⁾

(102) Vuoden 2005 lisäsopimuksessa määrätään vielä, että ainakin kuuden kuukauden ajan uuden terminaalin käyttöönotosta Ryanair liikennöi Charleroin lentoasemalta neljällä lentokoneella, joiden päivittäinen rotaatiomäärä on vähintään [25–32]. Jos Ryanair ei noudattaisi tätä määräystä, sen olisi maksettava [10–25] prosentin lisämaksu.

⁽⁷¹⁾ Vallonian alueen ennusteissa ei oteta huomioon laskeutumismaksun vuosittaista indeksikorotusta eikä Ryanairin matkustajien määrän kasvamista yli 1,75 miljoonan. Näillä kahdella korjauksella on päinvastainen vaikutus Ryanairin maksamien matkustajakohtaisten maksujen todelliseen määrään.

3.2.4 Vuoden 2010 lisäsopimus

- (103) BSCA otti 1 päivänä tammikuuta 2009 käyttöön uuden matkustajakohtaisen maksun, avustamispalvelumaksun, jäljempänä 'PRM-maksu', joka perittiin kaikilta Charleroin lentoasemalta liikennöiviltä lentoyhtiöiltä. Vallonian alueen ja BSCA:n välisessä seitsemännessä lisäsopimuksessa nimittäin valtuutettiin BSCA vahvistamaan tällainen maksu, mikä Belgian mukaan perustui unionin oikeuteen ⁽⁷²⁾. Vuonna 2009 PRM-maksuksi vahvistettiin 19,5 senttiä ⁽⁷³⁾ lähtevää matkustajaa kohden.
- (104) BSCA:n ja Ryanairin väliseen sopimukseen tehtiin lisäsopimus BSCA:n ja Ryanairin välillä 6 päivänä joulukuuta 2010 käydyllä kirjeenvaihdolla, jäljempänä 'vuoden 2010 lisäsopimus', jossa määrätään
- poikkeuksesta PRM-maksun yleisestä tasosta: Ryanair maksaisi [10–30] senttiä matkustajaa kohden 1 päivän helmikuuta 2009 ja 31 päivän tammikuuta 2010 välisenä vuotena. Lisäksi PRM-maksun indeksoinnin seurauksena suhteellinen tariffi alenisi Ryanairin tuottaman liikenteen lisääntyessä. ⁽⁷⁴⁾
 - [10–50] sentin alennuksesta Ryanairin suorittamaan matkustajakohtaiseen maahuolintamaksuun.

3.2.5 BSCA:n omistamien Promocyn osakkeiden luovutus

- (105) BSCA luovutti 31 päivänä maaliskuuta 2010 Ryanairille 50 prosentin omistusosuutensa Promocysa. ⁽⁷⁵⁾ BSCA myi osakkeet kirjanpitoarvostaan yhteensä 31 100 eurolla (eli 100 eurolla osaketta kohden). Kaikki riskit ja velvoitteet siirtyivät ainoalle osakkaalle Ryanairille.
- (106) Belgian mukaan Promocylla oli luovutushetkellä likvidejä varoja 261 073 euroa (varat, joista oli vähennetty pääoma ja lakisääteiset rahastot). ⁽⁷⁶⁾ BSCA luovutti siis puolet Promocyn pääomasta hinnalla, joka oli huomattavasti alhaisempi kuin likvidien varojen arvo jaettuna kahdella.

4. ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET

4.1 BSCA:n hyväksi toteutettuja toimenpiteitä koskevat asianomaisten huomautukset

4.1.1 Brussels Airport Company, jäljempänä 'BAC'

a) Vuoden 2012 laajentamispäätöksen jälkeen syyskuussa 2012 vastaanotetut huomautukset

- (107) BAC katsoo, että kaikki vuoden 2012 laajentamispäätöksessä kuvatut BSCA:n hyväksi toteutetut toimenpiteet ovat valtiontukea, jota ei voida pitää sisämarkkinoille soveltuvana.
- (108) BAC:n mukaan yhdestäkään vuoden 2012 laajentamispäätöksessä kuvatuista investoinneista ei tehty oikeudellisesti sitovaa päätöstä ennen 12 päivää joulukuuta 2000.
- (109) Se katsoo, ettei yksikään infrastruktuuri-investoinneista liittynyt julkisen vallan tehtäviin, koska ne olivat kaikki lentoaseman pitäjän taloudellisen toiminnan kannalta välttämättömiä. BAC:n mukaan tämä koskee sekä lentoaseman toimintaa parantavia töitä (esimerkiksi laskeutumisarjestelmät ja kiitotien pidennys) että sen taloudellista kehittämistä (ajoneuvojen pysäköintitilat, tieyhteydät tai huoltohallit).

⁽⁷²⁾ Vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä 5 päivänä heinäkuuta 2006 annettu asetus (EY) N:o 1107/2006, EUVL L 204, 26.7.2006, s. 1.

⁽⁷³⁾ Määrään tehtiin vuosittainen indeksikorotus, ks. <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>

⁽⁷⁴⁾ PRM-maksu vuonna $N + 1 = [0,10 - 0,30]$ euroa \times Ryanairin matkustajat vuonna 2009/Ryanairin matkustajat vuonna N . Vuonna 2009 Ryanairilla oli 3 289 725 matkustajaa.

⁽⁷⁵⁾ Promocy oli BSCA:n ja Ryanairin yhteisyritys, joka perustettiin vuoden 2001 sopimusten mukaisesti.

⁽⁷⁶⁾ Komissiolle 18 päivänä maaliskuuta 2014 toimitettu Belgian vastaus, jonka otsikkona oli "Vastaus 7 päivänä helmikuuta 2014 päivättyyn komission tietopyyntöön" (vastaus kysymykseen 18).

i) BSCA:n toimiluvasta ja infrastruktuureista suorittama maksu

- (110) BAC väittää, ettei yksikään vuoden 2012 laajentamispäätöksessä kuvatuista BSCA:lle myönnettyistä toimenpiteistä ole markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen. Vallonian alueen / Sowaerin investoinnista saama tuotto oli alan käytäntöihin nähden selvästi pienempi kuin yksityinen sijoittaja olisi voinut odottaa. ⁽⁷⁾
- (111) BAC:n mukaan yksikään BSCA:lle myönnettyistä investointituista ei rajoittunut välttämättömään. Tämä selittyy sillä, että BSCA:n toimiluvasta ja infrastruktuureista suorittama maksu pysyi muuttumattomana vuosina 2002–2010 lukuun ottamatta vuonna 2007 tehtyä korotusta, vaikka samana aikana matkustajien määrä ja tulot kasvoivat. Näin ollen BSCA:n käyttämien infrastruktuurien keskimääräinen nettoarvo kasvoi, mutta sen keskimääräiset nettomaksut supistuivat.

ii) Sowaerin BSCA:lle tarjoamat palvelut ja Vallonian alueen korvaamat palvelut

- (112) BAC toteaa Sowaerin BSCA:lle tarjoamista palveluista ja Vallonian alueen BSCA:lle korvaamista palveluista, ettei Belgian valtio tue Brysselin lentokentän toimintaa lukuun ottamatta julkisia palveluja, kuten poliisia ja tullia. BAC vastaa palontorjunta-, turvallisuus- ja huoltopalvelujen kustannuksista. Brysselin lentokenttää käyttävät lentoyhtiöt maksavat lentojen seurantaan, kirjaamiseen ja suunnitteluun liittyvistä palveluista suoraan Belgocontrolille. Charleroin lentoasemalla lentoyhtiöiden ei tarvitse maksaa näistä palveluista. Vallonian alueen BSCA:lle korvaamat palvelut eivät sinänsä liity julkisen vallan tehtäviin.
- (113) BAC:n mukaan nämä palvelut eivät ole yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja, sillä ne liittyvät kiinteästi lentoaseman toimintaan ja lentoaseman taloudellisen toiminnan olennaisiin puoliin eivätkä ne täytä tuomion Altmark kriteerejä.
- (114) BAC katsoo, etteivät maksut, joilla BSCA:lle on korvattu nämä palvelut, ole markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisia. Ne ovat sen mukaan toimintatukea. Koska yksityinen sijoittaja olisi pitänyt BSCA:n Vallonian alueelle infrastruktuurien käytöstä suorittamia maksuja liian alhaisina, se ei olisi suostunut maksamaan palveluista enempää ilman vastaavaa tuottoa.
- (115) BAC korostaa, että toimintatukea voidaan pitää sisämarkkinoille soveltuvana vain poikkeuksellisesti ja tiukkojen edellytysten täyttyessä Euroopan köyhimmillä alueilla. Charleroin lentoasema ei täytä yhtäkään näistä ehdoista, eikä tukea voida pitää sisämarkkinoille soveltuvana.

iii) Sowaerin osallistuminen BSCA:n pääomanlisäykseen

- (116) BAC epäilee, ettei BSCA:n pääomanlisäyksessä 3 päivänä joulukuuta 2002 noudatettu markkinataloussijoittajaperiaatetta. BAC korostaa myös, että arvioitaessa, olisiko yksityinen sijoittaja osallistunut pääomanlisäykseen, muita BSCA:lle myönnettyjä tukia ei pidä ottaa huomioon.

iv) Vaikutus kilpailuun

- (117) BAC väittää, että Charleroin lentoasema on tuen avulla kyennyt vahvistamaan kilpailuasemaansa muihin lentoasemiin ja muihin liikennevälineisiin, kuten suurnopeusjunaan, nähden, sillä BSCA on voinut niiden ansiosta soveltaa edullisia lentoliikennemaksuja. Brysselissä ja Charleroisso sovellettujen maksujen välillä onkin huomattava ero, joka johtuu etenkin matkustajamaksun ja turvallisuuteen liittyvien maksujen välisistä eroista. BSCA:n perimät lentoliikennemaksut ovat markkinahintaa alhaisemmat, kun niitä verrataan Brysselin lentoasemaan ja muihin vertailukelpoisiin lentoasemiin Charleroin lentoaseman vaikutusalueella (esimerkiksi Eindhoven, Lille ja Köln/Bonn).

⁽⁷⁾ BAC:n mukaan yksityinen sijoittaja olisi uskonut investointien tuottavan vähintään 14 miljoonaa euroa (5 prosenttia) Sowaerin BSCA:n infrastruktuureihin tekemän 281 miljoonan euron investointien perusteella. Sowaerin saama tuotto oli kuitenkin vain 0,66 prosenttia vuoden 2009 yhteisöveron jälkeen, eikä Vallonian alue tai Sowaer saanut vuosina 2002–2007 muita tuloja, esimerkiksi osinkoja. Vuosina 2007–2009 jaettiin osinkoina alle 400 000 euroa, ja vuonna 2010 Vallonian alue sai osinkoina 4,66 miljoonaa euroa. Lisäksi BSCA:n infrastruktuurikustannusten osuus tuloista oli vuonna 2009 vain 6,7 prosenttia, vaikka niiden pitäisi normaalisti olla yksi lentoaseman suurimmista kustannuseristä. BAC:n vuosittaisten rahoituskustannusten osuus vuosituloista oli näin ollen 30 prosenttia.

(118) BAC:n mukaan se menetti vuosina 2004–2011 tämän eron vuoksi 2,5 miljoonaa matkustajaa. Charleroin lentoaseman menestys ei johdu ainoastaan lisäliikenteestä, jota Brysselin lentoasemalle ei ole syntynyt, minkä osoittaa se, että eurooppalaisten lentoasemien vertailuotoksessa keskimääräinen kasvuprosentti vuosina 2005–2011 oli 20,5. Brysselin lentoaseman liikenne sen sijaan pysyi muuttumattomana. Lisäksi Charleroin lentoasemalta liikennöityjen reittien ja vuorojen lisääntyessä Brysselin lentoasemalta samoihin kohteisiin liikennöityjen reittien vuoroja lopetettiin tai harvennettiin.

b) Huomautukset, jotka on vastaanotettu sen jälkeen, kun unionin suuntaviivat valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille julkaistiin toukokuussa 2014

(119) BAC katsoo, että sekä investointi- että toimintatuet, jotka BSCA:lle on myönnetty, ovat valtiontukea, jota ei voida pitää sisämarkkinoille soveltuvana. Valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille annettujen suuntaviivojen voimaantulo vahvistaa BAC:n mukaan tätä päätelmää.

i) Investointituki

(120) BAC katsoo, että BSCA:lle myönnetty investointituki on valtiontukea, jota on pidettävä sisämarkkinoille soveltumattomana, koska se ei ollut oikeasuhteista yhteisen edun mukaisiin tavoitteisiin nähden (Brysselin kansainvälinen lentoasema ei ollut ruuhkautunut) eikä se rajoittunut välttämättömään.

ii) Toimintatuki

1. SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen valtiontuen olemassaolo

(121) BAC:n mukaan aloittamispäätöksessä keskityttiin ennen kaikkea siihen, että kyseisten toimintojen rahoituksessa kohdeltiin eri tavalla yhtäältä Charleroin lentoasemaa ja toisaalta saman jäsenvaltion muita yrityksiä sekä muita lentoasemia, esimerkiksi Bruxelles-National-lentoasemaa. BAC katsoo, että Vallonian alueen BSCA:lle maksamat palvelukustannusten korvaukset ovat valtiontukea ja niillä asetetaan BAC epäedullisempaan asemaan Belgian valtion sisällä kuin BSCA, koska BAC:n on katettava itse nämä kustannukset.

2. Valtiontukitoimenpiteiden soveltuvuus sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla

(122) Valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille annettujen suuntaviivojen ⁽⁷⁸⁾, jäljempänä 'ilmailusuuntaviivat', 137 kohdan mukaan toimintatukien voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille vain, jos tietyt edellytykset täyttyvät. BAC katsoo, ettei BSCA:lle myönnetty toimintatuki täytä näitä edellytyksiä.

a) Tuki ei vaikuta selkeästi määritellyn yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen

(123) Koska Charleroin lentoasema ja Bruxelles-National-lentoasema kilpailevat samalla vaikutusalueella, BSCA:lle myönnetty tuki on BAC:n mukaan johtanut siihen, että Belgiassa on päällekkäistä lentoasemakapasiteettia. BAC katsoo, että Charleroin lentoaseman kapasiteettia lisättiin, vaikka Brysselin lentoasema ei ollut ruuhkautunut. Vuonna 2012 Charleroin ja Brysselin lentoasemien yhteenlaskettu matkustajamäärä oli nimittäin 25,4 miljoonaa, mikä on vähemmän kuin Brysselin lentoaseman maksimikapasiteetti.

b) Tukitoimenpiteille ei ollut tarvetta

(124) BAC korostaa, että Charleroin lentoasemaa käytti vuonna 2001–2002 yli miljoona matkustajaa ja vuonna 2008–2009 yli kolme miljoonaa matkustajaa. Ilmailusuuntaviivoissa vahvistettujen lentoasemaryhmien perusteella BSCA:n olisi pitänyt kyetä itse kattamaan suurin osa kustannuksista tai jopa kaikki kustannukset, joita Charleroin lentoasemalle aiheutui komission tutkinnan kohteena olevana ajanjaksona.

⁽⁷⁸⁾ Katso alaviite 8.

- (125) BAC:n mukaan BSCA:lle ei olisi pitänyt voida myöntää toimintatukea ilmailusuuntaviivojen voimaantumisen jälkeen, koska vuotuinen matkustajamäärä on vuodesta 2009 asti ollut huomattavasti yli kolme miljoonaa.
- c) Tuki ei ole tarkoituksenmukainen eikä sen määrä oikeasuhteinen
- (126) BAC:n mukaan summat, joita BSCA on maksanut lentoasemainfrastruktuurien käyttöön asettamisesta ja Sowaerin tarjoamista palveluista, olisivat voineet olla asianmukaisemmat, samoin Vallonian alueen tietyistä palveluista maksama korvaus. BAC katsoo, ettei BSCA:lle myönnetty valtiontuki rajoittunut välttämättömään. Vallonian alueella ja Sowaerilla olisi myös ollut käytettävissään toimintatapoja, jotka eivät olisi vaikuttaneet kilpailuun yhtä paljon.
- d) Tuki vaikuttaa kielteisesti kilpailuun ja kauppaan
- (127) BAC korostaa ensinnäkin, että toisin kuin ilmailusuuntaviivojen 131 kohdassa suositellaan, BSCA:n liiketoimintasuunnitelmassa ei tarkasteltu toiminnan kehittymisen vaikutuksia Brysselin lentoasemaan.
- (128) BAC kiinnittää komission huomiota myös siihen, että tarkasteltavaa tapausta ei voida verrata Groningenin lentoaseman tapaukseen, jossa komissio on katsonut toimintatuen soveltuvan sisämarkkinoille. Groningenin lentoasemaa koskevassa asiassa komissio nimittäin totesi, että Schipholin lentoaseman ruuhkaa oli tarpeen helpottaa ja että lentoasemat sijaitsivat riittävän kaukana toisistaan. Kumpaakaan näistä seikoista ei voida soveltaa nyt tarkasteltavaan asiaan.
- (129) Tuella, jonka ansiosta BSCA on voinut keinotekoisesti alentaa lentoasemamaksujaan, on ollut seuraavat kielteiset vaikutukset BAC:hen: matkustajien määrän huomattava aleneminen ja vuorojen väheneminen tai jopa sellaisten reittien lopettaminen, joita liikennöidään myös Charleroin lentoasemalta.
- (130) BAC korostaa, että matkustajamäärän aleneminen Bruxelles-National-lentoasemalla johtuu suurelta osin siitä, että asiakkaat ovat siirtyneet BSCA:lle. BAC:n mukaan vuosina 2005–2013 matkustajamäärät kasvoivat suurimmassa osassa Euroopan lentoasemia, mutta Bruxelles-National-lentoasemalla ne eivät muuttuneet, kun ne samanaikaisesti kasvoivat Charleroin lentoasemalla.
- (131) BAC väittää, että asiakkaiden siirtyminen Charleroihan on syynä myös Bruxelles-National-lentoasemalta liikennöityjen reittien lopettamiseen ja tiettyjen lentojen vuorojen vähenemiseen. BAC:n mukaan Bruxelles-National-lentoasemalla lopetetut lennot ja Charleroin lentoasemalla käynnistetyt uudet reitit vastaavat toisiaan.
- (132) BAC kehottaa komissiota kyseisistä tuista päättäessään toteamaan, että ilmailusuuntaviivoissa vahvistettujen raja-arvojen mukaisesti i) BSCA:lle ei enää olisi saanut myöntää toiminta- tai investointitukea ilmailusuuntaviivojen voimaantumisen jälkeen ja ii) Charleroilta tarjottavista lentoasemapalveluista on perittävä niin suuria maksuja, että ne riittävät kattamaan syntyvät lisäkustannukset.

4.1.2 Brussels Airlines

- a) BSCA:lle myönnetty valtiontuki
- i) Taloudellinen toiminta
- (133) Brussels Airlines toteaa, etteivät palontorjuntaan ja huoltoon, turvallisuuteen ja turvatoimiin sekä laskeutumiseen, lentoalähtöön tai infrastruktuureihin liittyvät palvelut kuulu lentoaseman julkisen palvelun tehtävän piiriin, vaan ovat osa lentoaseman hallinnointia, joka on taloudellista toimintaa. Niitä ei siksi pitäisi tukea syrjivällä tavalla. Näitä palveluja ei pitäisi katsoa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palveluiksi. Brussels Airlines toteaa, että Vallonian alueella muilla aloilla palontorjuntapalvelut rahoitetaan itse, ja näin tehdään myös Brysselin lentoasemalla. Koska Vallonian alue kattaa Charleroin lentoaseman turvallisuuteen liittyvät kustannukset, BSCA ei peri niitä lentoyhtiöiltä. Brysselin lentoasema ei sen sijaan saa vastaavaa korvausta. Brysselistä lähteviltä matkustajilta peritään myös Belgian siviili-ilmailuhallinnon maksua toisin kuin Charleroiasta lähteviltä matkustajilta.

ii) Etu

- (134) Brussels Airlines ei katso, että Vallonian alue / Sowaer toimi yksityisen markkinataloussijoittajan tavoin tukiessaan BSCA:ta. Vaikuttaa siltä, että BSCA:n kannattavuutta pönkitetään tuilla, avustuksilla ja korvauksilla, joita ilman sen kate olisi ollut jatkuvasti negatiivinen. Brussels Airlinesin mielestä BSCA:n ja Sowaerin yhteenlaskettu kannattavuus ei myöskään näytä olevan tulosta markkinaystävällisistä käytännöistä. Brussels Airlines toteaa, ettei Vallonian alue ole toiminut yksityisen sijoittajan tavoin, koska yksityinen sijoittaja ei olisi investoinut yhtiöön, joka on rakenteellisesti tappiollinen.

iii) Kilpailun vääristyminen

- (135) Vuosina 2004–2012, jolloin matkustajamäärä Charleroiasta liikennöidyillä lyhyillä reiteillä kolminkertaistui, se pysyi muuttumattomana Brysselissä. Tämän osoittaa se, että Brysselin lentoaseman matkustajamäärä oli vuonna 2012 sama kuin vuonna 2004. Brussels Airlines lisää, että sen oma matkustajamäärä oli vuonna 2004 [...] miljoonaa ja vuonna 2012 [...] miljoonaa. Näiden seikkojen ja sen perusteella, että lentoasemien matkustajamäärät lisääntyivät kaikkiaan 34 prosenttia, Brussels Airlines päättelee, että kasvu hyödytti yksinomaan Charleroin lentoasemaa. Brussels Airlines toteaa, että vuosina 2004–2007 matkustajamäärät kasvoivat voimakkaasti (yli 20 prosenttia) muillakin Euroopan lentoasemilla, mutta Charleroin kasvu ei selity pelkästään liikenteen lisääntymisellä. Siihen vaikutti myös se, että monet Brysselin lentoasemaa aiemmin käyttäneistä matkustajista siirtyivät käyttämään Charleroin lentoasemaa. Brussels Airlines arvioi, että Charleroihan siirtyi vuosittain [...] miljoonaa matkustajaa, mikä tarkoittaa yli [...] miljoonan euron tulomenetyksiä vuodessa.

b) Oikeusperusta, jonka perusteella voidaan arvioida BSCA:lle myönnetyn tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille

- (136) Brussels Airlinesin mukaan ei ole olemassa oikeusperustaa, jonka perusteella komissio voisi hyväksyä toimintatuen, joka i) on myönnetty ennen ilmaisuuntaviivojen voimaantuloa ja joka ii) ei soveltunut sisämarkkinoille myöntämishetkellään. Ilmaisuuntaviivojen soveltaminen taannehtivasti on vastoin yleisiä oikeusperiaatteita ja etenkin silloin, kun toimintatuen myöntämisedellytykset ovat vähemmän tiukat kuin aiemmin, kuten tarkasteltavassa tapauksessa.
- (137) Ensinnäkin oikeusvarmuuden periaate ja EU:n lainsäädännön taannehtivan soveltamisen kieltö estävät unionin sääntöjä ja määräyksiä tulemaasta voimaan ennen kuin ne on julkaistu, elleivät kyseessä ole poikkeukselliset olosuhteet. Brussels Airlinesin mukaan tarkasteltavassa tapauksessa olosuhteet eivät ole poikkeukselliset.
- (138) Toiseksi komission ilmoituksessa valtiontuen sääntöjenvastaisuuden arvioinnissa sovellettavien sääntöjen määräytymisestä todetaan, että komission on aina arvioitava sääntöjenvastaisen tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille tuen myöntämisaikana voimassa olevissa säännöissä asetettujen perusteiden pohjalta. Brussels Airlinesin mukaan komissio ei voikaan rikkoa omia sääntöjään toimimatta vastoin yleisiä oikeusperiaatteita (yhdenvertainen kohtelu, luottamuksensuoja). Brussels Airlinesin mukaan ei siis ole olemassa perusteltua syytä olla soveltamatta tätä ilmoitusta tarkasteltavassa tapauksessa.
- (139) Brussels Airlines toteaa vielä, ettei toimintatuki periaatteessa sovi sisämarkkinoille. Sen mukaan tämä periaate on ilmaistu selvästi vuoden 2005 suuntaviivoissa.
- (140) Brussels Airlines pitää komission lähestymistapaa erityisen tuomittavana tarkasteltavassa tapauksessa, koska
- komissio oli aiemmin kieltänyt kyseiset toimenpiteet, jotka oli toteutettu Charleroin hyväksi;
 - komissio oli vuoden 2012 laajentamispäätöksessä ottanut tutkintamenettelyn kohteeksi lisää toimenpiteitä;
 - laajentamispäätöksessä oli todettu, että tarkastellut toimenpiteet ovat ilmeisen soveltumattomia sisämarkkinoille.

- (141) Brussels Airlinesin mukaan Vallonian alue ja BSCA olivat näin ollen täysin tietoisia voimassa olevista valtiontukisäännöistä. Tuen kieltäminen ei siksi ole vastoin luottamuksensuojan periaatetta. Päinvastoin, olisi erityisen epäoikeudenmukaista pitää jälkikäteen oikeutettuina Vallonian alueen ja BSCA:n sääntöjenvastaista toimintaa kolmansien vahingoksi ja etenkin niiden vahingoksi, jotka ovat noudattaneet sääntöjä. Osapuolten etujen tasapainon vuoksi on selvää, että kyseiset tuet on kiellettävä.
- (142) Brussels Airlinesin mukaan komissio myöntää epäsuorasti tuen soveltumattomuuden sisämarkkinoille soveltamalla taannehtivasti ilmaisuuntaviivoja aiemmin myönnettyyn toimintatukeen, joka on ilmeisen soveltumatonta sisämarkkinoille.
- c) BSCA:lle myönnetyn tuen soveltumattomuus sisämarkkinoille ilmaisuuntaviivojen perusteella
- i) Yleisen edun mukainen tavoite
- (143) Brussels Airlines kiinnittää komission huomiota siihen, että julkisilla tuilla saavutettavat myönteiset vaikutukset, kuten alueiden kehitys ja saavutettavuus, ovat epävarmoja.
- (144) Liikenteen siirtyminen vakiintuneilta lentoasemilta alueellisille lentoasemille johtaa Brussels Airlinesin mukaan useisiin muihinkin kielteisiin seurauksiin:
- Ensinnäkin lisäämällä kapasiteettia, vaikka vanhaakin on käytettävissä, luodaan päällekkäisiä, tehottomia infrastruktuureja. Tämän väitteen tueksi Brussels Airlines korostaa, että tarkasteltavana ajanjaksona (2000–2012) Bruxelles-National-lentoaseman käytettävissä oleva kapasiteetti olisi riittänyt suuremmallekin matkustajamäärälle. Esimerkiksi vuonna 2011 Brysselin lentoaseman maksimikapasiteetti oli 28 miljoonaa matkustajaa, mutta sitä käytti vain 18,8 miljoonaa matkustajaa. Samana vuonna Charleroin lentoasemaa, jonka kapasiteetti oli 6–7 miljoonaa, käytti 5,9 miljoonaa matkustajaa. Vuonna 2011 näiden kahden lentoaseman yhteenlaskettu matkustajamäärä oli 24,7 miljoonaa, mikä on vähemmän kuin pelkästään Brysselin lentoaseman maksimikapasiteetti.
 - Toiseksi Brussels Airlines korostaa, että Charleroin lentoaseman toiminnan kasvamisella Bruxelles-National-lentoaseman ja Brussels Airlinesin kustannuksella on ollut kielteisiä sosiaalisia ja taloudellisia vaikutuksia. Brussels Airlines vertaa keskenään Brysselin ja Charleroin lentoasemien suoraa ja epäsuoraa lisäarvoa vuosina 2007–2009. Charleroin lentoaseman lisäarvo oli sen mukaan 38 miljoonaa euroa ja Bruxelles-National-lentoaseman lisäarvo 358 miljoonaa euroa. Brussels Airlines viittaa myös lentoasemien vuosina 2007–2009 luomiin suoriin ja epäsuoriin työpaikkoihin. Kyseisenä aikana työntekijämäärä lisääntyi Charleroin lentoasemalla 589 kokoaikavastaavalla, mutta Brysselin lentoasemalla se väheni 1 057 kokoaikavastaavalla. Vaikka Charleroin lentoaseman matkustajamäärä lisääntyi huomattavasti vuosina 2007–2009 toisin kuin Bruxelles-National-lentoaseman matkustajamäärä, sen suora ja epäsuora työllistävä vaikutus ei lisääntynyt niin paljon, että se olisi kompensoinut Brysselin lentoasemalla menetetyt työpaikat.
 - Brussels Airlinesin mukaan liikenteen siirtyminen alueellisille lentoasemille on myös vaikuttanut kielteisesti perinteisiin lentoyhtiöihin mutta suosinut halpalentoyhtiöitä, joiden kannattavuus perustuu enimmäkseen tukiin. Brussels Airlinesin mukaan Euroopan lentoyhtiöiden liiton keskikannattavuus oli koko tarkastellulla kaudella heikko tai negatiivinen (ennen korkoja ja veroja laskettu tulos oli 0,9 miljardia euroa vuonna 2000 ja –0,4 miljardia euroa vuonna 2012). Ryanairin kannattavuus oli sen sijaan huomattavan hyvä (ennen korkoja ja veroja laskettu tulos oli 84 miljoonaa euroa vuonna 2000 ja 617 miljoonaa euroa vuonna 2012). Brussels Airlinesin mukaan Ryanairin kannattavuutta kuitenkin paransivat lentoasemilla saadut tuet. Brussels Airlinesin mukaan ilman näitä tukia (jotka on arvioitu 720 miljoonan euron suuruisiksi vuonna 2011) Ryanairin kannattavuus olisi ollut huomattavasti heikompi, jopa negatiivinen.
- (145) Brussels Airlines korostaa lisäksi, että toimintatuki myönnettiin Charleroin lentoasemalle, vaikka i) se sijaitsee samalla vaikutusalueella kuin Bruxelles-National-lentoasema ja ii) viimeksi mainitulla oli käyttämätöntä kapasiteettia. Brussels Airlinesin mukaan liikenne- ja rahtiennusteisiin perustuvassa liiketoimintasuunnitelmassa olisi siksi pitänyt arvioida Charleroin lentoaseman kehittämisen mahdollinen vaikutus Brysselin lentoaseman liikenteeseen. Brussels Airlines korostaa, ettei tällaista arviointia koskaan suoritettu. Jos se olisi suoritettu, siitä olisi joka tapauksessa käynyt ilmi, että Charleroin lentoaseman liikenne lisääntyisi Brysselin lentoaseman liikenteen kustannuksella. Brussels Airlinesin mukaan tämä havainto olisi vastannut todellisuutta: Charleroin lentoaseman markkinaosuuden kasvu korreloi Bruxelles-National-lentoaseman markkinaosuuden supistumisen ja useiden Brussels Airlinesin reittien vurojen vähentymisen ja/tai lopettamisen kanssa. Brussels Airlines toistaakin,

ettei BSCA:lle myönnetty toimintatuki ole vaikuttanut yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen. Päinvastoin, toimenpiteet ovat johtaneet resurssien huonoon käyttöön ja tuhlaamiseen.

ii) Tuen tarve

- (146) Brussels Airlines muistuttaa, että ilmaisuuntaviivojen mukaan lentoasemalle ei voida myöntää toimintatukea, jos sen vuotuinen matkustajamäärä ylittää kolme miljoonaa. Brussels Airlines korostaa, että tämä raja ylittyi vuonna 2009. Se toteaa lisäksi, että BSCA:lle myönnetty toimintatuki ei muuttunut vuosina 2002–2008, vaikka BSCA:n olisi teoriassa pitänyt kyetä kattamaan kasvava osa toimintakustannuksistaan. Charleroin lentoaseman olisi lisäksi pitänyt vuodesta 2009 lähtien kyetä kattamaan toimintakustannuksensa, eikä se enää ollut oikeutettu muuhun toimintatukeen.

iii) Tuen epätarkoituksenmukaisuus

- (147) Brussels Airlines toteaa, että vaikka Charleroin lentoaseman todistettaisiin tarvinneen toimintatukea vielä vuonna 2008, on kuitenkin varmaa, että BSCA:n rahoittaminen julkisilla varoilla valtiontuen välityksellä oli epätarkoituksenmukaista, koska Charleroin lentoasema ei ollut kannattava. Lisäksi Brussels Airlines korostaa, että kyseiset toimenpiteet olivat kaikki epätarkoituksenmukaisia, koska Vallonian alue ei Brussels Airlinesin tietämän mukaan pyrkinyt vertailemaan ennakolta näitä tukitoimenpiteitä tukitoimenpiteisiin, jotka eivät todennäköisesti vääristäisi kilpailua yhtä paljon.

iv) Kilpailun vääristyminen

- (148) Brussels Airlines muistuttaa, että Charleroin lentoasema sijaitsee samalla vaikutusalueella kuin Brysselin lentoasema ja että viimeksi mainitulla oli käyttämätöntä kapasiteettia tarkasteltuna ajanjaksona. Brussels Airlines korostaa myös, että kun Charleroin lentoaseman matkustajamäärä on viime vuosina kasvanut, Bruxelles-National-lentoaseman matkustajamäärä on pysynyt muuttumattomana tai jopa supistunut, vaikka lentoliikenne on kaikkiaan lisääntynyt kaikissa Euroopan maissa.

4.1.3 Board of Airline Representatives (BAR)

a) Vuoden 2012 laajentamispäätöksen jälkeen vastaanotetut huomautukset

- (149) BAR katsoo, että Brysselin lentoasemalla käyttäjät kattavat kustannukset, jotka liittyvät terminaalipalveluihin (maksut) ja turvallisuuteen, tietyt turvatoimiin liittyvät kustannukset sekä palontorjuntapalveluista aiheutuvat kustannukset, mutta alueellisilla lentoasemilla niistä vastaavat lentoasema- tai alueviranomaiset. BAR:n mukaan kyseessä on alueellisille lentoasemille myönnetty huomattava etu.

b) Valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille annettujen suuntaviivojen julkaisemisen jälkeen vastaanotetut huomautukset

i) BSCA:lle myönnetyn toimintatuen aiheuttama kilpailun vääristyminen

- (150) BAR muistuttaa lyhyesti, että tarkasteltava tuki oli Vallonian alueen BSCA:lle myöntämää toimintatukea, joka "siirtyi todennäköisesti Ryanairille ainakin osittain".

- (151) BAR arvostelee sitä, että todetessaan haluavansa soveltaa ilmaisuuntaviivojen periaatteita "kaikkiin tapauksiin, jotka koskevat lentoasemille myönnettyä toimintatukea, vaikka tuki olisi myönnetty ennen 4 päivää huhtikuuta 2014", komissio toimii vastoin oikeusvarmuuden periaatetta. Sen lähestymistapa on nimittäin toinen kuin vuonna 2002 julkaistussa ilmoituksessa valtiontuen sääntöjenvastaisuuden arvioinnissa sovellettavien sääntöjen määräytymisestä, koska tässä ilmoituksessa todetaan BAR:n mukaan, että tukea on aina arvioitava "tuen myöntämisaikakohtana voimassa olevissa säännöissä asetettujen perusteiden pohjalta". BAR katsoo myös, että komissio on muuttaessaan politiikkaansa toiminut vastoin perusteluvollisuutta, sillä se ei ole selittänyt, miksi ilmailualan kehitys vaikuttaisi aiempien toimintatukien arviointiin tai miksi tämä koskee vain toimintatukia eikä myös aiempia käynnistys- tai investointitukia. BAR korostaa, että jos komissio toteaisi, että aiemmin myönnetty tuki

soveltuu sisämarkkinoille vaikka aiemmin on todettu toisin, se toimisi vastoin edellä mainittuja yleisiä periaatteita ja lisäksi vastoin hyvän hallinnon ja luottamuksensuojan periaatteita.

(152) BAR:n mukaan tarkasteltava tuki, myös BSCA:lle aiemmin myönnetty tuki, ei sovellu sisämarkkinoille myöskään ilmailusuuntaviivojen perusteella. Syyt ovat seuraavat:

— Tukitoimenpiteet eivät ole tarpeen: BSCA on ylittänyt miljoonan matkustajan rajan, koska sen matkustajamäärä on kuusi miljoonaa. Se kykenee siksi itse kattamaan toimintakustannuksensa. Toimintatuen on joka tapauksessa katsottava olevan sisämarkkinoille soveltumatonta, koska BSCA:n matkustajamäärä on ylittänyt kolme miljoonaa. Se ei myöskään ollut tarpeen edeltävällä ajanjaksolla, koska BSCA:n olisi pitänyt kyetä itse kattamaan toimintakustannuksensa.

— Tuki on ja oli kilpailun vastaista: BAR:n mukaan Vallonian alueen olisi pitänyt tukea myöntäessään ottaa huomioon se, että BSCA sijaitsee samalla vaikutusalueella kuin Bruxelles-National-lentoasema, jolla oli käyttämätöntä kapasiteettia. Se ei kuitenkaan tehnyt näin.

ii) Tasapuolisia toimintaedellytyksiä koskevat täydentävät huomautukset

(153) BAR katsoo, että jos BSCA:n mielestä tuki, joka on tarkoitettu tiettyjen lentoaseman julkisten palvelujen tarjoamiseen, on hyväksyttävä, näitä palveluja on verrattava Bruxelles-National-lentoasemalla tarjottaviin samoihin palveluihin. BAR kuitenkin korostaa, että osaa BSCA:n lentoasemalla julkisiksi palveluiksi katsotuista palveluista ei katsota julkisiksi Bruxelles-National-lentoasemalla.

(154) BAR korostaa, että lentoasemamaksujen periminen ei saa johtaa käyttäjien syrjintään. BAR viittaa erityisesti alennuksiin, joita Ryanair saa lentoasemamaksuista mutta muut samalla lentoasemalla toimivat lentoyhtiöt eivät, ja siihen, että Bruxelles-National-lentoasemalla lentoasemamaksut ovat huomattavasti korkeammat.

(155) BAR muistuttaa, että Brysselin lentoaseman yksityistämisen jälkeen sen tarjoamia palveluja ei nimenomaisesti enää katsota julkisiksi palveluiksi. Palvelut ovat "säänneltyä toimintaa", josta lentoaseman käyttäjiltä tai matkustajilta perittäviä maksuja säännellään tietyn kaavan mukaan.

(156) BAR haluaa vielä kiinnittää komission huomion ristikkäistukien mahdollisuuteen, sillä Ryanair harjoittaa toimintaa sekä Charleroin lentoasemalla että Bruxelles-National-lentoasemalla. Jos osoittautuisi, että ristikkäistukia on myönnetty, kyse olisi selvästi kilpailun vääristymisestä.

4.1.4 Euroopan lentoyhtiöiden liitto (AEA)

a) Vuoden 2012 laajentamispäätöksen jälkeen vastaanotetut huomautukset

(157) AEA toteaa, että alueellisille lentoasemille myönnetyt avustukset voidaan hyväksyä vain, jos kaikki lentoaseman käyttäjät hyötyvät niistä syrjimättömästi eivätkä ne väärinä samalla vaikutusalueella sijaitsevien lentoasemien välistä kilpailua. AEA myöntää, että lentoasemat voivat mukauttaa infrastruktuurejaan tiettyjen käyttäjien tarpeita vastaaviksi, kunhan avoimuuden, kustannusvastaavuuden ja syrjimättömyyden periaatteita noudatetaan.

4.1.5 Air France

a) Vuoden 2012 laajentamispäätöksen jälkeen vastaanotetut huomautukset

(158) Air France pyytää, ettei komissio hyväksyisi tukea, jota Air France pitää lentoliikenteen harjoittajien ja lentoasemien välistä kilpailua vääristävänä toimintatukena. Air France katsoo, että komission olisi verrattava kattavasti Charleroin lentoasemalla sovellettuja maksuja maksuihin, joita sovelletaan samalla vaikutusalueella sijaitsevilla lentoasemilla ja etenkin Bruxelles-National-lentoasemalla.

- (159) Air France ei myöskään hyväksy ilmailusuuntaviivojen taannehtivaa soveltamista asioihin, jotka koskevat lentoasemille myönnettyjä toimintatukia, vaikka tukea olisi maksettu ennen suuntaviivojen julkistamista, seuraavista syistä:
- Air Francen mukaan soveltamalla taannehtivasti ilmailusuuntaviivoja suositetaan säännöistä piittaamattomia toimijoita oikeuttamalla toimintatapoja, jotka eivät olleet toteuttamisajankohtanaan voimassa olleiden sääntöjen mukaisia. Taannehtiva soveltaminen sen sijaan asettaa epäedulliseen asemaan toimijat, jotka noudattivat aiempia suuntaviivoja eivätkä ottaneet vastaan julkisrahoitusta.
 - Ilmailusuuntaviivojen taannehtiva soveltaminen lentoasemille myönnettyyn toimintatukeen on yleisten oikeusperiaatteiden ja unionin oikeuskäytännön vastaista.
- (160) Air France väittää ilmailusuuntaviivojen suosivan uusia toimijoita ja asettavan kauemmin toimineet epäedulliseen asemaan. Koska ilmailusuuntaviivojen mukaan uudelta lentoyhtiöltä peritään vain sen omasta toiminnasta aiheutuvat lisäkustannukset, suuntaviivoilla syrjitään lentoasemalla kauemmin toimineita lentoyhtiöitä, joilta veloitetaan suuremmat maksut.
- (161) Air France muistuttaa vielä, että vaikka on teoriassa helppo noudattaa ehtoa, jonka mukaan lentoaseman infrastruktuurin on oltava syrjimättömästi kaikkien käytettävissä, käytäntö on aivan toinen, sillä tietyt toimintamallit asetetaan tietoisesti epäedulliseen asemaan.

4.1.6 BSCA

a) Vuoden 2012 laajentamispäätöksen jälkeen vastaanotetut huomautukset

- (162) BSCA kehottaa komissiota päättämään tutkintansa sillä perusteella, että sille tai sen kaupallisille kumppaneille ei ole myönnetty valtiontukea.
- (163) BSCA toteaa aluksi, että asian käynnistymisestä kulunut aika on ollut omiaan herättämään BSCA:ssa ja sen käyttäjissä perustellun luottamuksen. BSCA muistuttaa, että komissiolle ilmoitettiin jo sen ensimmäisen tutkinnan yhteydessä, joka johti vuonna 2004 tehtyyn päätökseen, mekanismista, jonka Vallonian alue ja BSCA olivat ottaneet käyttöön vuonna 1991 toimilupasopimuksen ja sen myöhempien muutosten mukaisesti. BSCA vastustaakin komission tarkastelun kohteena olevien toimenpiteiden lisäämistä.
- (164) BSCA kiinnittää komission huomion siihen, miten tärkeitä alueelliset lentoasemat ovat alueen taloudellisen ja sosiaalisen kehityksen, liikenneyhteyksien ja matkailun kannalta. BSCA:n mukaan lentoliikenteen vapauttamisen seurauksena syntyi uusi matkustajaryhmä, joka on kiinnostunut kaupunkimatkoista ja perhesyistä tehtävistä lyhytkestoisista matkoista. Tähän uuteen kysyntään vastaamaan luotiin edullisiin hintoihin perustuvia uusia taloudellisia toimintamalleja. BSCA katsookin kilpailevansa Bruxelles-National-lentoaseman kanssa vain hyvin vähäisessä määrin. BSCA korostaa Dublinin ja Charleroi Bruxelles Sud -lentoaseman välille aiemmin avatun reitin erittäin vähäistä vaikutusta Bruxelles-National-lentoasemaan. ⁽⁷⁹⁾ BSCA perustelee menestystään Vallonian alueen viranomaisten viime vuosina käyttöön ottamalla dynaamisella politiikalla sekä infrastruktuurinsa joustavuudella ja lentoaseman henkilöstön aktiivisuudella.
- (165) Yleishyödyllisestä palvelusta BSCA muistuttaa, että se on vuodesta 1991 saanut korvauksen Vallonian alueen viranomaisten kanssa tehdyn eritelmän 25 artiklassa määritellyistä yleishyödyllisistä palveluista. BSCA ei hyväksy 21 päivänä maaliskuuta 2012 tehdyssä komission päätöksessä esitettyä analyysia, jossa kiistetään tämän toiminnan ei-taloudellinen luonne. Lentoaseman pitäjä katsoo, että komissio on tässä sekä toiminut vastoin aiempaa päätöskäytäntöään että sivuuttanut liikenteen turvallisuutta koskevat kansainväliset ja EU:n säännöt. BSCA muistuttaa, että aiemmin viranomaisten vastuulla olleet yleishyödylliset palvelut siirrettiin sen vastuulle hyvään hallintoon ja joustavuuteen liittyvistä syistä. Vallonian viranomaisten maksamalla korvauksella onkin enimmäismäärä ja se on kustannusperusteinen, joten BSCA ei hyödy siitä lainkaan. Liiallisten korvausten maksamisen estämiseksi käytössä on tarkistusjärjestelmä.
- (166) Pääomanlisäyksestä BSCA muistuttaa, ettei komissio kyseenalaistanut sitä ensimmäisen tutkintansa yhteydessä, ja katsoo sen olleen markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen. Lentoaseman pitäjä lisää, että pääomanlisäyksestä

⁽⁷⁹⁾ Päätös 2004/393/EY, johdanto-osan 300 kappale.

päätettiin uskottavan ja realistisen liiketoimintasuunnitelman perusteella ja että se oli perusteltu, koska toiminnan huomattavaan laajentamiseen tarvittiin pääomaa. BSCA korostaa, että komissio totesi jo vuonna 2004, että vuoden 2003 odotetut tulokset olivat paremmat kuin vuoden 2001 liiketoimintasuunnitelmassa oli ennakoitu. Myös BSCA:n kautta kulkeneiden matkustajien määrä ja liiketoiminnan tulos vuonna 2011 olivat paremmat kuin samassa liiketoimintasuunnitelmassa oli ennakoitu. BSCA:n mukaan sen ansiosta, että se kehitti toimintaansa yhteistyössä Ryanairin kanssa, myös Sowaer hyötyi BSCA:n hyvistä tuloksista, kun se sai huomattavan voiton myydessään osan osakkeistaan vuonna 2009.

4.2 Ryanairin hyväksi toteutettuja toimenpiteitä koskevat asianomaisten huomautukset

4.2.1 *Britannia*

(Vuoden 2002 aloittamispäätöksen jälkeen vastaanotetut huomautukset)

- (167) Lentoyhtiö Britannia pitää luonnollisena sitä, että lentoasemat voivat tarjota markkinointitukea ja lentoyhtiöiden tuomasta matkustajamäärästä riippuvia alennuksia varsinkin, jos kyseessä ovat lentoasemat, joiden asema ei ole vielä vakiintunut. Etujen on kuitenkin pysyttävä suhteellisina, realistisina ja määräaikaisina. Britannia on huolestunut siitä, että tarkasteltavassa tapauksessa kilpailevien lentoyhtiöiden välille on syntynyt eriarvoisuutta. Lentoasemamaksut ovat erisuuruiset ja epärealistiset, vaikka halpalentoyhtiöt käyttävät kiitoteitä, terminaaleja tai turvallisuusjärjestelyjä samaan tapaan kuin muut lentoyhtiöt.

4.2.2 *Scandinavian Airlines*

(Vuoden 2002 aloittamispäätöksen jälkeen vastaanotetut huomautukset)

- (168) SAS muistuttaa, että eurooppalaisen ilmatilan sääntelyn purkaminen on lisännyt perinteisten lentoyhtiöiden välistä kilpailua ja sen ansiosta on myös perustettu uusia yhtiöitä, jotka ovat kehittäneet uusia liikeideoita. Tässä kilpailussa on ehdottomasti noudatettava avoimesti ja syrjimättömästi sovellettavaa säännöstöä.

4.2.3 *KLM Royal Dutch Airlines*

(Vuoden 2002 aloittamispäätöksen jälkeen vastaanotetut huomautukset)

- (169) KLM:n mukaan halpalentoyhtiöiden ja perinteisten lentoyhtiöiden tarjoamat tuotteet eroavat toisistaan, ja molempien olemassaolo on oikeutettua niin liiketoiminnallisessa kuin operatiivisessakin mielessä. Halpalentoyhtiöt välttävät yleensä suuria lentoasemia, joiden logistiikka saattaa olla raskasta ja käyttömaksut korkeita: ne valitsevat mieluummin alueellisia lentoasemia, joissa rotaatiot voivat olla lyhyitä ja kustannukset ovat pienemmät. Näitä kehityssuuntauksia ei pitäisi kyseenalaistaa, mutta ne eivät myöskään voi perustua tukiin. KLM:n mukaan Ryanairin Charleroin lentoasemalla saamat edut ovat paljon suuremmat kuin SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa sallitaan. Se, että Ryanair pitää vastineeksi joidenkin lentokoneidensa kotikenttänä Charleroin lentoasemaa, ei muuta tätä seikkaa millään tavalla.

4.2.4 *Air France*

(Vuoden 2002 aloittamispäätöksen jälkeen vastaanotetut huomautukset)

- (170) Air Francen mukaan Ryanairin maksujen alentaminen ja se, että Vallonian alue ja BSCA kattavat ne, asettavat epäedulliseen asemaan Ryanairin kilpailijat, jotka tarjoavat lentoyhteyksiä jäsenvaltioiden välisillä markkinoilla. Laskeutumismaksun alentamisen ansiosta Ryanair voi supistaa toimintakustannuksiaan, mikä todellisuudessa lisää sen kilpailukykyä kilpailijoihin nähden Charleroin lähtevien tai sinne saapuvien lentojen lisäksi myös koko Ryanairin lentoverkossa. Vallonian alueen antamaa korvaussitoumusta pidetään myös etuna, joka takaa Ryanairille vakaat toimintaedellytykset, vaikka "tapa käyttää mitä tahansa lentoasemaa osoittaa, etteivät liiketoiminta- ja sääntely-ympäristö ole koskaan jäykkiä. Lentoasemamaksut voivat helposti nousta, jos lentoaseman pitäjän on rahoitettava erityistoimenpiteitä sijoittaakseen lentoasemalle esimerkiksi muita lentoliikenteen harjoittajia, jotka haluavat toimipaikkansa Charleroihan; myös ympäristönsuojelutoimien kehittyminen saattaa muuttaa lentoaseman käyttöedellytyksiä."

4.2.5 Austrian Airlines

(Vuoden 2002 aloittamispäätöksen jälkeen vastaanotetut huomautukset)

- (171) Austrian Airlinesin mukaan halpalentoyhtiöiden saapuminen markkinoille on saanut lentoasemat ja alueet kilpailemaan avustuksilla niiltä liikennöivistä halpalentoyhtiöistä. Nämä kehityssuuntaukset kyseenalaistavat periaatteen, jonka mukaan infrastruktuurien tarjoamisesta on saatava korvaus, vaikka se on yksi siviili-ilmailun perussääntöjä. Myönnetyt tuet eivät alene asteittain, eivät riipu Ryanairin menestymisestä sen liikennöimillä lentoyhteyksillä, eikä niitä myönnetä kuin yhdelle lentoyhtiölle, mikä aiheuttaa syrjintää. Austrian toteaa lopuksi, että Ryanairin ja Vallonian alueen välisen ”yhteistyön” kaltaiset toimet vääristävät merkittävästi lentoyhtiöiden välistä kilpailua ja ovat laajalti jäsenvaltioiden välisten lentoliikennemarkkinoiden moitteettoman toiminnan vastaisia.

4.2.6 Charleroi-Gosselies-lentoaseman naapurikuntien asukasyhdistys (ARACH)

(Vuoden 2002 aloittamispäätöksen jälkeen vastaanotetut huomautukset)

- (172) Yhdistys on huolissaan siitä, että Ryanairille myönnetyt tuet johtavat taajama-alueella sijaitsevan ”lentoaseman hallitsemattomaan kehitykseen”. Se toteaa myös, että ”meitä kansalaisia ja veronmaksajia huolestuttaa kyseenalaisten julkisten tukien myöntäminen yksityiselle yhtiölle, sillä se merkitsee Vallonian alueen varojen väärinkäyttöä”.

4.2.7 Asianomainen A

(Vuoden 2002 aloittamispäätöksen jälkeen vastaanotetut huomautukset)

- (173) Asianomainen A toteaa olevansa ”erittäin huolestunut” julkisyhteisöjen myöntämistä tuista, jotka vaikuttavat haitallisesti eri liikennemuotojen välisiin kilpailuedellytyksiin: ”Ryanair-lentoyhtiön liikennöimää Charleroin ja Lontoon välistä lentoyhteyttä tuetaan julkisin varoin, mutta SNCB:n, Yhdistyneen kuningaskunnan valtiollisen rautatieyhtiön ja SNCF:n yhdessä liikennöimälle Eurostarille tällaisia tukia ei myönnetä. Liikennemuodot ovat kuitenkin suoraan toistensa kilpailijoita Brysselin ja Lontoon välisellä yhteydellä. Rautatieliikenteen harjoittajat joutuvatkin muun muassa muodostamaan väyläyhteytensä, ostamaan laitteensa ja vetokalustonsa sekä maksamaan infrastruktuurin ja tunnelien käyttömaksut täysin itse. Kilpailijoita ei siis kohdella tasapuolisesti.”

4.2.8 Asianomainen B

(Vuoden 2002 aloittamispäätöksen jälkeen vastaanotetut huomautukset)

- (174) Asianomainen B korostaa, että Ryanairille myönnetyt edut keventävät Ryanairin kustannusrakennetta ja auttavat sitä alentamaan hintojaan. Tällaiset käytännöt vaikuttavat haitallisesti kilpailuedellytyksiin riippumatta siitä, liikennöivätkö lentoyhtiöt Charleroin lentoasemalta vai Bruxelles-National-lentoasemalta, ja riippumatta siitä, mitä reittejä liikennöidään. Halpalentoyhtiöiden välistä kilpailua ei pidä tarkastella yksinomaan reittikohtaisesti. Venetsia ja Barcelona ovat monille matkustajille vaihtoehtoisia lentokohteita. Kilpailua on siis kaikilla reiteillä.
- (175) Asianomaisen yrityksen mukaan matkustajakohtaiset suorat kustannukset ovat Brysselistä liikennöitävien lentojen osalta 32,14 euroa, mutta Charleroiasta liikennöivälle Ryanairille 5 euroa ⁽⁸⁰⁾.
- (176) Vaikka Ryanairille ei tarjota yhtä paljon maahuolintapalveluja kuin muille lentoyhtiöille, asianomainen huomauttaa, että kaikki lentoyhtiöt tarvitsevat kuitenkin huomattavan määrän maahuolintapalveluja. Maahuolinnan markkinat ovat Bruxelles-National-lentoasemalla avoimet kilpailulle, joten maahuolintakulujen ei pitäisi olla Brysselissä paljonkaan korkeammat kuin Charleroiissa. Maahuolintakulut ovat yleensä pienillä lentoasemilla korkeammat kuin suurilla, koska yritykset eivät yleensä onnistu saavuttamaan kriittistä kokoa

⁽⁸⁰⁾ Bruxelles-National-lentoasemalta liikennöityjen lentojen lentokone- ja vuorokohtaisiin suoriin kustannuksiin sisältyvät laskeutumismaksut, matkustajamaksut, muut maksut ja maahuolintakulut. Vuoden 2003 ennakkoidun 1 700 000 matkustajan perusteella kustannusero on 23 miljoonaa euroa.

mittakaavaetujen saavuttamiseksi. Asianomainen katsoo, että Ryanair säästi maahuolinnan ja laskeutumismaksujen aiheuttamissa todellisissa kustannuksissa 17 miljoonaa euroa vuonna 2003. Näyttää myös siltä, että BSCA ei ole ottanut huomioon neuvoston direktiivin 96/67/EY⁽⁸¹⁾ vaikutuksia: lentoaseman vuosittainen matkustajamäärä nousee kahteen miljoonaan melko nopeasti. Tämän rajan ylityttyä BSCA:n on sovellettava direktiiviä ja avattava maahuolinnan markkinat myös muille toimijoille.

- (177) Asianomaisen B mukaan BSCA ei ole menetellyt yksityisen markkinataloussijoittajan tavoin vaan poliittisista ja sosiaalisista syistä Vallonian alueen ohjeiden mukaisesti. Viidentoista vuoden sopimuksen vuoksi BSCA ei todennäköisesti saa liiketoimintaansa kannattavaksi vaan kärsii jatkossakin liiketoiminnallisista ongelmista. Investoinnin tuottonäkymät saattavat huonontua, jos Ryanair päättää siirtyä pois lentoasemalta.⁽⁸²⁾
- (178) Asianomaisen B mukaan BSCA saa avustuksia Vallonian alueelta, joka antaa sille 65 prosenttia lentoasemamaksujen tuotosta ja infrastruktuurin sen käyttöön ilmaiseksi, ja Vallonian alue maksaa avustuksen Sowaerille. Se katsoo, että Vallonian alueen suorittamilla maksuilla on periaatteessa korvattava ainoastaan BSCA:n julkisen palvelun veloitteeseen liittyviä kustannuksia, ja tilanne on tältä osin sekava.
- (179) Asianomainen myöntää saaneensa itsekin toisinaan markkinointietuuksia uusien lentokohteiden avaamisesta muttei koskaan alennuksia lentoasemamaksuista tai maahuolintakuluista. Sen mielestä Ryanairille on Charleroiissa myönnetty nykyistä käytäntöä paljon suurempia etuja. Se katsoo kuitenkin ottaneensa aivan yhtä suuria liiketoiminnallisia riskejä aloittaessaan toimintansa Bruxelles-National-lentoasemalla aikana, jolloin kilpailu Sabenan taholta oli erittäin voimakasta.
- (180) Se, että tietyt muut lentoasemien pitäjät myöntävät Ryanairille etuja, ei riitä osoittamaan, että Charleroin lentoasema on menetellyt yksityisen markkinataloussijoittajan tavoin. Asianomainen viittaa tuomioon Steinike & Weiling⁽⁸³⁾.

4.2.9 Brussels International Airport Company, nykyään Brussels Airport Company, jäljempänä 'BAC'

(Vuoden 2002 aloittamispäätöksen jälkeen vastaanotetut huomautukset)

- (181) BAC:n mukaan BSCA ei ole toiminut yksityisen sijoittajan tavoin, koska se on myöntänyt laajempia etuja kuin muut lentoasemat.⁽⁸⁴⁾ Se, että Ryanair saa etuja muilta lentoasemilta, ei joka tapauksessa ole asian kannalta merkityksellistä, sillä myös nämä edut saattavat olla valtiontukea.
- (182) Asianomainen esittää komissiolle useita seikkoja, jotka on otettava huomioon tarkasteltaessa BSCA:n toiminnan kannattavuuden mahdollista palautumista ja jotka näyttävät sulkevan pois voitot keskipitkällä aikavälillä:
- (183) Vallonian alue vahvisti BSCA:n pääomaa neljällä miljoonalla eurolla joulukuussa 2002.

— BAC:n mukaan BSCA ”maksoi vapautuksen ansiosta ainoastaan puolet maksusta, joka sen olisi pitänyt maksaa Vallonian alueelle ajanjaksolta 2001–2006. Tämän edun määrä oli vuosittain miljoona euroa, joka BSCA:n oli kuitenkin maksettava takaisin vuodesta 2007 alkaen”.

⁽⁸¹⁾ Neuvoston direktiivi 96/67/EY, annettu 15 päivänä lokakuuta 1996, pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla (EYVL L 272, 25.10.1996, s. 36). Direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1882/2003, annettu 29 päivänä syyskuuta 2003, EY:n perustamissopimuksen 251 artiklassa määrätyn menettelyn mukaisissa säädöksissä säädetyn täytäntöönpanovallan käytössä komissiota avustavia komiteoita koskevien sääntöjen mukauttamisesta neuvoston päätökseen 1999/468/EY (EUVL L 284, 31.10.2003, s. 1).

⁽⁸²⁾ Yritys mainitsee esimerkkinä Shannonin lentoaseman Irlannissa. Shannon myönsi tietyn aikaa Ryanairille etuuksia, joita ei uusittu. Ryanair päätti siirtää toimintansa toiselle lentoasemalle, eikä Shannon saavuttanut odottamaansa kohtuullista tuottoa pääomalleen.

⁽⁸³⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 22.3.1977, Steinike & Weinlig, 78/76, ECLI:EU:C:1977:52: ”jäsenvaltion sille perustamissopimuksen nojalla kuuluvien, 92 artiklan sisältämään kieltoon liittyvien velvollisuuksien mahdollista noudattamatta jättämistä ei voida perustella sillä, että muutkaan jäsenvaltiot eivät noudata niille kuuluvaa kyseistä velvollisuutta. Monien kilpailun vääristymien vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ei tasaannu, vaan päinvastoin kasautuu keskinäisessä vuorovaikutuksessa, mikä lisää yhteismarkkinoihin kohdistuvia haitallisia vaikutuksia.” (Tuomion 24 kohta.)

⁽⁸⁴⁾ BAC:n mukaan Frankfurt-Hahnin ja London-Stanstedin perimät maksut ovat suurempia ja niiden myöntämät alennukset pienempiä, vaikka Ryanair liikennöi Lontoosta 49 lentokohteeseen ja Frankfurt-Hahnista 15 lentokohteeseen; Ryanair liikennöi Charleroiasta ainoastaan yhdeksään lentokohteeseen.

- Komission olisi otettava huomioon Charleroin lentoaseman laajennustöihin liittyvät kustannukset, joiden määräksi on arvioitu 95 miljoonaa euroa, sekä niiden rahoitustavat. Jos BSCA ei maksa laajennustöitä itse, on aiheellista tarkistaa, millä ehdoilla Vallonian alue asettaa kyseiset infrastruktuurit BSCA:n käyttöön. Asianomainen epäilee, ettei lentoasema kykene nykyisillä infrastruktuureilla ottamaan vastaan riittävästi matkustajia BSCA:n taloudellisen tasapainon varmistamiseksi.
- Vallonian alue antaa ilmaiseksi BSCA:n käyttöön laitteet ja henkilöstön, joita Charleroin lentoaseman turvatoimet, eli koneeseen nousevien matkustajien ja heidän matkatavaroidensa tarkastus, edellyttävät, vaikka ”yleensä lentoaseman käyttäjät maksavat turvatoimien kustannukset joko lentoaseman pitäjälle maksettavana turvallisuusmaksuna tai verona, jos kyseisten palvelujen tarjoajana ovat julkiset viranomaiset”.

4.2.10 Asianomainen C

(Vuoden 2012 laajentamispäätöksen jälkeen vastaanotetut huomautukset)

- (184) Asianomainen C katsoo, että Vallonian alueen BSCA:lle ja Ryanairille antamat edut vahingoittavat kilpailua ja että Charleroin lentoasema ja Bruxelles-National-lentoasema toimivat samoilla markkinoilla.
- (185) Asianomainen C moittii Vallonian alueen, BSCA:n ja Ryanairin välistä kytköstä ja siitä johtuvia eroja Brysselin ja Charleroin lentoasemilla lentoyhtiöiltä perittävissä maksuissa. Se katsoo etenkin, että i) huoltomaksuja ei siirretä käyttäjille, vaan Vallonian alue korvaa ne, ja että ii) laskeutumismaksuilla suositaan Ryanairia, – –.
- (186) Asianomainen C toteaa myös, ettei Ryanair maksa lentoaseman tavanomaiseen toimintaan liittyvistä palveluista, esimerkiksi palontorjuntapalveluista, infrastruktuurien laajentamisesta ja rakentamisesta tai matkustajamaksuista.

4.2.11 Brussels Airlines

a) Tuen olemassaolo

i) Valikoiva etu

- (187) Brussels Airlinesin mukaan Ryanairille on annettu valikoiva etu muihin lentoyhtiöihin nähden.
- (188) Vallonian alueelta ja Sowaerilta saadun tuen ansiosta BSCA:n toimintakustannukset ovat pienemmät ja se kykenee perimään lentoyhtiöiltä, esimerkiksi Ryanairilta, pienempiä maksuja. Näin se samalla alentaa tämän lentoyhtiön toimintakustannuksia. Koska Vallonian alue kattaa Charleroin lentoaseman turvallisuuteen liittyvät kustannukset, BSCA ei peri niitä lentoyhtiöiltä. Bruxelles-National-lentoasema ei sen sijaan saa vastaavaa korvausta. Brussels Airlines katsoo, että Vallonian alueen BSCA:lle myöntämä tukiohjelma on otettava kokonaisuudessaan huomioon arvioitaessa BSCA:n ja Ryanairin välisiä kaupallisia suhteita.
- (189) Ryanairille on myönnetty myös suoraa taloudellista tukea, esimerkiksi käynnistystukea ja tukea markkinointitoimille. Brussels Airlines epäilee, ettei tämä tuki ole vuoden 2005 suuntaviivoissa vahvistettujen edellytysten eikä suhteellisuus- ja avoimuusperiaatteiden mukaista.
- (190) Brussels Airlines katsoo, että kaikkien toimenpiteiden kumulatiivisen vaikutuksen takia on mahdotonta katsoa, että BSCA on toiminut yksityisen sijoittajan tavoin. Se kehottaaakin komissiota tarkastelemaan toimenpiteitä kokonaisuutena eikä erikseen.

1. Vertailuarviointi

- (191) Brussels Airlinesin mukaan BSCA:n Ryanairilta tarkasteltavana ajanjaksona perimät maksut olivat huomattavasti pienempiä kuin muiden lentoyhtiöiden vertailukelpoisilla lentoasemilla maksamat maksut.

- (192) Brussels Airlines viittaa kaikkien sellaisten lentoasemien perimiin lentoasemamaksuihin, jotka sijaitsevat Charleroin lentoaseman vaikutusalueella (Eindhoven, Lille ja Köln) tai ovat samankokoisia (Marseille, Porto ja Bologna), ja toteaa, ettei Charleroin lentoasemalla perittävät maksut vastaa maksuja, joita yksityinen markkinataloussijoittaja perisi.
- (193) Brussels Airlines katsoo myös, että Brysselin lentoasema on hyvä vertailukohta arvioitaessa lentoasemamaksujen syrjivyyttä: nämä kaksi lentoasemaa sijaitsevat nimittäin samalla vaikutusalueella ja toimivat samassa taloudellisessa ympäristössä. Lisäksi Brysselin lentoasemalla kiinteät kustannukset voidaan periä useammalta lentoyhtiöltä, mikä osoittaa vääräksi väitteen, jonka mukaan Brysselin lentoaseman perimät maksut ovat sen suuremman koon vuoksi väistämättä korkeammat. Vertailu osoittaa, että Brysselin ja Charleroin lentoasemien perimissä lentoasemamaksuissa on suuri ero, vaikka otettaisiin huomioon lisäpalvelut, joita Bruxelles-National-lentoasemalla tarjotaan lentoyhtiöiden erilaisen taloudellisen toimintamallin vuoksi.

2. Kustannusten kattaminen

- (194) Brussels Airlinesin mukaan BSCA ei ole osoittanut, että kyseisistä sopimuksista (vuoden 2001 sopimuksista ja niihin myöhemmin tehdyistä muutoksista) päätettäessä BSCA kykeni kattamaan sopimuksista aiheutuvat kustannukset koko niiden keston ajalta ja saamaan kohtuullisen voiton keskipitkällä aikavälillä. BSCA ei näin ollen ole toiminut yksityisen markkinataloussijoittajan tavoin.
- (195) Brussels Airlines toteaa, että BSCA:n kate on ollut huomattavasti alhaisempi kuin unionin muiden lentoasemien. Vuosina 2006 ja 2007 monien unionin lentoasemien keskikate oli 7–9 prosenttia. BSCA/Sowaerin keskikatteet, kun otetaan huomioon tuki, ovat selvästi negatiiviset eivätkä siten vastaa edellä mainittuja katteita. Tämä viittaa siihen, etteivät käytännöt ole markkinaystävällisiä.
- (196) Brussels Airlines epäilee, ettei Ryanairille tarjottua 50 prosentin maksualennusta voida perustella mittakaavaeduilla. Matkustajamaksu, PRM-maksu ja maahuolintamaksu ovat osoittautuneet olemattomiksi tai erittäin alhaisiksi, vaikka ne yleensä peritään lentoyhtiöiltä.
- (197) Brussels Airlinesin mukaan investointi- ja toimintakustannukset, joita BSCA ei ole joutunut kattamaan, on otettava huomioon arvioitaessa Ryanairille myönnettyä tukea.
- (198) Brussels Airlines epäilee, ettei BSCA ole riittävästi ennakoinut lentoaseman tuloja ja menoja Ryanairin kanssa tehtyjen sopimusten koko keston ajalta.
- (199) Ryanair ei kyennyt maksualennusten vastineeksi takaamaan liikennettä, joka olisi tuottanut BSCA:lle tulot, jotka vastaisivat Ryanairille myönnettyjen etujen kustannuksia ja olisivat oikeasuhteiset niihin nähden.
- (200) Brussels Airlinesin mukaan kyseiset toimenpiteet eivät näin ollen ole markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaiset. Ne ovat valtiontukea, ja niillä annetaan Ryanairille valikoiva etu.

ii) Kilpailun vääristyminen

- (201) Brussels Airlines toteaa, että tuella on kielteinen vaikutus Bruxelles-National-lentoasemalta liikennöiviin lentoyhtiöihin. Tuen ansiosta BSCA kykenee perimään pienempiä maksuja ja vähentämään näin Charleroin lentoasemalta liikennöivien yhtiöiden kustannuksia. Nämä yhtiöt voivat polkea toisilta lentoasemilta liikennöivien kilpailijoidensa hintoja. Tämän seurauksena Belgiasta liikennöitävien point-to-point-yhteyksien eurooppalaiset markkinat ovat siirtyneet Charleroihan. Vain Charleroiissa liikenne on tällä segmentillä lisääntynyt. Bruxelles-National-lentoaseman matkustajamäärä on pysynyt viime vuodet muuttumattomana, vaikka kaikkialla muualla Euroopassa liikenne on lisääntynyt. Paikallisen liikenteen lisääntyminen on Brussels Airlinesin mukaan toisin sanoen hyödyttänyt vain Charleroiita.
- (202) Brussels Airlines muistuttaa, että sen kotikentän Bruxelles-Nationalin vaikutusalue kattaa lähes kokonaan Charleroin lentoaseman vaikutusalueen. Brussels Airlines kilpailee näin ollen suoraan Ryanairin kanssa: ne

liikennöivät samalla vaikutusalueella ja niiden asiakaskunta on sama. Brussels Airlines ja Ryanair tarjoavat unionin markkinoilla samantyyppistä palvelua (point-to-point-lentoja) ja liikennöivät samoihin kohteisiin. Brussels Airlinesin liikennöimistä kohteista 60 on samoja kuin Ryanairin liikennöimät kohteet. Brussels Airlines kilpailee 46:sta kohteesta 16:ssa suoraan Ryanairin kanssa samalla lentoasemalla ja 12 kohteessa samalla vaikutusalueella sijaitsevalla lentoasemalla.

- (203) Tämän tilanteen seurauksena Brussels Airlinesin on täytynyt lopettaa tietyt reitit, joita myös Ryanair liikennöi (seitsemän vuodesta 2007 alkaen), ja harventaa vuoroja toisilla reiteillä (14 reittiä). Vuosina 2004–2012 Brussels Airlinesin markkinaosuus supistui [...] prosentista [...] prosenttiin. Sen markkinaosuus supistuu edelleen samalla, kun Charleroin osuus on kasvanut [...] prosentista [...] prosenttiin.

b) Soveltumattomuus sisämarkkinoille

- (204) Brussels Airlinesin mukaan Ryanairille myönnetty tuki ei vaikuta yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen. Lisäksi tukea on sovellettu kilpailua vääristävällä tavalla, mikä on vastoin yhteistä etua. Brussels Airlinesin mukaan Ryanairille myönnetty tuki ei näin ollen sovellu sisämarkkinoille.

4.2.12 BSCA

(Vuoden 2012 laajentamispäätöksen jälkeen vastaanotetut huomautukset)

- (205) BSCA:n mukaan sen kaupallinen järjestely Ryanairin kanssa ei missään tapauksessa tarkoita, että Ryanairille olisi myönnetty tukea. Kumppanuuden tuottamat tulokset osoittavat nimittäin, että kyseinen taloudellinen toimintamalli on kannattava. BSCA väittää lisäksi, että se harjoittaa toimintaansa täysin itsenäisesti eikä Vallonian hallitus osallistu siihen suoraan tai välillisesti. Tämä koskee etenkin sopimusneuvotteluja lentoyhtiöiden kanssa.

4.2.13 Ryanair

- (206) Ryanair toteaa, etteivät Ryanairin BSCA:n ja Vallonian alueen kanssa tekemät sopimukset ole valtiontukea kolmesta syystä: ne ovat markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaiset eivätkä ne ole valikoivia tai vääristä kilpailua.

4.2.14 TBI

- (207) TBI:n mukaan Charleroin lentoaseman kanssa tehdyt sopimukset muistuttavat TBI:n Ryanairin ja muiden halpalentoyhtiöiden kanssa etenkin Stockholm-Skavstan lentoasemalla tekemiä sopimuksia. Laskeutumis- ja maahuolintamaksusta myönnettävät alennukset ovat tavanomainen kaupallinen käytäntö sellaisten lentoyhtiöiden houkuttelemiseksi, jotka kykenevät tuomaan lentoasemalle suuria matkustajamääriä. Avustuksia, jotka annetaan hotelli-, henkilöstökoulutus- tai markkinointikustannusten maksamisen muodossa, on verrattava toteutuneeseen investointiin ja liikenteenharjoittajan ottamaan riskiin. Markkinointiavustukset hyödyttävät lentoasemaa, jonka julkisuuskuva paranee ja matkustajamäärä kasvaa. TBI tarjoaa tämänkaltaisia avustuksia varsinkin silloin, kun lentoliikenteen harjoittaja avaa uuden reitin tai lisää vuoroja tietyllä reitillä.

4.2.15 HRL Morrison and Co.

- (208) HRL Morrisonin mukaan yksityinen sijoittaja voisi toimia samalla tavoin kuin Charleroin lentoasema. Se laatisi tarjouksensa tiettyjen määrävien tekijöiden perusteella: matkustajamäärä, jonka yhtiö voi tuoda lentoasemalle; sen halukkuus sitoutua pitkäaikaisiin sopimuksiin; yhtiön erityistarpeet; lentotapahtumien aikataulu ja sen yhteensopivuus lentoasematoiminnan kanssa (nykyinen liikenne); terminaaliresurssien ja maahuolinnan tarve. Sijoittaja laskisi, kuinka suuret voitot Ryanairin kanssa tehtävän sopimuksen voi odottaa tuottavan kokonaisuudessaan (ei siis erikseen sen eri osatekijöiden). Tällaisen liiketoimen olisi oletettava tuottavan voittoa

noin 20 vuoden tähtämellä ja toiminnan pääsevän vauhtiin 3–5 vuoden kuluttua. Morrisonin osakkeenomistajat katsovat, että 15 vuoden sopimus voi olla kaupallisesti hyväksyttävä, jos investointi tuottaa voittoa noin viiden vuoden kuluttua sopimuksen allekirjoittamisesta.

5. BELGIAN HUOMAUTUKSET

5.1 BSCA:n hyväksi toteutettuja toimenpiteitä koskevat Belgian huomautukset

5.1.1 BSCA:lle ei ole myönnetty valtiontukea

5.1.1.1 Vuoden 2012 laajentamispäätöksen jälkeen vastaanotetut Belgian huomautukset

a) Sowaerin käyttöön antama infrastruktuuri

i) Belgian ensisijainen väite: Vallonian hallitus hyväksyi investointiohjelman ennen 12 päivää joulukuuta 2000

(209) Belgian mukaan Vallonian hallitus päätti investointiohjelmasta heinäkuussa 2000 ja vahvisti sen marraskuussa 2000 eli ennen tuomiota *Aéroports de Paris*⁽⁸⁵⁾, jäljempänä 'tuomio ADP'. SEUT-sopimuksessa vahvistettuja valtiontukisääntöjä on sovellettu lentoasemien rahoitukseen tämän tuomion päivämäärästä lähtien.

(210) Heinäkuun 20 päivänä 2000 tehdyssä puitesopimuksessa, jossa määritettiin alueellisten lentoasemien kehitysedellytykset ja niihin liittyvät ympäristötoimenpiteet, kuvastui Vallonian hallituksessa aikaansaatu sopimus, jonka mukaisesti Vallonian alue sitoutui osoittamaan osan talousarviostaan Bruxelles-Sud Charleroin lentoasemalla sijaitsevien infrastruktuuriensa kehittämiseen. Heinäkuun 20 päivänä 2000 tehty päätös oli pantu täytäntöön 8 päivänä marraskuuta 2000 tehdyllä päätöksellä, jolla aiemmin vahvistettu puitesopimus muunnettiin investointiohjelmaksi. On siis otettava huomioon nämä molemmat päätökset, joista jälkimmäisellä täydennettiin ja täsmennettiin ensimmäistä etenkin päätösten kohteena olevien rahoitustoimenpiteiden käytännön toteutusai-kataulun osalta.

1. Komission vuoden 2012 laajentamispäätöksessä esittämien tiettyjen tietojen kiistäminen

a) Sitoumusta ei annettu kolmannelle osapuolelle

(211) Kyseisiin päätöksiin ei liity kolmatta osapuolta edunsaajana, sillä Vallonian alue vahvistaa investointinsa itse. Belgian mukaan päätösten muotoilu on siksi vähemmän virallinen kuin päätöksissä, joilla myönnetään tukea kolmannelle osapuolelle. Jos Vallonian alue olisi myöntänyt tukea kolmannelle osapuolelle, se olisi hyväksynyt periaatteen ja investoinnit samalla tavalla ilman muita menettelyjä, mutta se olisi lähettänyt kirjeen, jolla se olisi ilmoittanut hallituksen päätöksestä. Tarkasteltavassa tapauksessa tällainen kirje oli tarpeeton.

(212) Belgian mukaan epävirallisuus ei tarkoita, etteivät päätökset olisi sitovia. Vaikka päätökset on osoitettu Vallonian alueelle, hallituksen tekemä päätös sitoo hallitusta. Sillä, että sitoumus on yksipuolinen, ei tarkasteltavassa tapauksessa ole merkitystä. Kaikista rahoitustoimenpiteistä päätetään aina toimenpiteen myöntävän viranomaisen yksipuolisella hallinnollisella päätöksellä riippumatta siitä, kenelle se on osoitettu. Kyseisellä viranomaisella on oikeus pitää päätös voimassa, muuttaa sitä tai peruuttaa se.

(213) Näin ollen edunsaajana olevalle yritykselle tarkoitettua tuen myöntämistä koskevaa virallista kirjettä ei siis koskaan laadittu, vaikka tuomion *Fleuren Compost*⁽⁸⁶⁾ mukaan juuri tällaista asiakirjaa on pidettävä oikeudellisesti sitovana asiakirjana, jolla toimivaltainen viranomainen sitoutuu myöntämään tuen ja jonka päivämäärää pidetään tuen myöntämispäivänä. Koska tällaista asiakirjaa ei ole olemassa, ainoa mahdollinen päivämäärä on investointien myöntämistä (periaate, määrät ja aikataulu) koskevien hallituksen päätösten päivämäärä.

⁽⁸⁵⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 12.12.2000, *Aéroports de Paris v. komissio*, T-128/98, ECLI:EU:C:2000:290.

⁽⁸⁶⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 14.1.2004, *Fleuren Compost BV v. komissio*, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4, 18 kohta.

b) Vuoden 2000 päätösten peruuttamattomuus, sitovuus ja lopullisuus

- (214) Belgia toteaa, että komission mukaan 20 päivänä heinäkuuta ja 8 päivänä marraskuuta 2000 tehtyjä päätöksiä muutettiin myöhemmin merkittävällä tavalla eivätkä ne siksi olleet peruuttamattomia, sitovia eivätkä lopullisia.
- (215) Belgian mukaan on erotettava toisistaan päätökset, jotka koskevat uusia investointeja ja vastaavat uusia hankkeita, ja päätökset, joilla aiemmin päätetyt investoinnit pannaan käytännössä täytäntöön – tarvittaessa tietyin mukautuksin.
- (216) Belgia väittää, että heinäkuussa ja marraskuussa 2000 tehdyt päätökset olivat sitovia ja peruuttamattomia, koska myöhemmin ei tehty uutta rahoituspäätöstä. Vallonian alueen ja sittemmin Sowaerin myöhemmin tekemät päätökset koskivat vain rahoitustoimenpiteiden soveltamista ja toteuttamista heinäkuussa ja marraskuussa 2000 tehtyjen hallituksen päätösten mukaisesti.
- (217) Vahvistettujen investointien määrien myöhemmät mukautukset eivät näin ollen olleet uusia investointipäätöksiä, vaan jo heinäkuussa ja marraskuussa 2000 myönnettyjen investointien muutoksia, jotka olivat tarpeen yleisen tilannekehityksen vuoksi. Tiettyjä puitesopimuksen ja rahoitusohjelman mukaisia määriä piti nimittäin arvioida uudelleen muun muassa raaka-ainekustannusten nousun, tarvittavia investointeja tarkentavien teknisten selvitysten, lupien myöntämiseen liittyvien teknisten rajoitteiden tai tarjouskilpailujen tulosten vuoksi. Belgian mukaan näitä budjetti- tai teknisiä mukautuksia ei voida pitää merkittävänä muutoksina.
- (218) Vallonian hallitus oli tietoinen kyseisenlaisten investointien arviointivaikeudesta ja oli alusta lähtien ottanut huomioon, että tiettyjä eriä (esimerkiksi uuden terminaalien rakentaminen) oli todennäköisesti arvioitava uudelleen "lentoaseman todellisen toiminnan perusteella", tai koska ne "riippuvat lentoaseman todellisista tarpeista". Koska lentoaseman toiminta ja todelliset tarpeet muuttuisivat väistämättä monivuotisen sopimuksen ja investointiohjelman voimassaolon aikana, oli Belgian mukaan loogista, että hallitus määrittä tiettyjen erien määrät niin, että niitä voitiin muuttaa sitä mukaa, kun nämä tekijät kehittyivät.
- (219) Belgian mukaan hallitus halusi tosiasiallisesti vahvistaa sitoumukset ja määrittää niiden määrät jo silloin, kun se hyväksyi puitesopimuksen 20 päivänä heinäkuuta 2000 ja investointiohjelman 8 päivänä marraskuuta 2000, vaikkakin sillä edellytyksellä, että niitä voitiin myöhemmin tarkentaa. Päätösten myöhemmät mukautukset eivät voi asettaa kyseenalaiseksi sitä, että hallituksen tuolloin antama sitoumus oli sitova.
- (220) Belgia katsoo toissijaisesti, että jos jotkin mukautukset katsottaisiin niin merkittäviksi, että tosiasiallisesti olisi kyse uusista investoinneista eikä enää jo hyväksytyin investoinnin myöhemmästä mukautuksesta – mistä ei ole kyse – vain tämän investoinnin erikseen tarkasteltuna voitaisiin katsoa olevan myöhempi kuin 20 päivänä heinäkuuta ja 8 päivänä marraskuuta 2000 tehdyt päätökset.
- (221) Belgian mukaan muutoksen on koskettava vahvistetun investoinnin laajuuden lisäksi sen luonnetta, jotta sitä voitaisiin pitää uutena investointina. Muutoksen on oltava luonteeltaan sellainen, että hanke, jota suunniteltiin tehtäessä heinä- ja marraskuun 2000 päätöksiä, ei missään tapauksessa voisi liittyä myöhemmin tosiasiallisesti rahoitettuun ja toteutettuun hankkeeseen riippumatta kokonaistilanteen tosiasiallisesta kehittymisestä. Esimerkiksi investoinnin "täydennystä", jota ei voida perustella myöhemmällä mukauttamisella lentoaseman todellisiin tarpeisiin vaan jonka tarkoituksena on toteuttaa uusia infrastruktuureja niiden lisäksi, joita suunniteltiin heinä- ja marraskuussa 2000, voitaisiin pitää uutena investointina, josta on päätetty vuoden 2000 puitesopimuksen ja investointiohjelman ulkopuolella, mutta enintään ja ainoastaan kyseisen täydennyksen osalta.
- (222) Vaikka tarkasteltavassa tapauksessa ilmeni, että jotkin erät oli aliarvioitu tai niitä ei voitu toteuttaa suunnitellussa aikataulussa, kaikki toteutuneet investoinnit sisältyivät kuitenkin periaatteessa heinä- ja marraskuun 2000 päätöksiin. Jos määriä myöhemmin muutettiin, se johtui uusista tiedoista, joiden ennakoiti päätöksiä tehtäessä oli vaikeaa tai mahdotonta.

2. Vuoden 2000 päätösten tarkasteluun perustuvat Belgian väitteet

(223) Belgian mukaan 20 päivänä heinäkuuta 2000 ja 8 päivänä marraskuuta 2000 tehtyjen päätösten tarkastelu osoittaa, että niihin sisältyvät sitoumukset olivat oikeudellisesti sitovia.

a) Puitesopimuksen hyväksymisestä 20 päivänä heinäkuuta 2000 tehty Vallonian hallituksen päätös

(224) Puitesopimuksesta ja investointiohjelmasta oli tehty tosiasialliset päätökset, jotka sitovat hallitusta. Se, että kyseinen asiakirja on nimeltään "puitesopimus" ei ole estänyt komissiota eräässä aiemmassa päätöksessään katsomasta, että kyse oli oikeudellisesti sitovasta asiakirjasta, ja pitämästä kyseisen asiakirjan allekirjoituspäivää tuen myöntämispäivänä. ⁽⁸⁷⁾

(225) Belgian mukaan heinäkuussa 2000 tehty puitesopimus oli paljon enemmän kuin periaatesopimus, sillä siinä määrätään konkreettisesti investointien ottamisesta talousarvioon. Budjettikohdat määritettiin ja investointien kustannukset arvioitiin, joten menot voitiin välittömästi suorittaa talousarviosta.

(226) Hallitus täsmensi myös, että oli otettava käyttöön "tilapäinen rahoitusmekanismi". Tämä osoittaa, että hallituksen suunnitelmassa oli jo tuolloin perustaa uusi julkinen toimija, joka vastaisi lentoasemainfrastruktuureista.

(227) Hallituksen 23 päivänä toukokuuta 2001 hyväksymässä Sowaerin rahoitussuunnitelmassa, jossa vahvistettiin, että Sowaer panee täytäntöön heinä- ja marraskuussa 2000 tehdyt hallituksen päätökset, viitattiin 20 päivänä heinäkuuta 2000 tehtyyn puitesopimukseen. Tämä osoittaa, ettei Vallonian antamista sitoumuksista voi olla epäilystä.

(228) Belgian mukaan tällä toimintatavalla ei lisäksi ole läheskään yhtä suurta merkitystä kuin investointiohjelman periaatteellisella hyväksynnällä, joka on tarkasteltavassa asiassa olennaisin seikka. Sowaerin perustaminen oli nimittäin vain heinä- ja marraskuussa 2000 tehtyjen päätösten täytäntöönpanotoimenpide ja Sowaer vain Vallonian rahoitusväline. Vaikka heinä- ja marraskuun 2000 päätösten tekemisen jälkeen oli vielä päätettävä konkreettisesta rahoitusmekanismista, jolla Vallonian alueen päättämät investoinnit pantaisiin täytäntöön, Vallonian viranomaisten sitoumukset olivat todellisia ja vaikuttaisivat valittavaan rahoitusmekanismiin.

b) Heinäkuun 20 päivänä 2000 tehdyn puitesopimuksen täytäntöönpanosta ja Bruxelles-Sud Charleroi -lentoaseman monivuotisen investointiohjelman hyväksymisestä 8 päivänä marraskuuta 2000 tehty Vallonian hallituksen päätös

(229) Vallonian hallitus teki 8 päivänä marraskuuta 2000 päätöksen 20 päivänä heinäkuuta 2000 tekemänsä päätöksen täytäntöön panemisesta. Se hyväksyi tässä yhteydessä "Bruxelles-Sud Charleroi -lentoasemaa koskevan monivuotisen konkreettisen investointiohjelman vuosiksi 2000–2004 sekä siihen liittyvän rahoitussuunnitelman". Jokainen hallituksen hyväksymässä muistiossa kuvailtu investointi arvioitiin ja sen kustannukset määritettiin tarkasti.

(230) Belgia toteaa lopuksi, että Bruxelles-Sud Charleroi -lentoasemaa koskevasta investointiohjelmasta vuosiksi 2001–2010 päätettiin ennen 12 päivää joulukuuta 2000, jolloin annettiin tuomio ADP.

ii) Belgian toissijaisesti esittämä väite: infrastruktuurien rahoituksessa on noudatettu markkinataloussijoittajaperiaatetta

(231) Charleroin lentoaseman infrastruktuurien rahoituksessa on Belgian mukaan joka tapauksessa noudatettu markkinataloussijoittajaperiaatetta.

(232) Tästä osoituksena Belgia on toimittanut taulukon uutta terminaalia ja autojen pysäköintialuetta koskeviin investointeihin liittyvistä kassavirroista vuosina 2002–2036. ⁽⁸⁸⁾ Se on ottanut pysäköintialuetta koskevien investointien määrästä huomioon vain 89,7 prosenttia ja uutta terminaalia koskevien investointien määrästä vain 28,1 prosenttia, koska se on katsonut muiden investointien liittyvän muihin kuin taloudellisiin toimintoihin.

⁽⁸⁷⁾ Komission päätös 2008/948/EY, tehty 23 päivänä heinäkuuta 2008, Saksan toimenpiteistä DHL:n ja Leipzig/Hallen lentoaseman hyväksi C 48/06 (ex N 227/06) (EUVL L 346, 23.12.2008, s. 1), johdanto-osan 291 kappale.

⁽⁸⁸⁾ Ks. 23 päivänä toukokuuta 2012 toimitetut Belgian huomautukset, liite 3.

Lisäksi Belgia on olettanut, että Euroopan unionin valtiontukisäännöissä sallitaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen ja näin ollen näiden palvelujen suorittamiseen liittyvien infrastruktuurien julkinen rahoitus. Belgia katsoo tämän perusteella, että infrastruktuurien rahoituksen kannattavuus oli lähes kaksi prosenttia, kun ei oteta huomioon Vallonian alueen BSCA:lle myöntämää korvausta yleishyödyllisiin palveluihin tarkoitettuihin infrastruktuureihin liittyvästä maksujen osasta. Sen mukaan infrastruktuuria ei näin ollen asetettu käyttöön sen arvoa alhaisempaan hintaan.

b) Sowaerin BSCA:lle tarjoamat palvelut

(233) Belgia korostaa, että huomattava osa merkittävien korjaus- ja huoltotoimien kustannuksista aiheutui muihin kuin taloudellisiin toimintoihin liittyvistä infrastruktuureista.

c) Vallonian alue rahoitti osan yleishyödyllisten palvelujen kustannuksista

(234) Eritelmän 25 artiklassa on jo vuodesta 1991 lähtien määrätty erilliskirjanpidon periaatteesta korvauksen kattamien kustannusten erittelemiseksi.

i) Ensisijaisesti: muiden kuin taloudellisten toimintojen rahoitus

1. Palontorjuntapalvelut

(235) Belgian mukaan palontorjuntapalvelut eivät ole taloudellista toimintaa, koska ne kuuluvat julkisten tehtävien piiriin.

2. Maaliikenteen turvallisuuteen liittyvät palvelut

(236) Myös maaliikenteen turvallisuuteen liittyvät palvelut kuuluvat Belgian mukaan julkisten tehtävien piiriin.

(237) Belgian mukaan komissio on itse 23 päivänä heinäkuuta 2008 tekemässään Leipzig/Hallen lentoasemaa koskevassa päätöksessä myöntänyt, että toimintavarmuuteen liittyvät palvelut ovat muita kuin taloudellisia toimintoja.⁽⁸⁹⁾ Saksan viranomaisten toimittamasta toimintavarmuuteen liittyvien infrastruktuurien luettelosta, joka sisältyy kyseisen päätöksen johdanto-osan 58 kappaleeseen, ilmenee, että kyseiset infrastruktuurit ovat välttämättömiä maaliikenteen turvallisuudelle. Niitä ovat esimerkiksi katkeamaton sähkönjakelu asematasolla, muuntaja, kiitotien valaistus ja asematasoalueiden valaistus. Muistutettakoon, että tämä komission kanta on vahvistettu yleisen tuomioistuimen tuomiolla Freistaat Sachsen vastaan komissio⁽⁹⁰⁾, joka annettiin edellä mainitun komission päätöksen kumoamista koskevassa asiassa.

(238) Maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyvien palvelujen kuvauksesta, joka sisältyi 9 päivänä heinäkuuta 1991 tehdyn toimilupasopimuksen viidenteen lisäsopimukseen ja 10 päivänä maaliskuuta 2006 tehtyyn eritelämään, ilmenee että tarkoitettut kustannukset (joita aiheuttavat turvallisuuteen liittyvä lentoasema-alueen kunnossapito, rakennusten, kiitoteiden ja niiden lähialueiden ja kuljetuskaluston tekninen huolto, pienet asfaltointityöt, kiitotien ja yhdysteiden kunnossapito ja korjaus, kiitotien valaistuksen ja merkintöjen huolto ja kunnossapito, niittotyöt, kumijalkien poisto kiitotien pinnalta ja kiitotien merkinnät sekä lumenpoisto) vastaavat juuri niitä toimintavarmuuteen liittyviä palveluja, joita komissio on pitänyt muina kuin taloudellisina Leipzig/Hallen lentoasemaa koskevassa päätöksessään.

3. Turvatoimiin liittyvät palvelut

(239) Belgian mukaan turvatoimiin liittyvät palvelut kuuluvat julkisten tehtävien piiriin, koska valtio on perinteisesti huolehtinut niistä. Belgia viittaa väitteensä tueksi Euroopan unionin asetuksiin ja Leipzigin lentoasemaa koskevaan komission päätökseen⁽⁹¹⁾.

⁽⁸⁹⁾ Päätös 2008/948/EY, johdanto-osan 182 kappale.

⁽⁹⁰⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 24.3.2011, Freistaat Sachsen v. komissio, T-443/08 ja T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, 225 kohta.

⁽⁹¹⁾ Katso alaviite 89.

4. Lentojen seurantaan ja kirjaamiseen, alustavaan lennonsuunnitteluun ja ilma-alusten opastamiseen liittyvät palvelut

- (240) Belgian mukaan lentojen seurantaan ja kirjaamiseen, alustavaan lennonsuunnitteluun ja ilma-alusten opastamiseen liittyvät tehtävät ovat olennainen osa siviili-ilmailun turvallisuutta ja lentoaseman turvallisuuden kulmakiviä. Ne kuuluvat siksi julkisen vallan tehtävien piiriin.

5. BSCA:n Vallonian alueen pyynnöstä tarjoamien yleishyödyllisten palvelujen rahoitusta koskeva päätelmä

- (241) Edellä esitetystä seuraa, että Belgian mukaan kaikki eritelmän 25 artiklassa määritetyt yleishyödylliset palvelut, joista Vallonian alue maksoi BSCA:lle korvauksen, ovat muita kuin taloudellisia toimintoja. Komission päätöskäytännön ja Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaisesti ne eivät kuulu SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan.
- (242) Belgia korostaa, että Vallonian viranomaiset tarjosivat aiemmin kyseiset palvelut: ennen vuotta 1991 palontorjuntaan ja huoltoon liittyvät palvelut ja ennen vuotta 2008 turvatoimiin liittyvät palvelut ja lentojen seurantaan ja kirjaamiseen, alustavaan lennonsuunnitteluun ja ilma-alusten opastamiseen liittyvät palvelut.
- (243) Tarjotessaan nämä palvelut BSCA vain huolehtii käytännössä julkisen vallan velvoitteista, jotka perustuvat ICAO:n normeista johtuviin kansainvälisiin velvoitteisiin tai Euroopan unionin asetuksiin.

ii) Toissijaisesti: yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien toimintojen rahoitus tuomion Altmark perusteella

- (244) Jos komissio katsoo, että jotkin edellä mainituista toiminnoista ovat taloudellisia, sen on Belgian mukaan otettava huomioon, että näiden toimintojen rahoitus koostuu korvauksista, jotka eivät tuomiossa Altmark⁽⁹²⁾ esitettyjen kriteerien perusteella ole tukea. Korvaukset täyttävät nimittäin Altmark-oikeuskäytännössä vahvistetut kriteerit, joiden perusteella voidaan sulkea pois valtiontuen mahdollisuus.

1. Selvästi määritellyt julkisen palvelun velvoitteet

- (245) Belgian mukaan tarkasteltavat toiminnot, jotka liittyvät siviili-ilmailun ja lentoasematoiminnan turvallisuuteen ja turvatoimiin, ovat yleishyödyllisiä. Heinäkuun 9 päivänä heinäkuuta 1991 tehtyyn sopimukseen liitetyn eritelmän 25 artiklassa määritettiin BSCA:lle kuuluvat turvatoimiin ja turvallisuuteen liittyvät velvoitteet. Määräyksessä täsmennettiin, että toimiluvan haltija suorittaa kyseiset palvelut ”yleisen edun vuoksi”. Määräyksestä ilmenee, että Vallonian alue oli uskonut toimiluvan haltijalle näiden palvelujen suorittamisen ja siten valtuuttanut sen suorittamaan ne.

2. Objektiiivisesti ja läpinäkyvästi vahvistetut parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan

- (246) Parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, vahvistettiin objektiiivisesti ja läpinäkyvästi eritelmän 25 artiklassa, jossa määrätään, että BSCA:n on perustettava erillinen menotili kyseisessä artiklassa tarkoitettuja toimintoja varten.
- (247) Kustannukset, joita ei voida kohdentaa kokonaisuudessaan johonkin yleishyödylliseen palveluun, kohdennettiin suhteellisesti kyseiseen yleishyödylliseen palveluun liittyviä tehtäviä suorittavan henkilöstön osuuden mukaisesti, tähän palveluun tarkoitettun pinta-alan mukaisesti tai muiden kriteerien mukaisesti, jotka Vallonian alueen oli hyväksyttävä.
- (248) Korvaukselle asetettiin eritelmän 25 artiklassa enimmäismäärä, joka oli sidottu indeksiin. Tämä on koskenut palontorjunta- ja huoltopalveluja vuodesta 2006 alkaen ja turvatoimiin, lentoliikennetoimistoon ja lentokoneiden opastamiseen liittyviä palveluja vuodesta 2010 alkaen. Korvauksen määrä ei missään tapauksessa saa ylittää näistä palveluista BSCA:lle todellisuudessa aiheutuneita kustannuksia.

⁽⁹²⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 24.7.2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (249) Parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on näin ollen vahvistettu etukäteen yksityiskohtaisesti, mikä tarkoittaa, että toinen Altmark-kriteeri täyttyy.

3. Korvaus ei ylitä aiheutuneita kustannuksia

- (250) Belgian mukaan liialliset korvaukset on estetty erilaisilla mekanismeilla:

— Ennen kuin korvaukselle asetettiin enimmäismäärä, liiallisilta korvauksilta vältyttiin erilliskirjanpitoperiaatteen ansiosta, ja koska Vallonian alueen kattamat kustannukset määriteltiin täsmällisesti. Lisäksi oli määrätty valvonnasta, jolla tarkistettiin yhtäältä BSCA:n esittämä talousarvio ja toisaalta korvauksen maksamisen jälkeen se, etteivät korvaukset olleet liialliset.

— Vuodesta 2006 lähtien palontorjuntaan ja maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyvistä palveluista maksettavan korvauksen määrä ei ole voinut ylittää 5 774 000:ä euroa. Määrään tehdään vuosittain indeksitarkistus.

— Turvatoimiin, lentoliikennetoimistoon ja ilma-alusten opastamiseen liittyvistä palveluista maksettavan korvauksen enimmäismääränä on vuodesta 2010 ollut määrä, joka vastaa kyseisten palvelujen kustannuksia vuonna 2009 sidottuina indeksiin.

- (251) Eritelmän 25 artiklassa määrätään lisäksi, ettei määrä voi missään tapauksessa ylittää todellisuudessa aiheutuneita kustannuksia ja että liiallisten korvausten maksaminen aiheuttaa automaattisesti hyvityksen ottamisen seuraavan vuoden talousarvioon budjettihyvitysmekanismiin mukaisesti. Muistutettakoon, että BSCA laatii talousarvion etukäteen ja Vallonian viranomaiset tarkastavat sen. Vallonian viranomaiset suorittavat myös vuosittain tarkastuksia paikan päällä varmistaakseen, että BSCA noudattaa eritelmän 25 artiklaa.

4. Vertaaminen hyvin johdettuun ja hyvin varustettuun vastaavanlaiseen yritykseen

- (252) Belgian mukaan BSCA:ta ei tarvitse verrata hyvin johdettuun ja hyvin varustettuun vastaavanlaiseen yritykseen, koska on ilmeistä, että BSCA on hyvin varustettu ja hyvin johdettu.

- (253) BSCA noudattaa kaikkia voimassa olevia kirjanpitosääntöjä ja kansainvälisiä sääntöjä, ja kaikki suhdeluvut, jotka mainitaan Euroopan unionin valtioneuvoston soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen 20 päivänä joulukuuta 2011 annettussa komission tiedonannossa, osoittavat yhtiön olevan hyvin johdettu. BSCA kykeni myös houkuttelemaan yksityisiä sijoittajia, kun se yksityistettiin osittain vuonna 2009.

- (254) Sen, että BSCA on hyvin johdettu ja riittävästi varustettu yritys, osoittaa ennen kaikkea sen taloudellisen tuloksen jatkuva koheneminen vuodesta 2000 alkaen. Vuonna 2000 BSCA:n liikevaihto oli 7 578 000 euroa, mutta vuonna 2010 se oli jo 81 387 000 euroa. On lisäksi ilmeistä, että ellei BSCA olisi ollut hyvin johdettu ja hyvin varustettu, Charleroin lentoaseman matkustajamäärä ei olisi kasvanut niin voimakkaasti vuosina 1997–2011 (211 065 matkustajasta 5 901 007 matkustajaan).

- (255) Käytössä oleva rahoitusmekanismi osoittaa lisäksi, että BSCA:lle kaikista sen suoritettavaksi uskotuista palveluista maksettava korvaus on lähtökohtaisesti pienempi kuin markkinahinta, koska korvauksella on ollut enimmäismäärä vuodesta 2006 (palontorjuntaan ja maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyvät palvelut) ja vuodesta 2010 (turvatoimiin liittyvät palvelut) alkaen.

d) Sowaerin BSCA:han vuonna 2002 tekemä pääomanlisäys

- (256) Belgian mukaan komissio ei ole koskaan ennen vuoden 2012 laajentamispäätöstä ilmaissut pitävänsä BSCA:n pääomanlisäystä kyseenalaisena. Päinvastoin, se on nimenomaisesti myöntänyt, että kyseessä oli markkinatalous-sijoittajaperiaatteen mukaisesti toteutettu toimenpide (katso vuoden 2004 päätöksen johdanto-osan 132 kappale).

- (257) Tuoreemmista luvuista käy ilmi, että BSCA on tuottanut niin paljon voittoa, että se saattoi pelkästään vuonna 2010 jakaa 6 505 595 euroa osinkoina julkisille ja yksityisille osakkailleen. Viiden viimeisen vuoden tulokset esitetään seuraavassa taulukossa.

| TUOSLASKELMAT (milj. euroa) | 2011 | 2010 | 2009 | 2008 | 2007 |
|--------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | | |
| Myynti ja palvelut | 53 618 | 48 533 | 35 434 | 27 002 | 19 543 |
| Tilikauden voitto | 11 310 | 9 994 | 4 445 | 1 915 | 1 968 |
| Sijoitetun pääoman tuotto | 6 815 | 6 506 | 387 | 387 | 387 |

- (258) Sowaerin tekemän pääomanlisäyksen sisäinen korkokanta on 26,09 prosenttia, mikä vastaa Deloitte & Touchen vuonna 2003 suorittamaa arviointia. Tämä vahvistaa analyysin uskottavuuden. Edellä esitetyn perusteella on todettava, että yksityinen sijoittaja olisi epäilemättä tehnyt kyseisen investoinnin.
- (259) Komission pääomanlisäyksestä esittämä arvio, jonka mukaan ”epäilyksiä vahvistaa se, että BSCA ei ole kattanut käyttöönsä asetettujen infrastruktuurien tai Sowaerin sille tarjoamien erilaisten palvelujen kustannuksia”, sisältää oikeudellisen virheen. Komission on nimittäin sovellettava erikseen kuhunkin toimenpidemuotoon kriteerejä, joiden avulla voidaan arvioida kunkin toimenpiteen sääntöjenmukaisuus ja sen mahdollisesti sisältämä valtiontuki, sekä valtiontuen tapauksessa se, soveltuuko tuki sisämarkkinoille vai ei. BSCA:han tehdyn pääomanlisäyksen tarkoitus ei nimittäin ole sama kuin lentoasemainfrastruktuurien käyttöön asettamisen tavoite etenkin kyseisen ajankohdan olosuhteissa. Komissio ei siksi voi tarkastella kyseisiä kahdenlaisia toimenpiteitä yhdessä arvioidakseen niiden kokonaiskannattavuuden.

5.1.1.2 Belgian kommentit vuoden 2012 laajentamispäätöksen jälkeen vastaanotettuihin asianomaisten osapuolten huomautuksiin siitä, ettei BSCA:lle ole myönnetty tukea

a) BSCA:n suorittama toimilupamaksu

- (260) Vastauksena BAC:n huomautuksiin, jotka koskevat BSCA:n infrastruktuurien käytöstä suorittamia maksuja, Belgia toteaa, että erät BAC:n mainitsemat maksut eivät koske Charleroiota, etenkin seuraavat:
- ”slot coordination fee” (slot-koordinaatiomaksu), koska Charleroin lentoasema ei ole ruuhkautunut;
 - ”terminal navigation charge” (lennonvarmistuspalvelumaksu), jota ei peritä sellaisilta alueellisilta lentoasemilta, joilla kaupallisten lentotapahtumien määrä on alle 50 000.
- (261) Lisäksi Belgia toteaa, että toisin kuin BAC väittää, BSCA perii infrastruktuurin haltijana maksun maahuolintayrityksiltä, myös BSCA:lta maahuolintapalvelujen tarjoajana, keskitettyjen infrastruktuurien käytöstä. Tämä maksu sisältyy BSCA:n Ryanairin kanssa tekemään sopimukseen.
- (262) Maksu, jonka liittovaltion viranomaiset perivät ja joka on suuruudeltaan 18 senttiä lähtevää matkustajaa kohden, kuuluu liittovaltion eikä BSCA:n toimivaltaan.
- (263) PRM-maksu on vahvistettu BSCA:lle todellisuudessa aiheutuneiden kustannusten perusteella. Belgia toteaa, että kun otetaan huomioon Charleroin ja Brysselin lentoasemien infrastruktuurien kokoero, on selvää, että tämän palvelun tarjoaminen liikuntarajoitteisille on edullisempaa Charleroiissa kuin Brysselissä jo pelkästään siksi, että matka lentokoneeseen tai ulos terminaalista on lyhyempi.
- (264) Lisäksi Belgia myöntää olevan totta, ettei BSCA tällä hetkellä peri turvatoimiin liittyvää maksua. Vallonian alue maksaa korvauksen tästä tehtävästä, joka kuuluu julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle. Korvaukselle on kuitenkin asetettu enimmäismäärä BSCA:n ja Vallonian alueen välisessä toimilupasopimuksessa, ja BSCA kattaa tämän määrän ylittävät kustannukset. BSCA ei kuitenkaan ole velvollinen siirtämään näitä kustannuksia matkustajien maksettavaksi perimällä maksun.

(265) Belgian mukaan BAC:n toimittamassa taulukossa oleva tieto, että Charleroin lentoasemalla ei peritä paikoitusmaksua, ei pidä paikkaansa. BSCA:n sivustolla julkaistusta tariffista käy selvästi ilmi, että paikoitusmaksuna peritään 1,98 euroa päivässä (24 tunnissa) tonnia kohden.

b) Yleishyödyllisten palvelujen rahoitus

(266) Monet huomautuksia esittäneistä asianomaisista osapuolista ja ennen kaikkea Brussels Airlines ja BAC ovat maininneet BSCA:n Vallonian alueen puolesta tarjoamien yleishyödyllisten palvelujen rahoituksen. Ne kiistävät sen, että BSCA:n tarjoamat turvallisuuteen, turvatoimiin, palontorjuntaan sekä maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyvät palvelut voisivat olla palveluja, joihin ei sovelleta SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohtaa.

i) Charleroin lentoaseman ja BAC:n välistä vertailua koskeva kommentti

(267) Brussels Airlines ja BAC väittävät, ettei liittovaltio, jonka alaisuudessa Brysselin lentoasema toimii, kata Brysselin lentoasemalla kyseisistä palveluista aiheutuvia kustannuksia. Ne näyttävät tämän perusteella katsovan, että Charleroin lentoasemalle on myönnetty valtiontukea.

(268) Tässä yhteydessä on todettava, että Belgiassa kaikki lentoasemat eivät kuulu saman viranomaisen alaisuuteen. Alueelliset lentoasemat kuuluvat sijaintialueensa toimivallan piiriin, ja Brysselin lentoasema kuuluu liittovaltion toimivallan piiriin.⁽⁹³⁾ Kunkin viranomaisen vastuu oman toimivaltansa piiriin kuuluvista lentoasemista vahvistettiin selvästi jo silloin, kun lentoasemien hallinnointi alueellistettiin (Brysselin lentoasemaa lukuun ottamatta) Société nationale des voies aériennes'n (S.N.V.A.)⁽⁹⁴⁾ puolesta toimivan Belgian valtion ja alueiden⁽⁹⁵⁾ välisellä yhteistyösopimuksella, jossa määrätään yksiselitteisesti, että "mainitun lain voimaantulopäivästä alkaen alueet ovat täysin vastuussa niille siirretyistä toimivaltuuksista. Tästä päivästä lähtien niillä on valtuudet toteuttaa kaikki tarpeelliset toimenpiteet, joista ne kantavat täyden vastuun."

(269) Charleroin lentoasemaan sovelletaan näin ollen Vallonian säännöksiä, mutta Brysselin lentoasemaan liittovaltion säännöksiä. Vallonian alue on tässä käyttänyt sääntelyvaltaansa ja päättänyt rahoittaa osan tiettyjen palvelujen kustannuksista. Se, että samanlaisista palveluista aiheutuvat kustannukset kattaa yhdessä tapauksessa viranomaisen ja toisessa lentoaseman pitäjä, ei vaikuta siihen, pidetäänkö palveluja taloudellisina toimintoina vai ei.

(270) Huomautettakoon, että Flanderissa alueviranomaiset toteuttavat joitakin nyt tarkasteltavista palveluista ja Flanderin alue siis tukee niitä suoraan. Tämä koskee muun muassa kaikkia kustannuksia, jotka liittyvät lentoaseman turvallisuuspalveluihin Antwerpenin ja Ostenden lentoasemilla, riippumatta siitä, kuinka laajaa näiden lentoasemien toiminta on.

ii) Palontorjuntapalvelut

(271) Brussels Airlinesin mukaan muiden sellaisten Valloniassa toimivien yritysten, joihin sovelletaan Seveso-direktiiviä⁽⁹⁶⁾, esimerkiksi Feluyssa sijaitsevan Total-yhtiön, on katettava palontorjuntapalveluistaan aiheutuvat kustannukset, eikä Flanderin alue tai liittovaltio rahoita näitä palveluja Brysselin lentoasemalla.

(272) Belgian mukaan vertailulla yrityksiin, joiden on täytettävä Seveso-direktiivissä asetetut velvoitteet, ei ole merkitystä, koska direktiivin sanamuodosta ilmenee, että siinä vaaditaan jäsenvaltioita velvoittamaan direktiivin soveltamisalueeseen kuuluvat yritykset⁽⁹⁷⁾ toteuttamaan itse palontorjuntatoimenpiteitä. Velvoite palontorjuntapalvelujen järjestämisestä lentoasemilla johtuu sen sijaan Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön hyväksymästä kansainvälisestä yleissopimuksesta, ja se kuuluu suoraan jäsenvaltioille.

⁽⁹³⁾ Hallinnonuudistuksesta annetun lain 6 §:n 1 kohdan X alakohdan 7 alakohta, Belgian virallinen lehti 15. elokuuta 1980, s. 9434.

⁽⁹⁴⁾ Nykyään Belgocontrol.

⁽⁹⁵⁾ Belgian virallinen lehti 9. maaliskuuta 1990, s. 4439.

⁽⁹⁶⁾ Neuvoston direktiivi 96/82/EY, annettu 9 päivänä joulukuuta 1996, vaarallisista aineista aiheutuvien suuronnettomuusvaarojen torjunnasta (EYVL L 10, 14.1.1997, s. 13), nk. Seveso-direktiivi.

⁽⁹⁷⁾ Lentoasemat eivät kuulu direktiivin soveltamisalaan.

(273) Lisäksi sekä Euroopan komissio että unionin yleinen tuomioistuin ovat vahvistaneet, että palontorjuntapalvelut kuuluvat julkisen vallan tehtävien piiriin eikä niihin sovelleta SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohtaa.

iii) Maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuden liittyvät palvelut

(274) Brussels Airlines kiistää myös sen, etteivät huoltopalvelut, jotka tarkasteltavassa tapauksessa liittyvät maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen, olisi taloudellisia toimintoja. Brussels Airlines vain korostaa, että koska nämä palvelut ovat osa lentoaseman hallinnointia, ne ovat taloudellisia toimintoja.

(275) On selvää, että lentoaseman hallinnointi on taloudellista toimintaa. Tiettyihin toimintoihin ei kuitenkaan sovelleta SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohtaa, koska ne kuuluvat julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle tai koska ne eivät ole luonteeltaan taloudellisia. Tähän ei vaikuta se, että ne ovat välttämätön osa lentoaseman hallinnointia, kuten Brussels Airlines toteaa. On esimerkiksi selvää, että lentoaseman hallinnointiin (taloudellinen toiminto) kuuluu tullipalvelun järjestäminen, jotta voidaan tarkistaa matkustajien henkilöllisyys. On kuitenkin todettava, että tehtävä on perinteisesti kuulunut valtion vastuulle eikä se ole taloudellista toimintaa. Se, että maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuden liittyvät palvelut ovat olennainen osa lentoaseman hallinnointia, ei näin ollen riitä tekemään niistä taloudellista toimintaa.

(276) Komissio onkin todennut edellä mainitussa Leipzig/Hallen lentoasemaa koskevassa päätöksessä seuraavasti: "Käsiteltävänä olevassa asiassa tietyt kustannukset kuuluvat julkisten tehtävien piiriin. Nämä kustannukset liittyvät turvallisuus- ja poliisitehtäviin, paloturvallisuutta ja yleistä turvallisuutta koskeviin toimenpiteisiin, toimintavarmuuteen, — sääpalveluun ja lennonjohtoon." ⁽⁹⁸⁾ Belgia on muodollisen tutkintamenettelyn laajentamista koskevan vuoden 2012 päätöksen jälkeen esittämissään huomautuksissa muistuttanut samasta päätöksestä ilmenevän, että "toimintavarmuuteen liittyvät toiminnot" kattavat kaiken, mitä maaliikenteen ja lentoaseman turvallisuus edellyttää, eli esimerkiksi sähkönjakelun ja kiitotien ja asematasoalueiden valaistuksen. Juuri näihin toimintoihin liittyvästä huollosta on tässä kyse.

iv) Yleiseen turvallisuuteen liittyvät palvelut

(277) Brussels Airlines ei myöskään hyväksy sitä, ettei yleiseen turvallisuuteen liittyviä palveluja pidetä taloudellisina toimintoina. Brussels Airlines näyttää lukevan turvallisuuteen liittyviin palveluihin lentojen seurannan, kirjaamisen ja suunnittelun sekä ilma-alusten opastamisen.

(278) Brussels Airlines kiistää etenkin sen, että lentojen seurantaan, kirjaamiseen ja suunnitteluun sekä ilma-alusten opastamiseen liittyvät palvelut kuuluisivat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 2320/2002 ⁽⁹⁹⁾ soveltamisalaan. Tässä asetuksessa "ilmailun turvaamisella" tarkoitetaan "toimenpiteiden sekä inhimillisten ja luonnon voimavarojen yhdistelmää, jolla on tarkoitus suojata siviili-ilmailua siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta".

(279) Vallonian viranomaiset eivät kuitenkaan ole koskaan katsoleet, että lentojen seuranta, kirjaaminen ja suunnittelu sekä ilma-alusten opastaminen liittyisivät lentoaseman turvallisuuteen. Ne katsovat sen sijaan, että nämä toiminnot ovat välttämättömiä lentoaseman turvallisuuden kannalta, ja viittaavat selityksiin, jotka ne toimittivat jo muodollisen tutkintamenettelyn aloittamispäätökseen antamassaan vastauksessa.

(280) Belgia pitää BAC:n huomautusta, jonka mukaan Brysselistä liikennöivien lentoyhtiöiden on maksettava Belgocontrolin tarjoamista lentojen seurantaan, kirjaamiseen ja suunnitteluun liittyvistä palveluista, väitteensä, joka sekä perustuu palvelun rahoitustapaan, jonka perusteella ei vielä voida katsoa, ettei kyseessä ole taloudellinen palvelu.

(281) Belgia huomauttaa lisäksi, että päätös tiettyjen Belgocontrolin tarjoamien palvelujen maksuttomuudesta alueellisilla lentoasemilla tehtiin jo edellä mainitun vuoden 1989 yhteistyösopimuksen yhteydessä. Sopimuksessa määrätään, että "alueet voivat maksutta turvautua [S.N.V.A.]:n keskuspalvelujen apuun siviili-ilmailua koskevien

⁽⁹⁸⁾ Johdanto-osan 182 kappale.

⁽⁹⁹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2320/2002, annettu 16 päivänä joulukuuta 2002, yhteisistä siviili-ilmailun turvaamisesta koskevista säännöistä (EYVL L 355, 30.12.2002, s. 1).

kansainvälisten normien ja suositusten soveltamista koskevissa asioissa”⁽¹⁰⁰⁾. Maksuttomuus kattaa enintään Vallonian lentoasemien toimintalaajuuden vuonna 1989, ja Vallonia kustantaa kaikki tämän laajuuden ylittävät palvelut.

- (282) Sekä vuoden 2005 suuntaviivoista että lennonvarmistuspalveluja koskevasta unionin säännöstöstä ilmenee, että nämä palvelut eivät ole taloudellisia toimintoja, eikä niihin siksi sovelleta SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohtaa. Kyse onkin siitä, että Brysselin lentoasemaa lukuun ottamatta lentoasemien hallinnointi on uskottu alueille.
- (283) Belgian mukaan edellä esitetystä seuraa, ettei yksikään Brussels Airlinesin tai BAC:n esittämistä huomautuksista ole omiaan kyseenalaistamaan sitä, että palontorjuntatehtävät, maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen, turvatoimiin, lentojen seurantaan, kirjaamiseen ja suunnitteluun sekä ilma-alusten opastamiseen liittyvät tehtävät ovat muita kuin taloudellisia toimintoja.

5.1.1.3 Belgian kommentit ilmailusuuntaviivojen jälkeen vastaanotettuihin asianomaisten osapuolten huomautuksiin

- (284) Sen jälkeen, kun asianomaisilta osapuolilta oli vastaanotettu ilmailusuuntaviivoja koskevia huomautuksia, Belgia on kommentoinut etenkin BSCA:n hyväksi toteutettujen toimenpiteiden vaikutusta kilpailuun.
- (285) Asianomaiset osapuolet (BAC ja Brussels Airlines) katsovat, että BSCA kykeni tuen ansiosta soveltamaan ”keinotekoisesti edullisia” maksuja ja että BSCA:n ja muiden lentoasemien perimien maksujen välillä oli siksi suuri ero. Niiden mukaan Bruxelles-National-lentoaseman matkustajamäärä väheni tämän käytännön vuoksi.
- (286) Belgia kiistää eräät Brussels Airlinesin toimittamat luvut. Belgia korostaa esimerkiksi BAC:n ja BSCA:n tariffien vertailusta, että ”Brussels Airlines on sisällyttänyt vertailuun tariffit, jotka eivät koske lentoyhtiötä vaan maahuolintaa”. Brussels Airlinesin toimittama taulukko ei sen mukaan sisällä BSCA:n laskuttamia vastaavia maksuja. Sama koskee muita liittovaltion perimiä maksuja.
- (287) Belgian mukaan taulukoihin, joissa verrataan eri lentoasemia, on syytä suhtautua samalla varauksella. Esimerkiksi sarakkeeseen ”passenger charges or fee” (matkustajamaksut) Brussels Airlines on sisällyttänyt Marseille Provencon lentoaseman kohdalla 13,47 euron maksun, joka Belgian mukaan on ”valtion perimä turvallisuusmaksu eikä matkustajalta perittävä lentoasemamaksu”.
- (288) Sen osalta, että toimenpiteet eivät vaikuttaneet kauppaan, Belgia kehottaa komissiota tutustumaan 23 päivänä toukokuuta 2012 päivättyihin Belgian huomautuksiin ja sen 12 päivänä joulukuuta 2012 lähettämiin tietoihin, jotka koskevat Bruxelles-National-lentoaseman ja Charleroin lentoaseman välisiä eroja.
- (289) Kielteisestä vaikutuksesta Bruxelles-National-lentoasemalta liikennöiviin lentoyhtiöihin Belgia korostaa seuraavia seikkoja:
- Brussels Airlines lopetti esimerkiksi Palermoon, Krakovaan ja Sevillaan liikennöivät reitit. Tämä pitää paikkansa, mutta kyseiset reitit avattiin myöhemmin uudelleen, vuonna 2014.
 - BAC:n mukaan Nadoriin ja Tangeriin (Marokko) Bruxelles-National-lentoasemalta liikennöitäviä vuoroja on harvennettu, koska Jetairfly liikennöi samoihin kohteisiin Charleroin lentoasemalta. Belgia kuitenkin muistuttaa, että myös Air Arabia liikennöi näihin kohteisiin Bruxelles-National-lentoasemalta.
 - Belgia toteaa, että Bruxelles-National-lentoasemalta on lisätty Istanbuliin suuntautuvien lentojen vuoroja sen jälkeen, kun Turkkiin liikennöivä Pegasus-lentoyhtiö siirtyi Charleroihan.
 - Belgia toteaa vielä, että myös Charleroin lentoasemalla on harvennettu lentovuoroja ja luovuttu kohteista siksi, että tiettyjen lentoyhtiöiden lentoja on siirretty Bruxelles-National-lentoasemalle. Esimerkiksi Charleroiasta Casablancaan liikennöivät lennot vähentyivät kolmella vuorolla viikossa, kun Air Arabian samaan kohteeseen liikennöimät lennot siirtyivät Bruxelles-National-lentoasemalle.

⁽¹⁰⁰⁾ Sopimuksen 5.1 artikla.

- (290) Belgia muistuttaa, että Ryanair ryhtyi hiljattain liikennöimään Bruxelles-National-lentoasemalta, mikä osoittaa, etteivät korkeammat maksut ole estäneet Ryanairia tekemästä tätä ratkaisua. Belgia kuitenkin painottaa, että kilpailu Charleroin lentoaseman ja Bruxelles-National-lentoaseman välillä on vähäistä ja koskee vain tiettyjä tarkoin rajattuja segmenttejä: tilaus- ja halpalentoja.
- (291) Belgia kiistää lisäksi sen, että Charleroin lentoaseman menestys johtuisi pelkästään maksuja koskevasta BSCA:n kaupallisesta strategiasta. On otettava myös huomioon uudenlaiseen kysyntään vastaavien, täysin uusien halpalentomarkkinoiden syntyminen. Vallonia muistuttaa, että muutama vuosi sitten 40 prosenttia Charleroin lentoaseman matkustajista matkusti ensimmäistä kertaa lentokoneella, mikä osoittaa, ettei näitä matkustajia "varastettu" Bruxelles-National-lentoasemalta.

5.1.2 BSCA:lle myönnettyjen tukien soveltuvuus sisämarkkinoille

5.1.2.1 Belgian huomautukset BSCA:n hyväksi toteutettujen toimenpiteiden soveltuvuudesta sisämarkkinoille ilmailusuuntaviivojen perusteella

- (292) Jos komissio kaikkien odotusten vastaisesti katsoisi, että BSCA:lle on myönnetty tukea, sitä olisi Belgian mukaan ⁽¹⁰¹⁾ pidettävä toimintatukena, joka voidaan hyväksyä ilmailusuuntaviivojen mukaisesti. Tällaisen tuen on nimittäin valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille annettujen suuntaviivojen 137 kohdan mukaisesti täytettävä seuraavat edellytykset: sen on vaikutettava yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen, sen on oltava tarpeellinen ja yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen soveltuva politiikan väline, sillä on oltava kannustava vaikutus, sen on oltava oikeasuhteinen, eikä se saa vaikuttaa kielteisesti kilpailuun.
- a) Vaikutus yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen
- (293) Vallonian lentoasemia on kehitetty kyseisten alueiden taloudellista ja sosiaalista kehittämistä koskevan, jo vuonna 1989 käyttöön otetun kokonaisstrategian mukaisesti. Vallonia on toimittanut useita asiakirjoja ja selvityksiä, joista käy ilmi tähän tavoitteeseen pyrkiminen.
- (294) Lisäksi Vallonian alueen ja BSCA:n vuosina 2000–2001 tilaamista selvityksistä ilmenee, että Bruxelles-National-lentoasema oli tuolloin ruuhkautumassa, ja Charleroin lentoaseman tavoitteena voitiin pitää ruuhkautumisen estämistä.
- (295) Vallonian alueen ja BSCA:n pyynnöstä toteutetuista eri selvityksistä käy lisäksi ilmi, että Charleroin lentoasemalle oli todellista kysyntää halpalentosegmentissä. Charleroin lentoaseman menestys osoitti, että kysyntä oli todellista. Oli siksi perusteltua varmistaa sen kehittäminen, kun otetaan huomioon, että sen vaikutusalue sijaitsee keskellä Eurooppa ja on erittäin tiheään asuttua.
- (296) Charleroin lentoaseman kehitys on osoittanut, ettei rahoitettu toiminta ollut kannattamatonta: kannattavuusraja saavutettiin jo vuonna 2004. BSCA:n vuonna 2001 laatimassa liiketoimintasuunnitelmassa kannattavuusraja ennustettiin saavutettavan vuonna 2005 eli vuotta myöhemmin, mikä osoittaa liiketoimintasuunnitelman olleen varovainen ja kohtuullinen.
- (297) Jos tarkastellaan matkustajamäärän kehittymistä sekä Bruxelles-National-lentoasemalla että Charleroin lentoasemalla, voidaan Belgian mukaan todeta, että Charleroin vaikutus Bruxelles-National-lentoasemaan oli hyvin vähäinen. Bruxelles-National-lentoaseman kehitystä jarrutti Sabenan konkurssi marraskuussa 2001 eikä Charleroin lentoaseman samanaikainen kehittyminen. Muistutettakoon, että BSCA:n vuonna 2010 laatimasta selvityksestä kävi ilmi, että 40 prosenttia Charleroin lentoaseman matkustajista matkusti ensimmäistä kertaa lentokoneella, mikä osoittaa, ettei huomattavaa osaa matkustajista "varastettu" Brysselin lentoasemalta. Lisäksi *city trip* -matkustajat, jotka harrastavat lyhytkestoisia matkoja ja jättäisivät matkat tekemättä ilman edullisia hintoja, muodostavat toisen merkittävän matkustajaryhmän. Vielä jokin aika sitten halpalentosegmenttiä ei ollut Bruxelles-National-lentoasemalla kehitetty lainkaan tai sitä oli kehitetty vain hyvin vähän. EasyJet avasi nimittäin ensimmäiset reittinsä Bruxelles-National-lentoasemalta vuonna 2007.

⁽¹⁰¹⁾ Helmikuun 24 päivänä 2014 päivättyssä Belgian kirjeessä oleva vastaus 15.

b) Tuen tarpeellisuus

- (298) Jos komissio toteaa, että tukea on myönnetty, se oli varmasti tarpeen taloudellisen ja alueellisen kehittämisen tavoitteen edistämiseksi.

c) Tuen tarkoituksenmukaisuus

- (299) Vallonian alueen BSCA:lle uskomista yleishyödyllisistä tehtävistä aiheutuvien kustannusten kattaminen oli tarkoituksenmukaisin tapa saavuttaa edellä mainittu yleisen edun mukainen tavoite. Tavoitetta ei olisi voitu saavuttaa muilla poliittisilla tai tukivälineillä.

d) Kannustava vaikutus

- (300) Kannustava vaikutus perustuu siihen, että ilman kyseistä rahoitusta olisi ollut mahdotonta kehittää lentoaseman toimintaa tai saavuttaa volyymia, jonka ansiosta voitiin lentoaseman toiminnan avulla edistää Euroopan kansalaisten liikkuvuutta ja varmistaa taloudellinen ja alueellinen kehitys. Belgia viittaa BSCA:ta käyttäneiden matkustajien määrään tarkasteltavana ajanjaksona. Muistutettakoon, että Charleroin lentoasema kuului tuolloin ryhmään D, joten se ei ollut riittävän suuri voidakseen vääristää kilpailua. Koska tuella pyrittiin ajan mittaan alueellisten lentoasemien kannattavuuteen, se on lisäksi ilmaisuuntaviivojen tavoitteiden mukainen.

e) Tuen oikeasuhteisuus

- (301) Tuki oli oikeasuhteista. Muistutettakoon, että Vallonian alueen ja BSCA:n välisen palvelusopimuksen liitteenä olevan eritelmän 25 artiklassa tarkoitettulle yleishyödyllisten tehtävien suorittamisesta maksettavalla korvauksella oli asetettu enimmäismäärä. Jos enimmäismäärä ylittyisi, kuten palontorjuntaa ja maaliikenteen turvallisuutta koskevan korvauksen osalta tapahtui, BSCA:n oli katettava enimmäismäärän ylittävät kustannukset. Sowaerin tarjoamiin palveluihin mahdollisesti liittyvä tuki oli määrältään hyvin vähäinen.
- (302) Koska se osa yleishyödyllisistä palveluista maksettavaan korvaukseen liittyvästä tuesta, jonka komissio voi kyseenalaistaa, on vähäinen, on katsottava, että oikeasuhteisuutta koskeva edellytys täyttyy.

f) Tuki ei vaikuta kilpailuun

- (303) Komission on tarkasteltava ehtoa, joka koskee kilpailuun kohdistuvan kielteisen vaikutuksen puuttumista tai välttämistä, julkisen rahoituksen myöntämishetkellä vallinneen tilanteen kannalta. Ei voida katsoa, että kilpailuun olisi myöntämishetkellä kohdistunut kielteistä vaikutusta. Euroopan komissiolle on jo osoitettu, että Charleroin lentoasema ei kehittynyt muiden lentoasemien kustannuksella. Sen toiminta perustui uusien markkinoiden syntymiseen sellaisella segmentillä, jota Brysselin lentoasemalla ei vielä ollut lainkaan kehitetty tai kehitetty vain hyvin vähän.
- (304) Muistutettakoon, että kahdessa selvityksessä, joiden laatijoina olivat riippumattomat Roland Berger International Management Consultant ja GTM, todettiin Bruxelles-National-lentoaseman olevan lähes ruuhkautunut ja etteivät kyseisten kahden lentoaseman asiakaskunnat olleet päällekkäiset. Brysselin lentoasemalta liikennöivät yhtiöt eivät tuolloin olleet kiinnostuneita Charleraista. Charleroin lentoaseman merkittävin käyttäjä Ryanair ei puolestaan suunnitellut aloittavansa liikennöintiä keskuslentoasemilta.
- (305) Vallonian alueen puitesopimus, joka tehtiin 20 päivänä heinäkuuta 2000 ja jota laajennettiin 8 päivänä marraskuuta 2000 tehdyllä päätöksellä, sisälsi tavoitteen, jonka mukaan tarkoituksena oli ”harjoittaa politiikkaa, joka mahdollistaa tehokkaan yhteistyön Bruxelles-National-lentoaseman kanssa” ⁽¹⁰²⁾.
- (306) Charleroin lentoaseman asemaa heikensivät myös sen säännellyt aukioloajat. Vuonna 2000 lentoasema oli avoinna klo 7.00–22.00. Aukioloaikaa muutettiin hieman, ja lentoasemaa pidettiin avoinna klo 6.30–23.00, jotta se saattoi toimia lentoyhtiöiden kotikenttänä.

⁽¹⁰²⁾ Vallonian hallituksen 8 päivänä marraskuuta 2000 hyväksymä muistio, s. 2.

- (307) GTM:n ja Roland Bergerin laatimista selvityksistä ilmeni myös, että vuonna 2000 Charleroin lentoaseman julkisuuskuva oli heikko. Infrastruktuuri oli ahdas ja niukka, ja sillä oli vähän käyttöä. Charleroin lentoasemalta liikennöitiin vain yhtä säännöllistä reittiä sekä kesäisin joitakin tilauslentoja. Ei voida katsoa, että Charleroin lentoasema kykeni tuolloin kilpailemaan Bruxelles-National-lentoaseman kanssa.
- (308) Bruxelles-National-lentoasemalla oli huomattavasti paremmat infrastruktuurit (esimerkiksi useita terminaaleja ja useita kiitoteitä) ja liikenneyhteydet, koska se sijaitsi lähellä pääkaupunkia ja sinne oli rautatieyhteys, jota Charleroihan ei ollut.

5.1.2.2 *Belgian huomautukset infrastruktuurin käyttöön antamisesta arvioituna SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan perusteella*

- (309) Kyseiset huomautukset koskivat seuraavien soveltuvuutta sisämarkkinoille:
- infrastruktuurin käyttöön antaminen vuoden 2005 suuntaviivojen perusteella (nämä suuntaviivat korvattiin vuoden 2014 ilmaisuuntaviivoilla);
 - yleishyödyllisten kustannusten osittainen rahoittaminen SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan perusteella.
- (310) Belgia väittää, että yleishyödyllisten kustannusten osittainen rahoittaminen soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan perusteella, koska se on seuraavien mukaista:
- SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohta (ajanjaksona ennen 19 päivää joulukuuta 2005);
 - marraskuun 28 päivänä 2005 tehty komission päätös (19 päivä joulukuuta 2005 ja 31 päivä tammikuuta 2012 välisenä aikana);
 - joulukuun 20 päivänä 2011 annettu tiedonanto (31 päivän tammikuuta 2012 jälkeen).
- (311) Jos komissio katsoo, etteivät kaikki Altmark-kriteerit täyty, sen pitäisi Belgian mukaan hyväksyä yleishyödyllisten palvelujen korvaaminen 28 päivänä marraskuuta 2005 tehdyn päätöksen ⁽¹⁰³⁾ perusteella.
- (312) Ennen 19 päivää joulukuuta 2005 eli ennen 28 päivänä marraskuuta 2005 tehdyn päätöksen voimaantuloa toteutettujen toimenpiteiden soveltuvuus sisämarkkinoille perustuu suoraan SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohtaan. Euroopan komission päätöskäytännöstä ⁽¹⁰⁴⁾ ilmenee, että SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdassa määrätyt edellytykset ovat samat kuin EY:n perustamissopimuksen [106 artiklan 2 kohdan] määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtioneuvoston 28 päivänä marraskuuta 2005 tehdystä päätöksessä ⁽¹⁰⁵⁾ säädetyt edellytykset. Ennen 19 päivää joulukuuta 2005 toteutettujen toimenpiteiden soveltuvuutta sisämarkkinoille voidaan tarkastella yhdessä SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan mukaisesti myöhemmin toteutettujen toimenpiteiden soveltuvuuden kanssa 28 päivänä marraskuuta 2005 tehdystä päätöksessä esitettyjen aineellisten edellytysten osalta.
- (313) Joulukuun 19 päivän 2005 jälkeen toteutettuihin toimenpiteisiin sovelletaan 28 päivänä marraskuuta 2005 tehtyä päätöstä, jos korvaukset julkisista palveluista on maksettu yrityksille, joiden kaikkien toimintojen yhteenlaskettu keskimääräinen vuosiliikevaihto ennen veroja kahdelta kyseisten palvelujen toimeksiantamista edeltäneeltä tilikaudelta on alle 100 miljoonaa euroa ja joiden kyseisistä palveluista vuosittain saaman korvauksen määrä on alle 30 miljoonaa euroa. ⁽¹⁰⁶⁾ BSCA:n vuosiliikevaihto ei kuitenkaan koskaan ylittänyt sataa miljoonaa euroa.

⁽¹⁰³⁾ Komission päätös 2005/842/EY, tehty 28 päivänä marraskuuta 2005, EY:n perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtioneuvoston (EUVL L 312, 29.11.2005, s. 67).

⁽¹⁰⁴⁾ Komission päätös, tehty 28 päivänä lokakuuta 2009, Brysselin pääkaupunkialueen Iris-verkostoon kuuluvien julkisten sairaaloiden rahoituksesta, NN 54/2009, Europa-sivusto.

⁽¹⁰⁵⁾ Katso alaviite 103.

⁽¹⁰⁶⁾ Komission yksiköiden valmisteluasiakirja ”Frequently asked questions in relation with Commission Decision of 28 November 2005 on the application of Article 86(2) of the EC Treaty to State aid in the form of public service compensation granted to undertakings entrusted with the operation of services of general economic interest, and of the Community Framework for State aid in the form of public service compensation”, SEC(2007)1516 final, s. 6.

Belgian mukaan on myös ilmeistä, ettei korvaus mahdollisista yleishyödyllisistä palveluista, jotka komissio voisi katsoa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palveluiksi, voisi olla läheskään 30:a miljoonaa euroa. On siksi ilmeistä, että korvaukseen sovelletaan 28 päivänä marraskuuta 2005 tehtyä päätöstä.

- (314) Toimenpiteet, joihin sovelletaan 28 päivänä marraskuuta 2005 tehtyä päätöstä, soveltuvat kyseisen päätöksen perusteella sisämarkkinoille, jos ne täyttävät seuraavat edellytykset:

a) Toimeksianto

- (315) Belgia katsoo osoittaneensa julkisen palvelun velvoitteiden olemassaolon ”todetessaan”, että ensimmäinen Altmark-kriteeri täyttyy (katso 5.1.1.1(c)(ii) kohta). Belgia katsoo myös perustelleensa parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, sekä järjestelyt, joilla estetään liialliset korvaukset, osoittaessaan, että kolmas ja neljäs Altmark-kriteeri täyttyvät.

b) Korvaus

- (316) Belgia muistuttaa, että Vallonian maksamalla korvauksella on ollut enimmäismäärä vuodesta 2006 (palontorjuntaan ja maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyvät palvelut) ja vuodesta 2010 (turvatoimiin, lentoliikennetoimistoon ja lentokoneiden opastukseen liittyvät palvelut) alkaen. Tämän edellytyksen täyttyminen voidaan osoittaa BSCA:n käyttämien kirjanpitoperiaatteiden ansiosta.

c) Erilliskirjanpito

- (317) Belgian mukaan erilliskirjanpidon takaa eritelmän 25 artiklan soveltaminen. Tässä artiklassa määrätään, että ”toimiluvan haltijan on pidettävä erillistä menotiliä näitä palveluja varten. Toimiluvan myöntävän viranomaisen on voitava milloin tahansa tarkastaa tämä tili paikan päällä.” Sen vahvistaa myös liitteenä 8 oleva asiakirja.

d) Liiallisten korvausten valvonta

- (318) Eritelmän 25 artiklassa määrätään, että Vallonian alue voi milloin tahansa tarkastaa yleishyödyllisiä palveluja koskevat BSCA:n tilit. Vallonian viranomaiset suorittavatkin vuosittain paikan päällä tilintarkastuksen, jossa ne tarkistavat BSCA:n esittämän yleishyödyllisiä palveluja koskevan korvauksen maksuvaatimuksen perusteena olevat asiakirjat.

e) Päätelmä

- (319) Edellä esitetystä seuraa, että sellaisten yleishyödyllisten palvelujen rahoituksen, jotka komissio mahdollisesti katsoo yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palveluiksi, voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille 28 päivänä marraskuuta 2005 tehdyn päätöksen nojalla.

5.2 Ryanairin hyväksi toteutettuja toimenpiteitä koskevat Belgian huomautukset

- (320) Belgia esitti vuoden 2002 aloittamispäätöksen ja vuoden 2012 laajentamispäätöksen jälkeen huomautuksia, joilla se pyrki osoittamaan, että tässä päätöksessä tarkasteltavat Ryanairin hyväksi toteutetut toimenpiteet eivät ole valtiontukea.

5.3 Vanhentumisaikaa koskevat Belgian huomautukset

- (321) Belgia toteaa vuoden 2012 laajentamispäätöksen hyväksymisen jälkeen esittämässään huomautuksissa, että jos yleishyödyllisten palvelujen rahoitus katsotaan valtiontueksi, siihen on sovellettava neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999, jäljempänä ’menettelyasetus’⁽¹⁰⁷⁾, 15 artiklassa säädettyä vanhentumisaikaa.

⁽¹⁰⁷⁾ Neuvoston asetus (EY) N:o 659/1999, annettu 22 päivänä maaliskuuta 1999, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1).

- (322) Kyseisen säännöksen mukaan vanhentumisaika alkaa päivästä, jona sääntöjenvastainen tuki on myönnetty tuen saajille. Unionin lainsäädännön ⁽¹⁰⁸⁾ ja komission päätöskäytännön ⁽¹⁰⁹⁾ mukaisesti komission on arvioitava toimenpide tuen myöntämispäivänä eli ”sillä hetkellä, kun yritykselle myönnetään laillinen oikeus tukeen asiaan sovellettavan kansallisen lainsäädännön nojalla”, voimassa olleiden sääntöjen perusteella. Unionin oikeuskäytännössä vahvistetaan, että tuen myöntämispäivänä pidetään päivää, jolloin on tehty ”oikeudellisesti sitova päätös, jolla toimivaltaiset [kansalliset] viranomaiset sitoutuvat myöntämään tuen” ⁽¹¹⁰⁾. Päätöksestä tulee oikeudellisesti sitova päivänä, jona jäsenvaltio on kansallisen lainsäädännön mukaisesti velvollinen myöntämään luvattun tuen kyseisen päätöksen nojalla. Ennen sitä kyse on vain aielloituksesta. ⁽¹¹¹⁾
- (323) Edellä esitetystä seuraa, että BSCA:n tarjoamien yleishyödyllisten palvelujen korvauksen myöntämispäivä on 9 päivä heinäkuuta 1991, jolloin tehtiin Vallonian aluetta sitovan oikeusperustan muodostavat toimilupasopimus ja eritelmä. Vallonian alue on tästä päivästä lähtien ollut velvollinen maksamaan kyseisen korvauksen riippumatta erilaisista säännöksistä, jotka eivät ole vaikuttaneet periaatteeseen, jonka mukaan Vallonian alue on velvollinen korvaamaan kyseiset kustannukset. Belgian mukaan vain muutamiin 15 päivänä tammikuuta 2008 tehdystä kuudennessa lisäsoitimuksessa tarkoitettuihin muihin kuin taloudellisiin palveluihin ei sovelleta vanhentumisaikaa. Kymmenen vuoden vanhentumisaikojen alkamispäivä on näin ollen 9 päivä heinäkuuta 1991.
- (324) Komissio ei ole toteuttanut BSCA:n suorittamista yleishyödyllisistä palveluista maksettavaa korvausta koskevia toimenpiteitä, joita edellytetään menettelyasetuksen 15 artiklassa ja jotka olisivat keskeyttäneet kymmenen vuoden vanhentumisaikojen. Vanhentumisaika siis umpeutui heinäkuussa 2001. Vaikka korvausta ei koskaan vahvistettu virallisesti vuosia 2000–2001 koskevassa sopimuksessa, osapuolten eli Vallonian alueen ja BSCA:n aikomuksena oli aina, että korvausta maksetaan toistaiseksi. Tämän vahvistaa se, että Vallonian alue kattoi kustannukset tuona aikana. Aikomus konkretisoitui vuoden 2002 lisäsoitimuksessa. Vanhentumisaikojen alkamisaikojen on siis Belgian mukaan kiistaton.
- (325) Vain 24 päivänä huhtikuuta 2002 päivätty komission kirje, joka sisälsi kysymyksiä BSCA:n rahoituksesta ja jonka voisi siksi ajatella koskevan välillisesti yleishyödyllisten palvelujen kustannusten kattamista, olisi voinut keskeyttää vanhentumisaikojen. Vallonian viranomaiset toimittivat perusteellisia selvityksiä vastauksena tähän pyyntöön, eikä komissio missään vaiheessa kyseenalaistanut rahoituksen sääntöjenmukaisuutta.
- (326) Edellä todetusta seuraa, että jos yleishyödyllisistä palveluista maksetut korvaukset katsotaan valtiontueksi, mitä ne eivät ole, komission toimivalta perii tuki takaisin on vanhentunut menettelyasetuksen 15 artiklan perusteella.

5.4 Luottamuksensuojan rikkomista koskevat Belgian huomautukset

- (327) Vuoden 2012 laajentamispäätöksen jälkeen Belgia esitti huomautuksia, jotka koskivat luottamuksensuojan periaatteen soveltamista Vallonian alueen tiettyjä lentoasematoimintaan liittyviä palveluja varten maksamaan avustukseen.
- (328) Unionin tuomioistuimen valtiontukea koskevan oikeuskäytännön perusteella komission on viran puolesta otettava huomioon poikkeukselliset olosuhteet, joiden perusteella se voi menettelyasetuksen 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti luopua vaatimasta sääntöjenvastaisen tuen takaisinperimistä, jos tämä rikkoisi unionin lainsäädännön yleisiä periaatteita, kuten tuensaajien luottamuksensuojan periaatetta.
- (329) Julkisasiainministeri Philippe Léger on todennut, että tämän periaatteen loukkaaminen voidaan todeta, jos seuraavat edellytykset täyttyvät: ”Ensimmäkin kyseessä täytyy olla yhteisön hallinnon toimi tai menettely, joka on voinut saada aikaan tämän luottamuksen. Lisäksi kyseisen henkilön ei pitäisi kyetä ennakoimaan yhteisön hallinnossa aikaisemmin omaksutun linjan muuttamista – –. Riidanalaisella toimella tavoiteltu päämäärä ei oikeuta loukkaamaan asianomaisen perusteltua luottamusta. – –.”

⁽¹⁰⁸⁾ Ks. komission asetus (EY) N:o 1998/2006, annettu 15 päivänä joulukuuta 2006, perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen, EUVL L 379, 28.12.2006, s. 5, johdanto-osan 10 kappale.

⁽¹⁰⁹⁾ Komission päätös, tehty 1 päivänä elokuuta 2006, rakennearhastoista maksettavien tukien (2000–2006) sulkemista koskevasta suuntaviivasta, KOM(2006) 3424, ei julkaistu, europa.com-sivusto.

⁽¹¹⁰⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 14.1.2004, Fleuren Compost BV v. komissio, T-109/01, ECLI: EU:T:2004:4, 74 kohta.

⁽¹¹¹⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 15.2.2001, Itävalta v. komissio, C-99/98, ECLI:EU:C:2001:94, 34, 35 ja 38 kohta.

- (330) Belgian mukaan Vallonian alueen tiettyjä lentoasematoimintaan liittyviä palveluja varten maksama avustus täyttää edeltävässä johdanto-osan kappaleessa luetellut kolme edellytystä.
- (331) Komissio tarkasteli ensimmäisessä tutkinnassaan Vallonian alueen lentoasematoimintaan liittyviä tiettyjä palveluja varten maksamaa avustusta, eikä se vastustanut sitä vuoden 2004 päätöksessään. Komissio mainitsi vuoden 2004 päätöksessään nimenomaisesti, ettei se ”tässä yhteydessä kiellä sitä mahdollisuutta, että Vallonian alueen viranomaiset voivat jatkossakin vastata huolto- ja palontorjuntapalvelujen kustannuksista” ⁽¹¹²⁾. BSCA:n vastuulla tuolloin olleet huoltopalvelut määriteltiin päätöksessä seuraavasti: ”Toimiluvan haltijan on myös huolehdittava julkiselta taholta saamansa toimiluvan perusteella siihen sisältyvien tai sen nojalla käyttöön saamiensa maa-alueiden, rakennusten, koneiden, rakennelmien ja laitteiden kunnossapidosta siten, että ne sopivat aina käyttöön, johon ne on tarkoitettu.” Saman vuoden 2004 päätöksen johdanto-osan 352 kappaleessa komissio toteaa, että ”osa niin yksityisten kuin julkistenkin lentoasemien kuluista maksetaan kuitenkin usein korvauksena lentoturvallisuuteen ja turvatoimiin liittyvien vaatimusten mukaisen julkisen palvelun tarjoamisesta tai muina rahoitusosuuksina kustannuksista, jotka eivät sinänsä liity taloudelliseen kannattavuuteen mutta ovat tarpeen lentoasemien toiminnalle. Tällaisia voivat olla muun muassa lennonjohto-, poliisi- ja palontorjuntapalvelut.”
- (332) Belgia korostaa myös, ettei unionin yleisen tuomioistuimen kumoava päätös koskenut vuoden 2004 päätöksen tätä kohtaa.
- (333) Se katsoo näin ollen, että johdanto-osan 330 kappaleessa mainitut edellytykset täyttyvät.
- (334) Ensinnäkin komission vuonna 2004 tekemä päätös ja se, ettei unionin yleinen tuomioistuin arvostellut tätä seikkaa, ovat luoneet ”tilanteen, johon tämä luottamus perustuu”. Koska vuoden 2004 päätöksessä ei vastustettu yleishyödyllisten palvelujen kustannusten kattamista, BSCA:lle annettiin Belgian mukaan täsmällisiä vakuutteluja siitä, ettei tämä kustannusten kattaminen ole valtiontukea. Tätä perusteltua luottamusta vahvisti myös asiaa koskeva komission vakiintunut päätöskäytäntö eli taloudellisten ja muiden kuin taloudellisten toimintojen erottaminen toisistaan, joka sisältyy esimerkiksi Leipzig/Hallen lentoasemaa koskevaan päätökseen.
- (335) Toiseksi BSCA ei kyennyt ”ennakoimaan yhteisön hallinnossa aikaisemmin omaksutun linjan muuttamista”. BSCA:lla ei Belgian mukaan nimittäin ollut mitään tietoja, joiden perusteella se olisi voinut ennakoita, että komissio tarkastelisi vuonna 2012 uudelleen toimenpidettä, jota se ei ollut vastustanut vuonna 2004 ja jota unionin yleinen tuomioistuin ei ollut kyseenalaistanut vuonna 2008.
- (336) Kolmanneksi unionin etua ei voida asettaa etusijalle verrattuna BSCA:n ”etuu säilyttää ennallaan tilanne, jota se saattoi perustellusti pitää pysyvänä”. Belgian mukaan BSCA:lle koituisi nimittäin merkittävää vahinkoa sellaisesta komission päätöksestä, jolla määrättäisiin perimään takaisin BSCA:lle yleishyödyllisten palvelujen suorittamisesta korvauksena maksetut avustukset.
- (337) Belgian mukaan lentoaseman korvauksia, jotka olivat välttämättömiä alueen ja toiminnan turvallisuuden takaamiseksi, jatkettiin ja laajennettiin vuoden 2004 päätöksen jälkeen juuri siksi, että komission kanta, jonka mukaan yleishyödyllisten palvelujen rahoittaminen ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklassa tarkoitettua valtiontukea, oli saanut aikaan perustellun luottamuksen. Jos komissio päätyy katsomaan, että kyseiset avustukset ovat valtiontukea, menettelyasetuksen 15 artikla estää komissiota määräämästä niiden takaisinperimisen, koska komissio oli synnyttänyt BSCA:n perustellun luottamuksen.

6. TOIMENPITEIDEN ARVIOINTI

- (338) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaisesti jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

⁽¹¹²⁾ Vuoden 2004 päätöksen johdanto-osan 214 kappale.

- (339) Toimenpide katsotaan siis valtiontueksi, jos seuraavat kumulatiiviset edellytykset täyttyvät: 1) edunsaaja tai edunsaajat ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja yrityksiä; 2) toimenpiteellä annetaan edunsaajalle valikoiva etu; 3) toimenpide on myönnetty valtion varoista, ja se on valtion toteuttama; 4) toimenpide vääristää tai saattaa vääristää kilpailua ja on omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (340) Komissio arvioi tässä luvussa, voivatko 3 luvussa kuvatut toimenpiteet olla BSCA:lle ja/tai Ryanairille myönnettyä valtiontukea. Sen jälkeen se käsittelee todetun tuen soveltumista sisämarkkinoille, vanhentumisajan sovellettavuutta ja luottamuksensuojan periaatetta.

6.1 BSCA:lle myönnetty valtiontuki

6.1.1 SEUT-sopimuksen 107 artiklassa tarkoitettu yrityksen käsite

- (341) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan toimenpiteen on suosittava ”jotain yritystä tai tuotannonalaa”, jotta se voidaan katsoa valtiontueksi.
- (342) Euroopan unionin tuomioistuin on johdonmukaisesti määritellyt yritykset yksiköiksi, jotka harjoittavat taloudellista toimintaa, riippumatta kyseisten yksikköjen oikeudellisesta muodosta ja rahoitustavasta. ⁽¹¹³⁾ Unionin tuomioistuin on lisäksi johdonmukaisesti todennut, että taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla. ⁽¹¹⁴⁾
- (343) Unionin yleinen tuomioistuin on tuomiossaan *Aéroports de Paris* katsonut, että lentoaseman pitäminen, joka tarkoittaa lentoasemapalvelujen tarjoamista lentoyhtiöille ja erilaisille palveluntarjoajille, on taloudellista toimintaa.
- (344) Tuomiossaan *Leipzig-Halle* ⁽¹¹⁵⁾ unionin yleinen tuomioistuin on vahvistanut, että lentoaseman pitäminen maksua vastaan on taloudellista toimintaa, josta lentoasemainfrastruktuurin rakentamista ei voida erottaa ⁽¹¹⁶⁾. Koska lentoaseman pitäjä harjoittaa taloudellista toimintaa, se on oikeudellisesta muodostaan tai rahoitustavastaan riippumatta SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys, ja siihen sovelletaan näin ollen SEUT-sopimuksen valtiontukisääntöjä. ⁽¹¹⁷⁾ Unionin yleinen tuomioistuin on myös vahvistanut, että toisin kuin lentoasemainfrastruktuurien rakentamisella tai laajentamisella tavoitellut alue-, talous- tai liikennepoliittiset vaikutukset, sen alue-, talous- tai liikennepoliittiset tavoitteet eivät vaikuta siihen, määritelläänkö toiminta taloudelliseksi vai ei.
- (345) Se, onko tietyille palveluille markkinat, voi riippua siitä, kuinka kyseiset palvelut on järjestetty asianomaisessa jäsenvaltiossa. ⁽¹¹⁸⁾ Valtiontukisääntöjä sovelletaan ainoastaan silloin, kun tiettyä toimintaa harjoitetaan markkinaympäristössä. Sen vuoksi joidenkin palvelujen taloudellinen luonne voi vaihdella jäsenvaltiosta toiseen. Lisäksi poliittisten valintojen tai taloudellisen kehityksen seurauksena tietyn palvelun luokittelu voi muuttua ajan mittaan.

⁽¹¹³⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 12.9.2000, *Pavlov ym.*, C-180/98–C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428.

⁽¹¹⁴⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 16.6.1987, *komissio v. Italia*, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7 kohta; unionin tuomioistuimen tuomio 18.6.1998, *komissio v. Italia*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, 36 kohta ja unionin tuomioistuimen tuomio 12.9.2000, *Pavlov ym.*, C-180/98–C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, 75 kohta.

⁽¹¹⁵⁾ Edellä mainittu tuomio *Leipzig-Halle*, 102 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

⁽¹¹⁶⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 24.3.2011, *Flughafen Leipzig-Halle GmbH ja Mitteldeutsche Flughafen AG v. komissio sekä Freistaat Sachsen ja Land Sachsen-Anhalt v. komissio*, T-443/08 ja T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, 93, 95, 100 ja 119 kohta, jäljempänä ’tuomio *Leipzig-Halle*’. Ks. myös unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 12.12.2000, *Aéroports de Paris v. komissio*, T-128/98, ECLI:EU:C:2000:290, joka on vahvistettu unionin tuomioistuimen tuomiossa 24.10.2002, C-82/01P, ECLI:EU:C:2002:617, ja unionin yleisen tuomioistuimen tuomiossa 17.12.2008, *Ryanair v. komissio*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, 88 kohta.

⁽¹¹⁷⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 17.2.1993, *Poucet v. AGF ja Camulrac sekä Pistre v. Cancava*, C-159/91 ja C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63.

⁽¹¹⁸⁾ *Idem*.

- (346) Komissio katsoikin tuomioon Aéroports de Paris asti vakiintuneesti, etteivät lentoasemainfrastruktuurin kehittäminen ja hallinnointi olleet SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan kuuluvaa taloudellista toimintaa.⁽¹¹⁹⁾ Kyseisen tuomion jälkeen komissio totesi, että markkinoiden asteittaisen vapautumisen seurauksena tästä toiminnasta oli tullut taloudellista. Kuten valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille annettujen suuntaviivojen⁽¹²⁰⁾, jäljempänä 'ilmailusuuntaviivat', 28 ja 29 kohdassa täsmennetään, "asiassa Aéroports de Paris annetun tuomion päivämäärästä (12.12.2000) lentoasemainfrastruktuurin rakentaminen ja sen toiminnan harjoittaminen on katsottava tehtäväksi, joka kuuluu valtiontukien valvonnan piiriin. Sitä vastoin viranomaiset saattoivatkin ennen Aéroports de Paris -tuomiota vallinneen epävarmuuden vuoksi katsoa perustellusti, että lentoasemainfrastruktuurin rahoitus ei ollut valtiontukea ja että sen vuoksi kyseisistä toimenpiteistä ei tarvinnut ilmoittaa komissiolle. Tästä seuraa, että komissio ei voi nyt kyseenalaistaa valtiontukisääntöjen perusteella rahoitustoimia, jotka on myönnetty ennen asiassa Aéroports de Paris annettua tuomiota."
- (347) Näin ollen on ratkaistava, myönnettiinkö BSCA:n hyväksi toteutetut toimenpiteet, joilla tuettiin lentoasemainfrastruktuurin rakentamista ja sen toiminnan harjoittamista, ennen tuomion ADP antamispäivää eli ennen 12 päivää joulukuuta 2000 vai sen jälkeen.
- (348) Lisäksi vielä tuomion ADP jälkeenkään kaikkea lentoaseman harjoittamaa toimintaa ei välttämättä pidetä taloudellisena toimintana. Tämä mainitaan myös ilmailusuuntaviivojen 34 ja 35 kohdassa. Unionin tuomioistuim onkin vahvistanut, että toiminta, joka tavallisesti kuuluu julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle, ei ole luonteeltaan taloudellista.⁽¹²¹⁾ Sellaiset lentoasematoiminnot kuin lennonjohto, poliisi, tulli, palontorjunta ja toimet, jotka ovat tarpeen siviili-ilmailun suojelemiseksi siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta, ja investoinnit, jotka liittyvät näiden toimien harjoittamisessa tarvittavaan infrastruktuuriin ja laitteisiin, eivät yleensä ole luonteeltaan taloudellisia.
- (349) Näin ollen on määritettävä, mitkä toimenpiteet on myönnetty BSCA:lle 12 päivän joulukuuta 2000 jälkeen, ja suljettava pois toimenpiteet, joilla on tuettu julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle tavallisesti kuuluvaa toimintaa.

6.1.1.1 *Charleroin lentoaseman maa-alueiden ja infrastruktuurien, myös investointiohjelman ansiosta toteutettujen infrastruktuurien, käyttöön antaminen, sekä tiettyjen palvelujen, etenkin suurempien korjaustöiden, suorittaminen toimilupamaksua vastaan*

- (350) Tässä jaksossa komissio tarkastelee seuraavia kysymyksiä:
- Myönnettiinkö toimenpide, mukaan lukien investointiohjelman mukaisten uusien infrastruktuurien käyttöön antaminen, ennen tuomiota Aéroports de Paris?
 - Mitkä investoinnit ja Sowaerin suorittamat palvelut on jätettävä tarkastelun ulkopuolelle, koska ne eivät ole taloudellista toimintaa?
- a) Myönnettiinkö toimenpide, mukaan lukien investointiohjelman mukaisten uusien infrastruktuurien käyttöön antaminen, ennen ADP-tuomiota?
- (351) Kuten johdanto-osan 344 kappaleessa ja sitä seuraavissa kappaleissa muistutetaan, lentoasemainfrastruktuurien rakentamista ei periaatteessa voida erottaa lentoasematoiminnan harjoittamisen taloudellisesta toiminnasta.
- (352) Belgian viranomaiset kuitenkin katsovat, että Charleroin lentoaseman infrastruktuurien rakentamista koskevasta monivuotisesta investointiohjelmasta päätettiin ennen 12 päivää joulukuuta 2000 eli ennen tuomion ADP antamista. Edellä 5.1.1.1(a)(i) kohdassa esitetyillä Belgian väitteillä pyritään ennen kaikkea kiistämään vuoden 2012 laajentamispäätöksessä esitettyjen komission alustavien väitteiden laajuus ja paikkansapitävyys. Näiden

⁽¹¹⁹⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 12.12.2000, Aéroports de Paris v. komissio, T-128/98, ECLI:EU:C:2000:290.

⁽¹²⁰⁾ Katso alaviite 8.

⁽¹²¹⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 10.1.1994, SAT Fluggesellschaft mbH v. Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, 30 kohta, ja unionin tuomioistuimen tuomio 26.3.2009, SELEX Sistemi Integrati SpA v. komissio ja Eurocontrol, C-113/07, ECLI:EU:C:2009:191, 71 kohta.

väitteiden mukaan 20 päivänä heinäkuuta 2000 tehty puitesopimus ja 8 päivänä marraskuuta 2000 tehty Vallonian hallituksen päätös, jäljempänä 'vuoden 2000 päätökset', eivät tarkoita, että Vallonian alue olisi tehnyt sopimuksen kolmannen kanssa, eivätkä ne ole peruuttamattomia, sitovia eivätkä lopullisia.

- (353) Komission mukaan päätöstä antaa BSCA:n käyttöön infrastruktuurit, myös uudet infrastruktuurit, joista päätettiin ja jotka toteutettiin investointiohjelman ansiosta, sekä suorittaa tiettyjä palveluja maksua vastaan, ei kuitenkaan tehty vuoden 2000 päätöksillä. Se nimittäin katsoo jäljempänä esitettävistä syistä, että päätös perustui Sowaerin ja BSCA:n väliseen vuonna 2002 tehtyyn sopimukseen.
- (354) Tärkein peruste, jonka mukaan määritellään päivä, jolloin mahdollinen tukitoimenpide katsotaan myönnettyksi, on sen oikeudellisesti sitovan toimen päivä, jonka nojalla viranomaiset sitoutuvat myöntämään kyseisen toimenpiteen tuensaajalle. ⁽¹²²⁾
- (355) Komissio katsoo, että tarkasteltavassa tapauksessa
- mahdollisen tukitoimenpiteen tuensaaja on BSCA;
 - tuen myöntäneet viranomaiset ovat Vallonian alue ja/tai Sowaer. Kuten tämän päätöksen johdanto-osan 39) kappaleessa todetaan ja kuten Belgia on myöntänyt ⁽¹²³⁾, Sowaer on Vallonian alueen yksinomaiseen määräysvaltaansa perustama väline, jonka tehtävänä on kehittää Vallonian alueen lentoasemainfrastruktuureja ja antaa nämä infrastruktuurit lentoaseman pitäjänä toimivien yhtiöiden käyttöön. Sowaer on Vallonian alueen tavoin saattanut myöntää valtiontukea.
- (356) Ennen Sowaerin ja BSCA:n välistä vuoden 2002 sopimusta Vallonian alue tai Sowaer ei ollut sitoutunut tukemaan BSCA:ta.
- (357) Belgia myöntääkin, ettei BSCA:lle koskaan osoitettu tuen myöntämistä koskevaa virallista kirjettä. Belgian mukaan vuoden 2000 päätökset muodostavat Vallonian hallituksen sitoumuksen, vaikka ne on osoitettu Vallonian alueelle itselleen. Belgia katsoo, ettei sitoumuksen yksipuolisuudella ole tarkasteltavassa tapauksessa merkitystä. Sen mukaan kaikista rahoitustoimenpiteistä päätetään aina toimenpiteen myöntävän viranomaisen yksipuolisella hallinnollisella päätöksellä riippumatta siitä, kenelle päätös on osoitettu. Kyseisellä viranomaisella on oikeus pitää päätös voimassa, muuttaa sitä tai peruuttaa se.
- (358) Komissio toteaa, ettei vuoden 2000 päätöksiä julkistettu eikä niitä annettu tiedoksi BSCA:lle. Vallonian alue saattoi milloin hyvänsä ennen Sowaerin ja BSCA:n välisen sopimuksen allekirjoittamista muuttaa investointiohjelmaa tekemällä uuden yksipuolisen päätöksen tai luopua koko ohjelmasta ilman, että päätöksellä olisi loukattu BSCA:n oikeuksia.
- (359) Kuten vuoden 2012 laajentamispäätöksessä todetaan, investointiohjelma oli lisäksi epäselvä rahoitusmekanismin ja tukimäärien osalta, joita oli mahdollista muuttaa tulevien tarpeiden mukaan. Uuden pohjoisen terminaalin piti olla muunneltavissa, ja sen rakentamisen piti "ehdottomasti edetä asteittain ja lentoaseman todellisen toiminnan kehityksen ja tästä johtuvien toimintatarpeiden mukaan". Lisäksi tuolloin kaavailusta rahoitustavasta – eli rahoituksesta Société Régionale Wallonne du Transport -nimisen julkisen yrityksen kautta – luovuttiin, ja tilalle tuli Sowaer, uusi rahoitusväline, jolla oli käytössään varoja vasta perustamisestaan lähtien (1 päivästä heinäkuuta 2001) ja tuolloinkin enintään 75 miljoonaa euroa.
- (360) Sen sijaan kun investointiohjelma sisällytettiin Sowaerin ja BSCA:n väliseen sopimukseen, Sowaer sitoutui antamaan BSCA:n käyttöön maa-alueet ja infrastruktuurit, mukaan lukien investointiohjelman mukaisesti toteutettavat infrastruktuurit, ja suorittamaan tiettyjä palveluja toimilupamaksua vastaan. Jos se ei tekisi näin, se ei noudattaisi sopimusvelvoitteitaan.

⁽¹²²⁾ Ilmailuuntarvioiden alaviite 29. Ks. myös unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 12.12.1996, Compagnie nationale Air France v. komissio, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 79 kohta; unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 14.1.2004, Fleuren Compost BV v. komissio, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4, 74 kohta; unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 2.12.2008, Nuova Agricast Srl v. komissio, T-362/05 ja T-363/05, ECLI:EU:T:2008:541, 80 kohta ja unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 30.11.2009, Ranska ja France Telecom v. komissio, T-427/04 ja T-17/05, ECLI:EU:T:2009:474, 321 kohta.

⁽¹²³⁾ Ks. tämän päätöksen johdanto-osan 228) kappale.

- (361) Komission mukaan sitä, että Sowaer sitoutui toteuttamaan investointiohjelman ja suorittamaan tiettyjä palveluja, on lisäksi tarkasteltava yhdessä toimituspäätöksen kanssa, jonka BSCA sitoutui suorittamaan. Ei ole mahdollista ratkaista, ovatko Vallonian alueen hankkeet, joissa BSCA:n käyttöön annettiin infrastruktuureja, mukaan lukien investointiohjelman mukaiset uudet infrastruktuurit, ja suoritettiin tiettyjä palveluja, valtiontukea, jos ei oteta huomioon, kuinka paljon BSCA:n oli maksettava vastineena.
- (362) Komissio toteaa, että toimenpide, jonka mukaisesti BSCA:n käyttöön annettiin infrastruktuureja, mukaan lukien uudet infrastruktuurit, jotka Sowaer sitoutui toteuttamaan, ja suoritettiin tiettyjä palveluja maksua vastaan, myönnettiin Sowaerin ja BSCA:n välillä vuonna 2002 tehdyllä sopimuksella. Se siis myönnettiin tuomion ADP jälkeen.
- (363) Lisäksi on syytä muistaa, että Sowaerin ja BSCA:n väliseen vuoden 2002 sopimukseen sisällytettyyn investointiohjelmaan tehtiin huomattavia muutoksia 3 päivänä huhtikuuta 2003 tehdyllä Vallonian hallituksen päätöksellä. Vallonian hallitus vahvisti nimittäin 3 päivänä huhtikuuta 2003 tehdyn päätöksen mukaisesti investointiohjelman tarkistuksen⁽¹²⁴⁾, jolla investointien määrä korotettiin 93:sta lähes 151 miljoonaan euroon. Korotus oli siis 57,8 miljoonaa euroa, josta 33 miljoonaa koski uutta terminaalia. Komissio pitää tätä investointiohjelman tarkistusta huomattavana muutoksena ja siten uutena toimenpiteenä. Se voi näin ollen olla BSCA:lle myönnetty uusi valtiontuki sen mahdollisen valtiontuen lisäksi, joka BSCA:lle oli mahdollisesti myönnetty Sowaerin ja BSCA:n välisellä vuoden 2002 sopimuksella. Koska toimenpide johtui 3 päivänä huhtikuuta 2003 tehdystä päätöksestä, se on uusi toimenpide, joka on toteutettu tuomion ADP jälkeen ja johon siksi sovelletaan valtiontukisääntöjä.
- b) Sowaerin tekemät investoinnit ja sen tarjoamat palvelut, jotka on jätettävä tarkastelun ulkopuolelle, koska ne eivät ole luonteeltaan taloudellisia
- (364) Ilmailusuuntaviivojen 34 ja 35 kohdan mukaisesti kaikkea lentoaseman harjoittamaa toimintaa ei välttämättä pidetä taloudellisena toimintana. Unionin tuomioistuimien vahvistanut, että toiminnot, jotka tavallisesti kuuluvat julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle, eivät ole luonteeltaan taloudellisia.⁽¹²⁵⁾ Tällaisia toimintoja ovat yleensä turvallisuus, lennonjohto, poliisi ja tulli.⁽¹²⁶⁾
- (365) Komissio katsoo, että investoinnit ja suuret korjaustyöt, jotka kohdistuvat lennonvarmistukseen (esimerkiksi lennonjohtotorniin), lentokoneiden palontorjuntaan, turvatoimiin (jotka on määritelty laittomien tekojen torjunnaksi), poliisiin ja tulliin liittyviin omaisuuseriin, voivat olla luonteeltaan ei-taloudellisia. Koska tarkasteltavassa tapauksessa lennonvarmistuspalveluja, lentokoneiden palontorjuntaa, turvatoimia, tai poliisin ja tullin toimintaa ei ole järjestetty markkinavetoisesti, komissio katsoo, että näihin palveluihin liittyviin omaisuuseriin kohdistuvat investoinnit ja suuret korjaukset eivät ole luonteeltaan taloudellisia. Etenkin lentoasema-alueen niiden osien sulkeminen aidalla, joille pääsee vain poliisin tarkastuksen jälkeen tai joilla lentokoneet sijaitsevat, voidaan katsoa toiminnaksi, joka ei ole taloudellista, koska se liittyy turvatoimiin.
- (366) Komissio katsoo myös, etteivät sekä taloudellisiin että muihin toimintoihin käytettäviin rakennuksiin ja laitteisiin kohdistuvat investointi- ja huoltokustannukset ole luonteeltaan taloudellisia siltä osin kuin näitä rakennuksia ja laitteita käytetään muuhun kuin taloudelliseen toimintaan. Esimerkiksi uuteen terminaaliin liittyvistä investointikustannuksista seitsemää prosenttia voidaan pitää muina kuin taloudellisina, sillä seitsemän prosenttia terminaalista on poliisin, tullin ja matkustajien ja matkatavaroiden tarkastuksesta vastaavan henkilöstön sekä alueen turvallisuudesta vastaavien Vallonian alueen virkamiesten käytössä.
- (367) Komissio kuitenkin katsoo, että kategorian III ILS-järjestelmään⁽¹²⁷⁾ ja kiitoteiden merkintöihin liittyvät investoinnit ja suuret korjaukset ovat taloudellisia. Nämä kustannukset eivät nimittäin liity julkisen vallan tehtäviin vaan ovat olennainen osa infrastruktuurien kaupallista käyttöä, jossa nämä infrastruktuurit annetaan lentoyhtiöiden käyttöön riittävän turvallisissa olosuhteissa. Erityisesti maaliikenteen (mukaan lukien lentokoneiden

⁽¹²⁴⁾ Katso alaviite 37

⁽¹²⁵⁾ Katso alaviite 121.

⁽¹²⁶⁾ Ilmailusuuntaviivojen 35 kohta.

⁽¹²⁷⁾ Mittarilähestymisjärjestelmä, joka mahdollistaa laskeutumisen näkyvyyden ollessa huono.

laskeutuminen ja lentoonlähtö) turvallisuuden takaaminen on olennainen osa lentoaseman kaupallista toimintaa, ja se on siksi luonteeltaan taloudellista. Lisäksi komission hiljattain tekemässä päätöksessä ⁽¹²⁸⁾, joka koskee Marseillen lentoasemaa, toiminnan turvallisuutta ei ole luettu "ei-taloudellisten" toimintojen joukkoon.

- (368) Komissio katsoo myös, että matkustajien autojen pysäköintialueiden paloilmajärjestelmään liittyvät investoinnit ovat luonteeltaan taloudellisia. Nämä kustannukset eivät nimittäin liity julkisen vallan tehtäviin vaan ovat olennainen osa matkustajien käytössä olevien pysäköintialueiden kaupallista käyttöä.
- (369) Kuten ilmailusuuntaviivojen 36 kohdassa muistutetaan, komission on lisäksi tarkistettava, että muiden kuin taloudellisten toimintojen rahoitusta käytetään ainoastaan tällaisista toiminnoista aiheutuvien kustannusten kattamiseen eikä sitä siirretä muun toiminnan rahoittamiseen. ⁽¹²⁹⁾ Muutoin rahoitukseen on sovellettava valtiontukisääntöjä.
- (370) Sowaer toteuttaa itse investoinnit ja suuret korjaukset. BSCA:lle ei siis makseta näiden kustannusten kattamista varten avustusta, jonka se voisi käyttää taloudellisen toiminnan rahoittamiseen.
- (371) Ilmailusuuntaviivojen 37 kohdassa muistutetaan vielä, että komission on tarkistettava, ettei muun kuin taloudellisen toiminnan julkisen rahoittaminen aiheuta perusteetonta syrjintää lentoasemien välillä. Muutoin rahoitukseen on sovellettava valtiontukisääntöjä.
- (372) Belgian mukaan Sowaer toteuttaa investointeja ja suuria korjauksia syrjimättömästi sen vastuulle kuuluvilla lentoasemilla, joita ovat Valloniassa sijaitsevat lentoasemat.
- (373) Tämän päätöksen johdanto-osan 26) kappaleessa todetaan, että Bruxelles-National-lentoasemaa lukuun ottamatta Belgian alueille on annettu toimivalta varustaa alueellaan sijaitsevat julkiset lentoasemat ja hallinnoida niitä. Komissio katsoo tämän oikeudellisen kehyksen vuoksi, että Sowaerin toteuttamien investointien ja palvelujen rahoitukseen liittyvää mahdollista syrjintää on arvioitava alueen eikä liittovaltion tasolla. Koska Sowaer toteuttaa investointeja ja suuria korjauksia syrjimättömästi Vallonian kahdella päälentoasemalla (Liège ja Charleroi), komissio katsoo, ettei lentoasemien välillä ole perusteetonta syrjintää.
- (374) Johdanto-osan 365) kappaleessa kuvattujen muiden kuin taloudellisten toimintojen rahoitus ei siis ole valtiontukea, eikä sitä tarkastella enempää.

6.1.1.2 Vallonian alueen avustus tiettyjä lentoasematoimintaan liittyviä palveluja varten

- (375) Kuten 5.1.1.1(c)(i) kohdassa todetaan, Belgian mukaan tehtävät, joita varten Vallonian alue maksaa avustusta, kuuluvat julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle eivätkä ne siksi ole taloudellista toimintaa.
- (376) Sen arvioimiseksi, missä määrin avustus liittyy muihin kuin taloudellisiin toimintoihin ja on jätettävä valtiontuki-tarkastelun ulkopuolelle, on suoritettava 6.1.1.1(b) kohdassa kuvattu tarkastelu.

a) Palontorjunta ja turvatoimet

- (377) Kuten johdanto-osan 365) kappaleessa todetaan, komissio katsoo, että tarkasteltavassa tapauksessa lentokoneiden palontorjuntaan ja turvatoimiin ⁽¹³⁰⁾ liittyvät toiminnot eivät ole taloudellista toimintaa.

⁽¹²⁸⁾ Komission päätös (EU) 2016/1698, annettu 20 päivänä helmikuuta 2014, valtiontuista SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07), jotka Ranska on myöntänyt Marseille Provençen lentoasemalle ja sitä käyttäville lentoyhtiöille (EUVL L 260, 27.9.2016, s. 1).

⁽¹²⁹⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 18.3.1997, Diego Cali & Figli/Servicei Ecologici Porto di Genova, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; komission päätös N 309/2002, tehty 19 päivänä maaliskuuta 2003, ja komission päätös N 438/02, tehty 16 päivänä lokakuuta 2002, tuki satamaviranomaisille julkisten viranomaisten tehtävien suorittamiseksi.

⁽¹³⁰⁾ Asetuksen (EU) N:o 2320/2002 mukaan "ilmailun turvaamisella" tarkoitetaan 'toimenpiteiden sekä inhimillisten ja luonnon voimavarojen yhdistelmää, jolla on tarkoitus suojata siviili-ilmailua siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta'. Ilmailun turvaamisen yhteiset perusvaatimukset perustuvat Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (European Civil Aviation Conference, ECAC) asiakirjan 30 sisältämiin suosituksiin, ja ne on määritelty asetuksen (EY) N:o 2320/2002 liitteessä.

i) Ilmailusuuntaviivojen 36 kohdan soveltaminen

- (378) Ilmailusuuntaviivojen 36 kohdassa muistutetaan, että vaikka jotakin toimintoa ei pidettäisi taloudellisena, komission on tarkistettava, että sen rahoitusta käytetään ainoastaan tällaisesta toiminnosta aiheutuvien kustannusten kattamiseen eikä sitä siirretä muun toiminnan rahoittamiseen.⁽¹³¹⁾ Muutoin rahoitukseen on sovellettava valtiontukisääntöjä.

1. Palontorjunta

- (379) Komissio toteaa, että Vallonian alueen ja BSCA:n väliseen vuoden 1991 sopimukseen liitetyn eritelmän 25 artiklan mukaisesti Vallonian alue vastaa palontorjunta- ja huoltokustannuksista vain, jos BSCA pitää erillistä menotiliä, jonka toimilupaviranomainen voi milloin hyvänsä analysoida ja tarkastaa.
- (380) Lisäksi Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 3.2.3 artiklassa, jota muutettiin 29 päivänä maaliskuuta 2002 tehdyllä kolmannella lisäsopimuksella, määrätään, että palontorjunta- ja huoltopalveluihin liittyvät kustannukset korvataan 12 erässä. Viimeinen erä maksetaan sen jälkeen, kun ministeri on vastaanottanut ja hyväksynyt BSCA:n tilinpäätösosteen, josta käyvät ilmi aiheutuneet kustannukset. Otteen on oltava samanmuotoinen kuin talousarvioennustetta varten vaadittu ote, eli se on laadittava eritelmän 25 artiklassa määritettyjen budjettiosastojen perusteella.
- (381) Maaliskuun 10 päivän 2006 jälkeisen ajan osalta voidaan vielä todeta, että 10 päivänä maaliskuuta 2006 tehdyllä viidennellä lisäsopimuksella lisäyissä eritelmän 25.7 artiklassa määrätään, ettei palontorjuntaan sekä maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyvistä palveluista maksettavan korvauksen määrä voi ylittää BSCA:lle aiheutuneiden todellisten kustannusten määrää. Siinä määrätään myös, että kustannusten liiallinen korvaaminen aiheuttaa budjettihyvityksen ottamisen seuraavan vuoden talousarvioon.
- (382) Komissio katsoo voivansa näiden määräysten perusteella todeta, että Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen vuonna 2002 tehdystä kolmannesta lisäsopimuksesta lähtien Vallonian alueen palontorjuntapalveluihin liittyvistä kustannuksista maksama korvaus oli oikeasuhteinen eikä sillä tuettu taloudellisia toimintoja.

2. Turvatoimet

- (383) Turvatoimet lisättiin toimintoihin, joista BSCA saa korvausta, 15 päivänä tammikuuta 2008 tehdyllä kuudennella lisäsopimuksella. Turvatoimet määritellään "toimenpiteiden sekä henkilöstön ja kaluston yhdistelmäksi, jolla on tarkoitus suojata siviili-ilmailua siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta"⁽¹³²⁾. Turvatoimiin liittyviin palveluihin kuuluvat "matkatavaroiden turvatarkastus, etävalvonta, valvontakierrokset ja -partiot, kulunvalvonta ja kulkulupien myöntäminen vierailijoille"⁽¹³³⁾.
- (384) Eritelmän 25.7 artiklassa, jota muutettiin 15 päivänä tammikuuta 2008 tehdyllä kuudennella lisäsopimuksella, määrätään seuraavaa: "Näiden palvelujen toteuttamisesta aiheutuneiden kustannusten kattamiseen tarkoitettujen korvauksen määrä ei saa ylittää toimiluvan haltijalle todellisuudessa aiheutuneita kustannuksia sen jälkeen, kun niistä on vähennetty käyttäjiltä mahdollisesti näistä palveluista perityt maksut. Kustannusten liiallinen korvaaminen aiheuttaa budjettihyvityksen ottamisen seuraavan vuoden talousarvioon."
- (385) Komissio katsoo voivansa näiden määräysten perusteella todeta, että turvatoimiin liittyvistä kustannuksista maksettu korvaus oli oikeasuhteinen eikä sillä tuettu taloudellisia toimintoja.

ii) Ilmailusuuntaviivojen 37 kohdan soveltaminen

- (386) Ilmailusuuntaviivojen 37 kohdassa muistutetaan, että komission on tarkistettava, ettei muun kuin taloudellisen toiminnan julkinen rahoittaminen aiheuta perusteetonta syrjintää lentoasemien välillä. Muutoin rahoitukseen on sovellettava valtiontukisääntöjä.

⁽¹³¹⁾ Katso alaviite 129.

⁽¹³²⁾ Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen kuudennen lisäsopimukseen sisältyvä liite.

⁽¹³³⁾ Eritelmän 25.2 artikla, jota oli muutettu 15 päivänä tammikuuta 2008 tehdyllä Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen kuudennella lisäsopimuksella.

- (387) Belgia on todennut, että Vallonian alue rahoittaa syrjimättömästi muita kuin taloudellisia toimintoja Vallonian kahdella päälentopuolella (Liège ja Charleroi).
- (388) Tämän päätöksen johdanto-osan 26) kappaleessa todetaan, että Bruxelles-National-lentopuolella lukuun ottamatta Belgian alueille on annettu toimivalta varustaa alueellaan sijaitsevat julkiset lentopuolekat ja hallinnoida niitä. Komissio katsoo tämän oikeudellisen kehyksen vuoksi, että tiettyjen muiden kuin taloudellisten toimintojen rahoitukseen liittyvää mahdollista syrjintää on arvioitava alueen eikä liittovaltion tasolla. Koska Vallonian alue rahoittaa syrjimättömästi muita kuin taloudellisia toimintoja Vallonian kahdella päälentopuolella (Liège ja Charleroi), komissio katsoo, ettei lentopuolekoiden välillä ole perusteetonta syrjintää.
- (389) BSCA:lle palontorjunta- ja turvatoimista maksettava korvaus ei näin ollen ole valtiontukea, eikä sitä tarkastella enempää.

b) Huolto ja maaliikenteen turvallisuus

- (390) Tässä jaksossa komissio tarkastelee, voidaanko seuraaviin palveluihin olla soveltamatta valtiontukisääntöjä, koska ne eivät ole luonteeltaan taloudellisia:
- Vallonian alueen ja BSCA:n väliseen sopimukseen liitetyn eritelmän 12 ja 19 artiklassa määritellyt huoltopalvelut;
 - maaliskuun 10 päivänä 2006 tehdyllä viidennellä lisäsovimuksella muutetussa eritelmän 25 artiklassa määritellyt maaliikenteen turvallisuuteen liittyvät palvelut.
- (391) Johdanto-osan 71) kappaleessa todetaan, että huoltopalvelut määritellään eritelmän 12 ja 19 artiklassa seuraavasti: ”rakennusten, kiitoteiden ja niiden lähialueiden, kuljetuskaluston jne. tekninen huolto”⁽¹³⁴⁾. Lisäksi todettiin, että ”toimiluvan haltijan on myös huolehdittava julkiselta taholta saamansa toimiluvan perusteella siihen sisältyvien tai sen nojalla käyttöön saamiensa maa-alueiden, rakennusten, koneiden, rakennelmien ja laitteiden kunnossapidosta siten, että ne sopivat aina käyttöön, johon ne on tarkoitettu”⁽¹³⁵⁾.
- (392) Kuten johdanto-osan 73) ja 74) kappaleessa todetaan, 10 päivänä maaliskuuta 2006 tehdyllä viidennellä lisäsovimuksella muutettiin Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 3.2.2 artiklaa ja eritelmän 25 artiklaa. Näiden muutosten mukaisesti Vallonian alue maksoi BSCA:lle korvauksen palontorjuntaan sekä maaliikenteen ja lentopuoleka-alueen turvallisuuteen liittyvien palvelujen kustannuksista. Muutetussa 25 artiklassa määrätään, että ”maaliikenteen ja lentopuoleka-alueen turvallisuuteen liittyviin palveluihin kuuluvat lentopuoleka-alueen kunnossapito, rakennusten, kiitoteiden ja niiden lähialueiden ja kuljetuskaluston tekninen huolto, pienet asfaltointityöt, kiitotien ja yhdysteiden kunnossapito ja korjaus, kiitotien valaistuksen ja merkintöjen huolto ja kunnossapito, niittotyöt, kumijalkien poisto kiitotien pinnalta ja kiitotien merkinnät, lumenpoisto ja maaliikenteen, lentopuoleka-alueen ja infrastruktuurien – lukuun ottamatta lentopuoleka-alueen kaupallisia tiloja – turvallisuuden takaavat muut palvelut”.
- (393) Komissio toteaa, että BSCA:lle 10 päivästä maaliskuuta 2006 lähtien korvattujen maaliikenteen ja lentopuoleka-alueen turvallisuuteen liittyvien palvelujen määritelmä kattaa suurelta osin huoltopalvelujen määritelmän. Näistä palveluista BSCA sai korvauksen jo ennen 10 päivää maaliskuuta 2006. Komissio tarkastelee näitä palveluja yhdessä sen ratkaisemiseksi, ovat ne taloudellisia palveluja.
- (394) Komissio katsoo, etteivät mitkään seuraavista palveluista kuulu julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle: lentopuoleka-alueen kunnossapito, rakennusten, kiitoteiden ja niiden lähialueiden ja kuljetuskaluston tekninen huolto, pienet asfaltointityöt, kiitotien ja yhdysteiden kunnossapito ja korjaus, kiitotien valaistuksen ja merkintöjen huolto ja kunnossapito, niittotyöt, kumijalkien poisto kiitotien pinnalta ja kiitotien merkinnät, lumenpoisto tai maaliikenteen, lentopuoleka-alueen ja infrastruktuurien turvallisuuden takaavat muut palvelut.

⁽¹³⁴⁾ Katso alaviite 50.

⁽¹³⁵⁾ Katso alaviite 52.

Ne eivät nimittäin liity turvatoimipalveluihin. Ne ovat olennainen osa lentoaseman kaupallista toimintaa, joka edellyttää, että kiitotiet ja muu lentoasema-alue pidetään riittävän hyvässä kunnossa, jotta lentokoneet voivat nousta ja laskeutua riittävän turvallisesti. Tämän tyyppisiin palveluihin ei liity julkisen vallan vastuuta.

- (395) Belgian mukaan (katso johdanto-osan 237) kappale) komissio on 23 päivänä heinäkuuta 2008 tekemässään Leipzig/Hallen lentoasemaa koskevassa päätöksessään myöntänyt, että toimintavarmuuteen liittyvät palvelut eivät ole taloudellista toimintaa.⁽¹³⁶⁾ Saksan viranomaisten toimittamasta toimintavarmuuteen liittyvien infrastruktuurien luettelosta ilmenee, että kyseiset infrastruktuurit ovat välttämättömiä maaliikenteen turvallisuudelle. Niitä ovat esimerkiksi katkeamaton sähkönjakelu asematasolla, muuntaja, kiitotien valaistus, ja asemataso-alueiden valaistus. Belgian mukaan tämä komission kanta on vahvistettu 24 päivänä maaliskuuta 2011 annetussa yleisen tuomioistuimen tuomiossa⁽¹³⁷⁾, joka annettiin edellä mainittua komission päätöstä vastaan nostetun kumoamiskanteen tuloksena.
- (396) Komissio kiistää jäljempänä esitettävistä syistä, että Leipzig/Hallen lentoasemaa koskevan päätöksen johdanto-osan 182 ja 183 kappaleesta voisi päätellä komission aiemmin katsoneen, että Vallonian alueen ja BSCA:n välisessä sopimuksessa määriteltyjen tehtävien kaltaiset huoltoon ja liikenteen turvallisuuteen verrattavat tehtävät kuuluvat julkisten tehtävien piiriin.
- (397) Ensinnäkin Vallonian alueen ja BSCA:n välisessä sopimuksessa määritellyt huollosta ja liikenteen turvallisuudesta aiheutuvat kustannukset ovat paljon suuremmat kuin Leipzig/Hallen lentoasemaa koskevassa päätöksessä tarkoitettujen toimintavarmuuteen liittyvät kustannukset. Viimeksi mainittuihin nimittäin kuuluvat katkeamaton sähkönjakelu asematasolla, muuntaja, suurjännitejohdot ja kiitotien valaistus. Vallonian alueen ja BSCA:n välisessä sopimuksessa määritellyt huoltoon ja liikenteen turvallisuuteen liittyvät kustannukset koostuvat kustannuksista, joita aiheuttavat ”maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyviin palveluihin kuuluvat lentoasema-alueen kunnossapito, rakennusten, kiitoteiden ja niiden lähialueiden ja kuljetuskaluston tekninen huolto, pienet asfaltointityöt, kiitotien ja yhdysteiden kunnossapito ja korjaus, kiitotien valaistuksen ja merkintöjen huolto ja kunnossapito, niittotyöt, kumijalkien poisto kiitotien pinnalta ja kiitotien merkinnät, lumenpoisto ja maaliikenteen, lentoasema-alueen ja infrastruktuurien – lukuun ottamatta lentoasema-alueen kaupallisia tiloja – turvallisuuden takaavat muut palvelut”.
- (398) Toiseksi komissio toteaa, että toisin kuin Belgia väittää, komissio ei ole todennut Leipzig/Hallen lentoasemaa koskevassa päätöksessä tarkoitettujen toimintaturvallisuuteen liittyvien tehtävien kuuluvan julkisiin tehtäviin. Kyseisen päätöksen johdanto-osan 182 kappaleessa nimittäin todetaan seuraavaa: ”– – komissio voi todeta, että käsiteltävänä olevassa asiassa tietyt kustannukset kuuluvat julkisten tehtävien piiriin – –” (alleiviivaus lisätty). Kyseisen päätöksen johdanto-osan 183 kappaleessa komissio katsoo seuraavaa: ”Kun nämä kustannukset kuuluvat julkisten tehtävien piiriin – –, ne eivät ole valtiontukea (alleiviivaus lisätty). Se toteaa, että ”vaikka komissio hyväksyi Saksan esittämät väitteet, joiden mukaan kustannuksia ei missään määrin voida pitää valtiontukena, se ei vaikuttaisi lopulliseen arvioon käsiteltävänä olevasta asiasta” (alleiviivaus lisätty). Kyseisissä johdanto-osan kappaleissa komissio ei siis ole vahvistanut eikä kiistänyt Saksan kantaa, jonka mukaan tietyt tehtävät, myös toimintaturvallisuutta koskevat tehtävät, kuuluivat julkisen vallan tehtäviin, vaan todennut, ettei sen tarvitse ottaa asiaan kantaa, koska vaikka toimenpide katsottaisiin tueksi, se olisi hyväksyttävää tukea.
- (399) Kolmanneksi komissio toteaa, että toisin kuin Belgia väittää, Leipzig/Hallen lentoasemaa koskevasta komission päätöksestä annetun unionin yleisen tuomioistuimen tuomion 225 kohdassa ei ole vahvistettu tätä komission väitettyä kantaa. Unionin yleinen tuomioistuin on nimittäin toistanut kyseisen komission päätöksen johdanto-osan 182 ja 183 kappaleen muistuttaakseen komission kannasta ja todennut komission katsoneen, ettei sen tarvitse tehdä lopullista päätelmää tästä kysymyksestä (eli siitä, pitäisikö hyväksyä Saksan viranomaisten väitteet, joiden mukaan kustannuksia ei missään määrin voida pitää valtiontukena).
- (400) Vallonian alueen ja BSCA:n väliseen sopimukseen liitetyn eritelmän 12 ja 19 artiklassa määritellyt huoltopalvelut ja eritelmän 25 artiklassa, jota oli muutettu 10 päivänä maaliskuuta 2006 tehdyllä viidennellä lisäsopimuksella, määritellyt maaliikenteen turvallisuuteen liittyvät palvelut ovat luonteeltaan taloudellisia. Niihin on siis sovellettava valtiontukisääntöjä.

⁽¹³⁶⁾ Katso alaviite 89.

⁽¹³⁷⁾ Katso alaviite 90.

c) Lentojen seuranta ja kirjaaminen, alustava lennonsuunnittelu sekä ilma-alusten opastaminen

(401) Tässä jaksossa komissio tarkastelee, voidaanko seuraaviin palveluihin, joiden suorittaminen on uskottu BSCA:lle ja joista BSCA:lle maksetaan korvaus 15 päivänä tammikuuta 2008 tehdyn kuudennen lisäsopimuksen mukaisesti, olla soveltamatta valtioneuvoston päätöksiä, koska ne eivät ole luonteeltaan taloudellisia:

— lentojen seuranta ja kirjaaminen ⁽¹³⁸⁾, alustava lennonsuunnittelu ⁽¹³⁹⁾;

— lentokoneiden opastaminen ⁽¹⁴⁰⁾.

(402) Belgian mukaan (katso johdanto-osan 240) kappale) lentojen seurantaan ja kirjaamiseen, alustavaan lennonsuunnitteluun ja ilma-alusten opastamiseen liittyvät tehtävät ovat olennainen osa siviili-ilmailun turvallisuutta. Ne kuuluvat julkisen vallan tehtävien piiriin, koska ne ovat lentoaseman turvallisuuden kulmakiviä.

(403) Komissio katsoo, että korvattavat tehtävät ovat erottamaton osa lentoaseman pitäjänä toimivan BSCA:n taloudellista toimintaa. Ne eivät kuulu turvatoimia koskeviin tehtäviin, joilla tarkoitetaan laittomien toimien torjuntaa, eivätkä mihinkään toimintaan, joka kuuluu julkisen vallan vastuulle.

(404) Komissio toteaa tämän perusteella, että lentojen seuranta ja kirjaaminen, alustava lennonsuunnittelu ja lentokoneiden opastaminen ovat luonteeltaan taloudellista toimintaa. Niiden rahoitukseen on siis sovellettava valtioneuvoston päätöksiä.

6.1.1.3 Sowaerin merkitsemä pääomanlisäys

(405) Koska Sowaer merkitsi muodollisen tutkintamenettelyn kohteena olevan BSCA:n pääomanlisäyksen vuonna 2002 eli tuomion ADP ⁽¹⁴¹⁾ jälkeen, tähän pääomanlisäykseen on sovellettava komission valtioneuvoston päätöksiä (katso johdanto-osan 346) kappale).

6.1.2 Valikoiva etu

(406) Sen arvioimiseksi, ovatko valtion toimenpiteet tukea, on määritettävä, saako kohteena oleva yritys taloudellista hyötyä, jota se ei olisi tavanomaisin markkinaehdoin saanut. Taloudellinen etu voidaan sulkea pois, jos kyseiset toimenpiteet ovat julkisyhteisöjen tai julkisten yritysten tavanomaisin markkinaehdoin toteuttamia taloudellisia toimenpiteitä. ⁽¹⁴²⁾ Tätä varten on ratkaistava, olisiko yksityinen toimija, jonka toiminta perustuu ennakoitaviin kannattavuusnäkömiin, osallistunut vastaavissa olosuhteissa samoihin operaatioihin kuin toimenpiteen myöntävä taho, kun ei oteta huomioon yhteiskunnallisia eikä aluepoliittisia tai alakohtaisia näkökantoja, jäljempänä 'markkinataloussijoittajaa koskeva kriteeri'. Taloudellisen edun mahdollisuus voidaan sulkea pois myös silloin, kun toimenpiteet ovat yrityksille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen suorittamisesta maksettuja korvauksia, edellyttäen, että korvaukset täyttävät tuomiossa Altmark ⁽¹⁴³⁾ esitetyt kumulatiiviset kriteerit. Komissio tarkastelee jäljempänä kyseisiä toimenpiteitä Altmark-kriteerien ja markkinataloussijoittajaa koskevan kriteerin perusteella.

⁽¹³⁸⁾ Lentojen seurannalla ja kirjaamisella tarkoitetaan Vallonian viranomaisten tietokannan täydentämistä lentoja koskevilla tiedoilla (esimerkiksi matkustajamäärä, ilma-aluksen tunnus, ohjaajan nimi, ilma-aluksen tyyppi, lennon laatu, lennon lähtöpaikka ja lentokoneen paino).

⁽¹³⁹⁾ Alustava lennonsuunnittelu käsittää viestinnän, lentosuunnitelmat, lähtö- ja saapumisajat (slotit), radiopuhelinliikenteen sekä lentokoneiden paikoituksen koordinoinnin.

⁽¹⁴⁰⁾ Ilma-alusten opastaminen käsittää kaksi tehtävää: i) ilma-aluksen seisontapaikalla tapahtuva opastus, josta huolehtii aluekoordinaattori jokaisen saapuvan lennon osalta, ja ii) autolla tapahtuva follow me -opastus, jota käytetään vain, kun ilma-aluksen ohjaaja ei tunne lentoasemaa (liikelennot) tai kun kyseessä on D-tyypin suuri lentokone.

⁽¹⁴¹⁾ Katso alaviite 85.

⁽¹⁴²⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 11.7.1996, SFEI ym., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60 kohta ja unionin tuomioistuimen tuomio 29.4.1999, Espanja v. komissio, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41 kohta.

⁽¹⁴³⁾ Katso alaviite 92.

6.1.2.1 Altmark-kriteerien soveltaminen

- (407) Aluksi on tarkasteltava Belgian väitettä, joka esitetään 5.1.1.1(c)(ii) kohdassa ja jonka mukaan tiettyjä lentoasematoimintaan liittyviä palveluja varten maksettava avustus – olettaen, että osa näistä palveluista on taloudellisia – ei ole BSCA:lle annettu etu tuomiossa Altmark⁽¹⁴⁴⁾ esitettyjen kriteerien perusteella.
- (408) Komissio katsoo 6.1.1 jaksossa esitetyn analyysin perusteella, että osa palveluista, joita varten avustusta maksetaan, ei ole luonteeltaan taloudellisia (esimerkiksi palontorjuntaan ja turvatoimiin liittyvät palvelut). Se jättää siksi tarkastelunsa ulkopuolelle avustuksen sen osan, jolla korvataan näiden palvelujen kustannukset.
- (409) Komissio kuitenkin katsoo, että toinen osa palveluista, joita varten avustusta maksetaan, on luonteeltaan taloudellisia. Tällaisia palveluja ovat esimerkiksi kaupallisessa toiminnassa käytettävien infrastruktuurien huolto ja korjaus sekä ilma-alusten opastaminen.
- (410) Komissio katsoo Belgian tekemän ilmeisen arviointivirheen pitäessään näitä palveluja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvinä palveluina. Euroopan unionin valtioneuvoston päätöksen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen annetun komission tiedonannon⁽¹⁴⁵⁾ 47 kohdassa todetaan, että yleisesti ottaen ”julkisen palvelun erityistehtävän” uskomisen yritykselle merkitsee sellaisten palvelujen tarjoamista, joita yritys ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen tai ei hoitaisi samassa määrin tai samoilla ehdoilla. Niitä ei voida erottaa taloudellisesta lentoasematoiminnasta.
- (411) BSCA:ta ei myöskään ole valittu menettelyssä, joka vastaa neljännessä Altmark-kriteerissä määritettyjä edellytyksiä.
- (412) Belgia ei myöskään ole esittänyt todisteita siitä, että avustuksen määrä olisi määritetty tarkastelemalla, kuinka suuret kustannukset hyvin johdetulle ja riittävästi varustetulle keskivertoyritykselle olisi aiheutunut kyseisten veloitteiden täyttämisestä. Belgian perustelut eivät nimittäin ole riittävät:

— Belgian mukaan edellä johdanto-osan 410 kappaleessa mainitussa tiedonannossa esitetyt suhdeluvut osoittavat, että BSCA:ta johdetaan tehokkaasti (katso johdanto-osan 253 kappale), määrittelemättä kuitenkaan, mistä suhdeluvuista on kyse, tai ilmoittamatta niiden arvoa.

— Belgia lisää, että BSCA kykeni houkuttelemaan yksityisiä sijoittajia, kun se yksityistettiin osittain vuonna 2009. Komissio kuitenkin korostaa, että sijoittajat saattoivat investoida pääomaa BSCA:han (ja saada samalla veto-oikeuden tärkeisiin päätöksiin) nimenomaan tuen – eivätkä hyvän johdon – vuoksi, koska ne saattoivat toivoa BSCA:n sen ansiosta houkuttelevan merkittävän määrän liikennettä ja tuottavan siksi runsaasti voittoa. Tässä yhteydessä on syytä myös muistaa, että yksityiset sijoittajat voivat hankkia osuuksia huonosti johdetuissa yrityksissä, jotka ne toivovat voivansa tervehdyttää saadessaan niissä määräysvallan tai määräysvaltaa. Tämä koskee myös BSCA:han investoinutta yksityistä sijoittajaa, joka sai veto-oikeuden tärkeisiin päätöksiin.

— Charleroin lentoaseman ei voida myöskään todeta olevan hyvin johdettu vain siksi, että sen liikevaihto tai liikennemäärä lisääntyi, vaikka Belgia näin tekeekin (katso johdanto-osan 254) kappale). Liikevaihdon tai liikennemäärän lisääntyminen voi johtua tuesta, jonka ansiosta BSCA saattoi tarjota lentoyhtiöille erittäin edulliset ehdot ja näin houkutella liikennettä.

— Myöskään Belgian perustelu, jonka mukaan ”käytössä oleva rahoitusmekanismi osoittaa lisäksi, että BSCA:lle kaikista sen suoritettavaksi uskotuista palveluista maksettava korvaus on lähtökohtaisesti pienempi kuin markkinahinta, koska korvauksella on ollut enimmäismäärä vuodesta 2006 (palontorjuntaan ja maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyvät palvelut) ja vuodesta 2010 (turvatoimiin liittyvät palvelut) alkaen” (katso johdanto-osan 255) kappale), ei todista BSCA:n olleen hyvin johdettu. Sen ansiosta voidaan vain mahdollisesti todeta, ettei korvauksia maksettu liikaa.

⁽¹⁴⁴⁾ Katso alaviite 92.

⁽¹⁴⁵⁾ EUVL C 8, 11.1.2012, s. 4.

- (413) Edellä esitetyn perusteella voidaan todeta, että ainakaan ensimmäinen ja neljäs Altmark-kriteeri eivät täyty. Komissio ei näin ollen voi tuomion Altmark perusteella sulkea pois mahdollisuutta, että avustuksella, jonka Vallonian alue maksoi lentoasematoimintaan liittyviä palveluja varten, olisi annettu etu.

6.1.2.2 *Markkinataloustoimijaa koskevan kriteerin soveltaminen*

- (414) Komissio katsoo, että ratkaistaessa toimenpiteen myöntäjää on tarkasteltava yhdessä toimia, joita ovat toteuttaneet i) Vallonian alue lentoasema-alueen maanomistajana ja ii) Sowaer-yhtiö, joka on Vallonian alueen yksinomaisessa määräysvallassa, maa-alueen käyttöoikeuden haltijana, lentoasema-alueelle rakennettujen infrastruktuurien omistajana sekä Vallonian alueen delegeimien tehtävien suorittajana, kun toimet liittyvät samaan toimintaan ja samaan lentoasemaan. Vaikuttaa nimittäin siltä, että Sowaer on toiminut Vallonian alueen välikätenä. Ratkaistaessa, annetaanko 3.1 jaksossa määritellyillä toimenpiteillä etu vai ei, komissio katsoo tämän vuoksi jäljempänä, että toimenpiteen on myöntänyt Vallonian alueen ja Sowaerin muodostama kokonaisuus, jäljempänä 'Vallonia-Sowaer'.

- (415) Komissio katsoo näin ollen, että sen on tarkasteltava yhdessä Vallonia-Sowaerin sitoumuksia silloin, kun niillä muutetaan toimiluvan taloudellisia ehtoja (infrastruktuurien käyttöön antaminen, mukaan lukien investointiohjelman kehittäminen ja suurten korjausten kustantaminen, toimilupamaksu, avustus tiettyjä lentoasematoimintaan liittyviä palveluja varten, mikäli nämä palvelut ovat luonteeltaan taloudellisia) ja kun ne ovat lähes samanaikaisia ja yhteydessä toisiinsa.

- (416) Komissio soveltaa siksi markkinataloussijoittajaa koskevaa kriteeriä kuhunkin neljästä seuraavasta toimenpidekokonaisuudesta:

- Sowaerin ja BSCA:n välinen vuoden 2002 sopimus ja Vallonian alueen ja BSCA:n väliseen sopimukseen 29 päivänä maaliskuuta 2002 tehty muutos, jäljempänä 'vuoden 2002 sopimukset';
- huhtikuun 3 päivänä 2003 tehty Vallonian hallituksen päätös kapasiteetiltaan alkuperäistä suunnitelmaa suuremman terminaalin (kolme miljoonaa matkustajaa kahden miljoonan sijaan) rakentamisesta ja suurempaan autojen pysäköintikapasiteettiin varautumisesta, jäljempänä 'vuoden 2003 investointipäätös';
- huhtikuun 4 päivänä 2006 tehty Sowaerin ja BSCA:n välinen palvelusopimus ja Vallonian alueen ja BSCA:n väliseen sopimukseen 10 päivänä maaliskuuta 2006 tehty muutos, jäljempänä 'vuoden 2006 sopimukset';
- Vallonian alueen ja BSCA:n väliseen sopimukseen 15 päivänä tammikuuta 2008 tehty muutos, jäljempänä 'vuoden 2008 muutos'.

- (417) Komissio soveltaa markkinataloussijoittajaa koskevaa kriteeriä myös Sowaerin tammikuussa 2002 merkitsemään BSCA:n pääomanlisäykseen.

- (418) Jos osoittautuu, että jollakin näistä toimenpiteistä on annettu etu, komissio tarkastelee, onko etu valikoiva.

- a) Markkinataloussijoittajaa koskevan kriteerin soveltaminen infrastruktuurin käyttöön antamista koskeviin toimenpiteisiin, mukaan lukien uusien investointien toteuttaminen ja suuret korjaukset, ja tiettyjä lentoasematoimintaan liittyviä palveluja varten myönnettyyn avustukseen

- i) Vuoden 2002 sopimukset

1. Markkinataloustoimijaa koskevan kriteerin soveltaminen

- a) Neljään toimenpiteeseen sovellettavat yleiset periaatteet

- (419) Ilmailusuuntaviivojen 51 kohdassa muistutetaan, että analysoitaessa, onko lentoasemien julkinen rahoitus markkinataloustoimijatestin mukainen, perustana olisi oltava rahoituksen myöntävän yksikön kannalta vankat kannattavuusnäkökulmat. ⁽¹⁴⁶⁾

⁽¹⁴⁶⁾ Komission päätös 2013/664/EU, annettu 25 päivänä heinäkuuta 2012, toimenpiteestä SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Suomi Finavia, Airpro ja Ryanair – Tampere-Pirkkalan lentoasema (EUVL L 309, 19.11.2013, s. 27).

- (420) Komissio toteaa, ettei Vallonian alue ole esittänyt liiketoimintasuunnitelmaa, joka osoittaisi, millaiset kannattavuusnäköymät suunnitellut investoinnit tarjosivat Vallonian alueelle ja/tai Sowaerille silloin, kun kunkin investoinnin toteuttamisesta tehtiin sitova päätös. Liiketoimintasuunnitelman puuttuminen viittaa siihen, ettei Vallonian alue ja/tai Sowaer toiminut markkinataloustoimijan tavoin hyväksyessään toimenpiteet BSCA:n hyväksi.
- (421) Komissio toteaa myös, että Vallonian hallituksen päätösten tueksi esitetyissä raporteissa investointien kannattavuutta perustellaan lentoaseman kehittymisen myönteisellä vaikutuksella Charleroin ja sitä ympäröivän alueen talouteen ja työllisyyteen. ⁽¹⁴⁷⁾ Komissio muistuttaa kuitenkin, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan aluekehitystä koskevia näkökohtia ei voida ottaa huomioon markkinataloustoimijaa koskevaa kriteeriä sovellettaessa. ⁽¹⁴⁸⁾
- (422) Vaikka Vallonian alueella ja/tai Sowaerilla ei ollut liiketoimintasuunnitelmaa, komissio on tarkastellut, onko johdanto-osan 416) kappaleessa tarkoitettujen neljän toimenpidekokonaisuuden nettonykyarvo Vallonia-Sowaerin muodostamalle kokonaisuudelle positiivinen. Jos nettonykyarvo on positiivinen, kyseinen toimenpide on kannattava mainitulle toimijalle.
- (423) Nettonykyarvo on laskettu diskonttaamalla yhteenlasketut Vallonia-Sowaerin rahavirrat (tulot miinus kustannukset), joita voitiin myöntämishetkellä odottaa kultakin toimenpidekokonaisuudelta.
- (424) Nettonykyarvon laskennassa käytetty diskonttokorko on määritetty arvioimalla toimenpiteen myöntäneen yksikön pääomakustannukset toimenpiteen myöntämishetkellä. Yksikön pääomakustannukset määräytyvät sen rahoitusrakenteen ja etenkin sen omien varojen ja velkojen perusteella. Tarkasteltavassa tapauksessa suurin osa hankkeeseen liittyvistä Vallonia-Sowaerille aiheutuvista kustannuksista johtui Sowaerin rahoittamista investoinneista. Tästä syystä komissio on päättänyt arvioida toimenpiteen myöntäneen yksikön pääomakustannukset Vallonia-Sowaerin valitsema rahoitusvälineen Sowaerin taseen rakenteen ja Sowaerin pääomamarkkinoille pääsyn ehtojen perusteella.

b) Markkinataloustoimijaa koskevan kriteerin soveltaminen vuoden 2002 sopimuksiin

- (425) Vuoden 2002 sopimusten mukaisesti Vallonia-Sowaer päätti antaa BSCA:n käyttöön toimilupamaksua vastaan Charleroin lentoaseman maa-alueet ja infrastruktuurit ja sitoutua kehittämään kyseisiä infrastruktuureja Sowaerin ja BSCA:n väliseen vuoden 2002 sopimukseen liitetyn investointiohjelman mukaisesti, toteuttamaan suuret huolto- ja korjaustyöt sekä maksamaan BSCA:lle avustusta tiettyjä lentoasematoimintaan liittyviä palveluja varten.
- (426) Vaihtoehtoisessa skenaariossa Vallonia-Sowaer ei olisi allekirjoittanut vuoden 2002 sopimuksia eikä siis myöskään sitoutunut tekemään uusia raskaita investointeja eikä myöntämään palontorjunta- ja huoltoavustusta. Komissio on olettanut, että jos vaihtoehtoinen skenaario olisi toteutunut eikä tukea olisi myönnetty, lentoasema olisi todennäköisesti jatkanut toimintaansa mutta se olisi ollut huomattavasti suppeampaa, koska lentoaseman liikenteen merkittävä lisääntyminen edellytti vuoden 2002 sopimusten mukaisia investointeja. Vaihtoehtoisen skenaarion mukainen nettonykyarvo olisi lievästi positiivinen. Sitä ei ole mahdollista arvioida luotettavasti varsinkaan siksi, että on erittäin vaikea arvioida, mikä olisi ollut ennakoitu liikennemäärä ilman vuoden 2002 sopimuksia, tai Vallonia-Sowaerin BSCA:lta toimilupamaksuina saamaa määrää. Komissio on tästä syystä nettonykyarvolaskelmissaan olettanut, että vaihtoehtoskenaarion nettonykyarvo on nolla. Jos vuoden 2002 sopimusten nettonykyarvo on tämän oletuksen perusteella negatiivinen, se on väistämättä negatiivinen myös, jos oletetaan, että vaihtoehtoskenaarion nettonykyarvo on positiivinen. Oletus on siis Vallonia-Sowaerin ja BSCA:n kannalta edullinen.

⁽¹⁴⁷⁾ Ks. 8 päivänä marraskuuta 2000 päivätty Vallonian hallituksen talousministerin muistio.

⁽¹⁴⁸⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 21.1.1999, Neue Maxhütte Stahlwerke ja Lech-Stahlwerke v. komissio, T-129/95, T-2/96 ja T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, 120 kohta.

i) Vuoden 2002 toimenpiteen nettonykyarvon laskennassa huomioon otetut kustannukset ja tulot

(427) Komissio on laskenut vuoden 2002 sopimusten nettonykyarvon Vallonia-Sowaerille määrittämällä kustannukset ja tulot, joita Vallonian alue ja Sowaer saattoivat odottaa näiden sopimusten tuottavan, laskemalla yhteen seuraavat:

— Kaudella 2002–2015:

— Niiden investointien (katso taulukko 13) ja luonteeltaan taloudellisten palvelujen ennakoitujen kustannukset, joita Sowaerin piti toteuttaa, sekä se osa Vallonian alueen tiettyjä lentoasematoimintaan liittyviä palveluja varten maksamasta avustuksesta, joka maksettiin luonteeltaan taloudellisia palveluja varten.

— BSCA:n maksamasta toimilupamaksusta Sowaerille koituvat ennakoitujen tulot.

— Kaudella 2016–2040:

— Hankkeesta vuoden 2015 jälkeen odotetun kassavirran arvo. Hankkeesta vuoden 2015 jälkeen aiheutuvien rahavirtojen arvo on arvioitu jatkuvan kasvun mallin avulla. Kasvuvauhdiksi on oletettu kaksi prosenttia, mikä kuvastaa ennakoitua inflaatiota kyseisellä kaudella. ⁽¹⁴⁹⁾

(428) Nämä tiedot perustuvat ennusteisiin, joita Vallonian alueella ja Sowaerilla olisi ollut käytettävissään vuonna 2002 etenkin liikenteestä ja kustannuksista. Komissio ei siis ole ottanut huomioon investointiohjelman kustannuspoikkeamia, jotka eivät olleet ennakoitavissa, kun päätös ohjelmaan sitoutumisesta tehtiin vuonna 2002 (esimerkiksi rakennuskustannusten nousu ja kustannuspoikkeamat, joita aiheuttivat sellaiset maaperän vakausongelmat, jotka eivät olleet tiedossa investointiohjelmaa laadittaessa).

(429) Komissio ei myöskään ole ottanut nettonykyarvolaskelmissaan huomioon maa-alueiden ja infrastruktuurien arvoa. Tämä koskee sekä vuoden 2002 sopimusten tekemiseen perustuvaa laskelmaa että vaihtoehtoskenaariota koskevaa laskelmaa. Nettonykyarvolaskelma perustuu nimittäin vuonna 2002 toivottuihin tuleviin kassavirtoihin.

(430) Komissio ei myöskään ole ottanut huomioon mahdollista lisäarvoa, jota koituisi pääomasta ja Sowaerille BSCA:n omistussuuden perusteella maksetuista osingoista. Unionin tuomioistuin on todennut ⁽¹⁵⁰⁾, että ”sen arvioimiseksi, onko valtion toimenpidettä pidettävä tukena, on määritettävä, saako edunsaajayritys sellaista taloudellista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisten markkinoilla sovellettavien ehtojen mukaan. Kansallisen tuomioistuimen on tätä tutkimusta toimittaessaan määritettävä tavanomainen korvaus kyseisistä suoritteista.” Komissio katsoo, että tarkasteltavassa tapauksessa Sowaer myönsi BSCA:lle edun antaessaan infrastruktuurin sen käyttöön markkinahintaa alhaisemmalla hinnalla, vaikka oletettaisiin, että Sowaer toivoi saavansa tappionsa takaisin omistamansa pääoman arvonnousuna tai sille maksettavina osinkoina. Komissio toteaa lisäksi, että lähestymistapa, jossa otetaan huomioon pääomasta ja osingoista koituva lisäarvo, vaikuttaisi kilpailuun. Äärimmillään vietyinä tämä skenaario johtaisi sen hyväksymiseen, että viranomainen voi periä olematonta toimilupamaksua lentoasemalta, jonka osakas se on (koska viranomainen voisi olettaa saavansa osinkoja ja/tai osakkeidensa arvon nousevan), ilman, että se katsottaisiin tueksi. Tämän ansiosta lentoasema voisi tarjota lentoyhtiöille erittäin alhaisia maksuehtoja, mikä vääristäisi kilpailua suhteessa etenkin yksityisiin lentoasemiin.

(431) Seuraavassa taulukossa esitetään luonteeltaan taloudellisten investointien kustannukset, jotka komissio on ottanut huomioon laskiessaan vuoden 2002 toimenpiteen nettonykyarvon.

Taulukko perustuu 15 päivänä huhtikuuta 2002 tehtyyn Sowaerin ja BSCA:n väliseen sopimukseen liitettyyn Charleroin lentoasemaa koskevaan investointiohjelmaan. Vaikka ohjelma oli liitetty 15 päivänä huhtikuuta 2002 tehtyyn Sowaerin ja BSCA:n väliseen sopimukseen, siinä ei yksilöidä investointeja, jotka olivat tekemättä 15 päivänä huhtikuuta 2002, vaan kaikki investoinnit, jotka oli pitänyt tehdä 1 päivän tammikuuta 2001 jälkeen tai jotka olivat vielä tekemättä. Määrittääkseen investoinnit, jotka olivat tekemättä 15 päivänä huhtikuuta 2002,

⁽¹⁴⁹⁾ Kahden prosentin kasvuvauhtia on käytetty myös Vallonian alueen ja sittemmin Sowaerin ja BSCA:n välisissä sopimuksissa esimerkiksi muuttuvan maksun ylärajan kasvuprosenttina.

⁽¹⁵⁰⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 11.7.1996, SFEI ym., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60 ja 61 kohta.

komissio on siirtänyt vuoteen 2002 vuosien 2001 ja 2002 ennakoidut investoinnit ⁽¹⁵¹⁾ ja vähentänyt tästä summasta 15 päivänä huhtikuuta 2002 jo toteutetut investoinnit ⁽¹⁵²⁾.

Taulukko 13

Huhtikuun 15 päivänä 2002 tekemättä olleet investoinnit

| | <i>(miljoonaa euroa)</i> | | | |
|--|--------------------------|------|------|-----------------------|
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2002 + 2003 + 2004 |
| Pakkolunastus (1. vaiheen saldo) | 0,55 | 0,00 | 0,00 | 0,55 |
| Uusien maa-alueiden hankinta | 3,59 | 0,00 | 0,00 | 3,59 |
| Saldo: uudet maa-alueet | 0,00 | 0,00 | 0,94 | 0,94 |
| SABCA:n peruskorjaus | 1,39 | 0,00 | 0,00 | 1,39 |
| Lopputilitys, oikaisuerät ja muut | 1,12 | 0,00 | 0,00 | 1,12 |
| Välisumma | 6,64 | 0,00 | 0,94 | 7,59 |
| | | | | |
| Teknisten ja hallintotilojen kunnostus | 1,55 | 0,00 | 0,00 | 1,55 |
| Lentoasema-alueen aitaaminen | 0,27 | 0,00 | 0,00 | 0,27 |
| Lähestymisvalot ja rullaustien valot | 0,42 | 0,00 | 0,00 | 0,42 |
| Hulevesiputkistojen uusiminen | 0,27 | 0,00 | 0,00 | 0,27 |
| Lentopolttoaineaseman laajennus | 0,27 | 0,00 | 0,00 | 0,27 |
| Jätehuolto | 0,12 | 0,00 | 0,00 | 0,12 |
| Eteläisen rullaustien uusiminen | 0,50 | 0,00 | 0,00 | 0,50 |
| Hautausmaan pysäköintialue | 0,03 | 0,00 | 0,00 | 0,03 |
| Maanalaisen pysäköintialueen paloilmajärjestelmä | 0,17 | 0,00 | 0,00 | 0,17 |
| Viemäröinti ja vedenpuhdistus | 5,18 | 0,00 | 0,00 | 5,18 |
| Energia- ja televiestintälaitteet | 2,01 | 0,00 | 0,00 | 2,01 |
| Tekniikkatunneli | 0,74 | 0,45 | 0,00 | 1,19 |

⁽¹⁵¹⁾ Sellaisina kuin ne mainittiin 15 päivänä huhtikuuta 2002 tehdyn Sowaerin ja BSCA:n välisen sopimuksen liitteenä olevassa Charleroin lentoasemaa koskevassa investointiohjelmassa.

⁽¹⁵²⁾ Sellaisina kuin BSCA on ne ilmoittanut.

| | (miljoonaa euroa) | | | |
|---|-------------------|--------------|--------------|-----------------------|
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2002 + 2003 + 2004 |
| Huoltotie | 0,00 | 0,00 | 0,82 | 0,82 |
| Maantäyttö | 6,20 | 1,86 | 0,62 | 8,68 |
| Kiitotien pidennys | 9,92 | 2,48 | 0,00 | 12,39 |
| Pohjoinen rullaustie ja kiitotien poistumistie | 2,48 | 3,72 | 1,02 | 7,21 |
| Lentokoneiden paikoitusalue ja asematason uusiminen | 4,96 | 2,48 | 0,00 | 7,44 |
| Lennonjohtolaitteet | 0,00 | 0,50 | 3,07 | 3,57 |
| Polttoaine- ja lentokonehallipalvelut | 0,25 | 1,61 | 0,00 | 1,86 |
| Lennonjohtotorni | 0,00 | 0,25 | 0,25 | 0,50 |
| Toimisto- ja rahtirakennukset | 0,00 | 0,25 | 2,13 | 2,38 |
| Välisumma | 35,33 | 13,58 | 7,91 | 56,82 |
| Uusi terminaali | 12,64 | 12,39 | 2,97 | 28,01 |
| YHTEENSÄ | 54,62 | 25,98 | 11,82 | 92,42 |

Tämän jälkeen komissio on ottanut huomioon vain sen investointien osan, jonka se katsoo liittyvän taloudelliseen toimintaan. Näin ollen seuraavia ei ole otettu huomioon:

- lentoaseman sen osan aitaaminen, jolle pääsee vain poliisin tarkastuksen jälkeen tai jolla lentokoneet sijaitsevat (katso selitykset johdanto-osan 365) kappaleessa);
- lennonjohtotorni (katso selitykset johdanto-osan 365) kappaleessa);
- seitsemän prosenttia uuteen terminaaliin liittyvistä investoinneista (katso selitykset johdanto-osan 366) kappaleessa).

Tuloksena on saatu seuraava investointisuunnitelma:

Taulukko 14

Luonteeltaan taloudellisten investointien kustannukset, jotka komissio on ottanut huomioon laskiessaan vuoden 2002 toimenpiteen nettonykyarvon

| | (miljoonaa euroa) | | | | |
|----------------------------------|--------------------------|------|------|------|-----------------------|
| | Taloudellinen osa (%) | 2002 | 2003 | 2004 | 2002 + 2003 + 2004 |
| Pakkolunastus (1. vaiheen saldo) | 100 | 0,55 | 0,00 | 0,00 | 0,55 |
| Uusien maa-alueiden hankinta | 100 | 3,59 | 0,00 | 0,00 | 3,59 |

| | | <i>(miljoonaa euroa)</i> | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|------|------|-----------------------|
| | Taloudellinen osa (%) | 2002 | 2003 | 2004 | 2002 + 2003 + 2004 |
| Saldo: uudet maa-alueet | 100 | 0,00 | 0,00 | 0,94 | 0,94 |
| SABCA:n peruskorjaus | 100 | 1,39 | 0,00 | 0,00 | 1,39 |
| Lopputilitys, oikaisuerät ja muut | 100 | 1,12 | 0,00 | 0,00 | 1,12 |
| Välisumma | | 6,64 | 0,00 | 0,94 | 7,59 |
| | | | | | |
| Teknisten ja hallintotilojen kunnostus | 100 | 1,55 | 0,00 | 0,00 | 1,55 |
| Lentoasema-alueen aitaaminen | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Lähestymisvalot ja rullaustien valot | 100 | 0,42 | 0,00 | 0,00 | 0,42 |
| Hulevesiputkistojen uusiminen | 100 | 0,27 | 0,00 | 0,00 | 0,27 |
| Lentopolttoaineaseman laajennus | 100 | 0,27 | 0,00 | 0,00 | 0,27 |
| Jätehuolto | 100 | 0,12 | 0,00 | 0,00 | 0,12 |
| Eteläisen rullaustien korjaus | 100 | 0,50 | 0,00 | 0,00 | 0,50 |
| Hautausmaan pysäköintialue | 100 | 0,03 | 0,00 | 0,00 | 0,03 |
| Maanalaisen pysäköintialueen paloilmajärjestelmä | 100 | 0,17 | 0,00 | 0,00 | 0,17 |
| Viemäröinti ja vedenpuhdistus | 100 | 5,18 | 0,00 | 0,00 | 5,18 |
| Energia- ja televiestintälaitteet | 100 | 2,01 | 0,00 | 0,00 | 2,01 |
| Tekniikkatunneli | 100 | 0,74 | 0,45 | 0,00 | 1,19 |
| Huoltotie | 100 | 0,00 | 0,00 | 0,82 | 0,82 |
| Maantäyttö | 100 | 6,20 | 1,86 | 0,62 | 8,68 |
| Kiitotien pidennys | 100 | 9,92 | 2,48 | 0,00 | 12,39 |

| | Taloudellinen osa (%) | 2002 | 2003 | 2004 | (miljoonaa euroa) 2002 + 2003 + 2004 |
|---|-----------------------|--------------|--------------|--------------|---|
| Pohjoinen rullastie ja kiitotien poistumistie | 100 | 2,48 | 3,72 | 1,02 | 7,21 |
| Lentokoneiden paikoitusalue ja asematason uusiminen | 100 | 4,96 | 2,48 | 0,00 | 7,44 |
| Lennonjohtolaitteet | 100 | 0,00 | 0,50 | 3,07 | 3,57 |
| Polttoaine- ja lentokonehallipalvelut | 100 | 0,25 | 1,61 | 0,00 | 1,86 |
| Lennonjohtotorni | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Toimisto- ja rahtirakennukset | 100 | 0,00 | 0,25 | 2,13 | 2,38 |
| Välisumma | | 35,06 | 13,34 | 7,66 | 56,06 |
| Uusi terminaali | 93 % | 11,76 | 11,53 | 2,77 | 26,05 |
| YHTEENSÄ | | 53,46 | 24,86 | 11,37 | 89,69 |

Komission laskelmien mukaan luonteeltaan taloudellisia toimintoja koskevat investoinnit olivat alun perin 89 690 000 euroa eli 97 prosenttia alkuperäisistä investoinneista.

- (432) Näihin investointeihin on lisättävä Charleroin lentoaseman taloudellisista toiminnoista Sowaerille aiheutuneet huoltokustannukset ja toimintamenot, sellaisina kuin Vallonian alue / Sowaer ne ennakoivat. ⁽¹⁵³⁾ Koska 97 prosenttia alun perin suunnitelluista investoinneista liittyi taloudellisiin toimintoihin, ⁽¹⁵⁴⁾ komissio on kertonut 0,97:llä huoltokustannukset ja toimintamenot, jotka mainitaan 23 päivänä toukokuuta 2001 tehdyn Vallonian alueen päätökseen liitetyn Sowaerin liiketoimintasuunnitelman sivulla 10. Vallonian alueen toimittamien tietojen perusteella komissio on katsonut, että 29 prosenttia Charleroin ja Liègen lentoasemien toimintamenoista liittyy Charleroin lentoasemaan.

Taulukko 15

Charleroin lentoaseman taloudellisista toiminnoista Sowaerille aiheutuneet huoltokustannukset (A) ja toimintamenot (B) yhteensä

| | 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⁾ Ks. 23 päivänä toukokuuta 2001 tehdyn Vallonian hallituksen päätöksen liitteenä olevan Sowaerin liiketoimintasuunnitelman sivu 10.

⁽¹⁵⁴⁾ Ks. johdanto-osan 431 kappaleen loppu.

- (433) Laskelmaan on vielä lisättävä palontorjunta- ja huoltoavustuksen se osa, joka liittyy taloudellisiin toimintoihin. Komissio arvioi, että 10 prosenttia BSCA:n vuoden 2002 liiketoimintasuunnitelmassa määritetyistä palontorjunta- ja huoltoavustuksella korvatuista kuluista oli luonteeltaan taloudellisia.

Taulukko 16

Palontorjunta- ja huoltoavustuksen osa, jolla on korvattu taloudellisia toimintoja

(miljoonaa euroa)

| 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) Komissio on siis määrittänyt lähtevät kassavirrat, jotka on otettava huomioon vuoden 2002 toimenpiteen nettonykyarvoa laskettaessa, laskemalla yhteen taulukoiden 14, 15 ja 16 viimeiset rivit.

Taulukko 17

Kassavirrat, jotka komissio on ottanut huomioon laskiessaan vuoden 2002 toimenpiteen nettonykyarvon vuoteen 2015 asti

(miljoonaa euroa)

| 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) Hankkeen nettonykyarvon laskemiseksi on määritettävä ennakoitujen tulot. Ennakoidut tulot koostuvat Sowaerin ja BSCA:n välisen vuoden 2002 sopimuksen 11.1 artiklassa vahvistetun, BSCA:n maksaman toimilupamaksun muuttuvasta osasta, joka oli 35 prosenttia BSCA:n lentoliikenteeseen liittyvistä tuloista ja jonka enimmäismäärä vaihteli eri aikoina. Lentoliikenteeseen liittyviä tuloja koskevien ennusteiden perusteella oli ennakoitavissa, että muuttuvalla maksulla olisi yläraja vuoteen 2015 saakka. Ylärajaksi oli vuonna 2002 vahvistettu 883 689 euroa, jota korotettaisiin kahdella prosentilla vuosittain vuoteen 2006 asti. Vuonna 2007 yläraja nostettaisiin 2 651 067 euroon, jota myös korotettaisiin kahden prosentin vuosivauhdilla. Sowaerin ja BSCA:n välisen vuoden 2002 sopimuksen mukaisesti määriä tarkistettaisiin vuodesta 2015 lähtien. Komissio on olettanut, että yläraja poistuisi vuonna 2015 (jos se olisi olettanut, että yläraja pidetään voimassa vuoden 2015 jälkeen, lopputulokseksi olisi saatu pienempi nettonykyarvo).

Taulukko 18

Sisään tulevat kassavirrat, jotka komissio on ottanut huomioon laskiessaan vuoden 2002 toimenpiteen nettonykyarvon vuoteen 2015 asti

(miljoonaa euroa)

| 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) Komissio on laskenut nettokassavirrat (sisään tulevat miinus lähtevät), jotka se on ottanut huomioon laskiessaan vuoden 2002 toimenpiteen nettonykyarvon taulukon 18 viimeisen rivin ja taulukon 19 viimeisen rivin lukujen välisen eron perusteella.

Taulukko 19

Nettokassavirrat (sisään tulevat miinus lähtevät), jotka komissio on ottanut huomioon laskiessaan vuoden 2002 toimenpiteen nettohyödykkeiden arvion vuoteen 2015 asti

(miljoonaa euroa)

| 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) Vuoden 2002 toimenpiteen nettohyödykkeiden arvion laskennassa huomioon otettu diskonttokorko

(437) Kuten johdanto-osan 424 kappaleessa selitetään, komissio on diskonttokoron määrittämiseksi arvioinut Sowaerille toimenpiteen myöntämishetkellä aiheutuvien pääomakustannusten painotetun keskiarvon. Arvio perustuu seuraaviin tietoihin ja oletuksiin:

- Sowaerin velan suhde pääomaan on 30 prosenttia ⁽¹⁵⁵⁾, jolloin velasta muodostuvan rahoituksen osuus (r_D) on 23 prosenttia;
- velan kustannukset ennen veroja (k_D) ovat samat kuin Sowaerin velan kustannusten painotettu keskiarvo ennen veroja vuonna 2002 eli 4,9–5,5 prosenttia;
- riskipremio (Δk) on 5,51 prosenttia ⁽¹⁵⁶⁾;
- beetakerroin ⁽¹⁵⁷⁾ on 0,91–1,23 prosenttia ⁽¹⁵⁸⁾;
- pääomakustannukset: ilman riskiä sijoitetun pääoman kustannukset ennen veroja (r_f) ovat 5,16–5,37 prosenttia ⁽¹⁵⁹⁾;
- verokanta (t) on 40,2 prosenttia.

Komissio on näiden tietojen ja oletusten perusteella laskenut pääomakustannusten painotetun keskiarvon (C) seuraavan vakiintuneen kaavan avulla:

$$C = (1 - r_D) \times k_E + r_D \times k_D$$

jossa pääomakustannukset (k_E) saadaan pääomahyödykkeiden hinnoittelumallin (CAPM-malli) avulla seuraavasta kaavasta:

$$k_E = r_f + \beta \times \Delta k$$

Tämän kaavan ja edellä esitettyjen oletusten perusteella komissio pitää yhdeksän prosentin diskonttokorkoa kohtuullisena.

iii) Nettohyödykkeiden arvion tulos

(438) Taulukossa 19 esitettyjen nettokassavirtojen nettohyödykkeiden arvion diskontattuna yhdeksällä prosentilla on -83,7 miljoonaa euroa.

⁽¹⁵⁵⁾ Sowaerin vuoden 2002 taseeseen perustuvan, jälkikäteen tehdyn analyysin mukaan. Damodaranin mukaan velan suhde pääomaan on lentoyhtiöillä keskimäärin 35 prosenttia: 'Risk Premiums for Other Markets' 2001 (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁶⁾ Lähde: Damodaran: 'Risk Premiums for Other Markets' 2001 (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁷⁾ Beetakerroin on pääomahyödykkeiden arviointimallin avaintekijä. Sillä mitataan hyödykkeen suhteellista tuottavuutta markkinoihin verrattuna.

⁽¹⁵⁸⁾ Katso alaviite 156.

⁽¹⁵⁹⁾ Belgian valtion 10 vuoden obligaatioiden korko huhtikuussa 2002.

- (439) Jotta voitaisiin laskea hankkeen nettoykyarvo koko toimilupakauden ajalta, sille on asetettava tuleva arvo vuonna 2015. Se saadaan olettamalla, että vuodesta 2015 lähtien kassavirta on vuosien 2013–2015 keskiarvo, joka nousee kaksi prosenttia vuodessa. Koska oletuksena on, että toimilupamaksun muuttuvalla osalla ei ole ylärajaa vuodesta 2016 alkaen, on otettava huomioon kassavirrat ilman ylärajaa vuosina 2013–2015. Komissio on näiden oletusten perusteella laskenut, että hankkeen tulevaksi arvoksi vuonna 2015 voitiin olettaa 8,07 miljoonaa euroa.
- (440) Vuoden 2002 toimenpiteen nettoykyarvo on – 75,63 miljoonaa euroa. Koska arvo on negatiivinen, komissio toteaa, että vuoden 2002 sopimukset eivät täytä markkinataloussijoittajaa koskevaa kriteeriä ja niillä annetaan BSCA:lle etu sen kilpailijoihin nähden.

2. Valikoivuus

- (441) Vuoden 2002 sopimusten mukaisesti Vallonia-Sowaer päätti antaa BSCA:n käyttöön Charleroin lentoaseman maa-alueet ja infrastruktuurit ja sitoutua kehittämään kyseisiä infrastruktuureja Sowaerin ja BSCA:n väliseen vuoden 2002 sopimukseen liitetyn investointiohjelman mukaisesti, toteuttamaan suuret huolto- ja korjaustyöt sekä maksamaan BSCA:lle avustusta tiettyjä lentoasematoimintaan liittyviä palveluja varten. Vastineena tästä BSCA maksoi toimilupamaksua, joka oli pienempi kuin yksityinen markkinataloussijoittaja olisi vaatinut.
- (442) Komissio toteaa, että toimenpide myönnettiin ainoastaan BSCA:lle.
- (443) Belgia on kuitenkin todennut, ⁽¹⁶⁰⁾ että Vallonian alue on maksanut syrjimättömästi avustusta tiettyjä lentoasematoimintaan liittyviä palveluja ⁽¹⁶¹⁾ varten. Lisäksi Belgia on todennut, että Flanderin alueella sijaitsevien lentoasemien turvallisuuteen ja turvatoimiin liittyvistä tehtävistä huolehtii Flanderin alue.
- (444) Komissio kuitenkin esittää seuraavat huomautukset.
- (445) Koska etu syntyy siitä, että yksityinen toimija olisi vaatinut korkeamman toimilupamaksun kyseisten infrastruktuurien käyttöön antamisesta sekä kyseisistä palveluista ja avustuksesta, on ensinnäkin tarkasteltava, annetaanko toimenpiteellä BSCA:lle valikoiva etu. Tässä yhteydessä pelkästään se, että Vallonian alue maksaa samaa avustusta syrjimättömästi muillekin hallinnoimilleen lentoasemille, ei riitä. Olisi todettava, että Vallonian alue on myöntänyt saman toimenpiteen muillekin hallinnoimilleen lentoasemille ja hyväksynyt myös niiltä markkinaehtoista toimilupamaksua pienemmän maksun samoin ehdoin kuin BSCA:lta. Tätä Belgia ei ole osoittanut.
- (446) Komissio toteaa, että vaikka Belgia olisi voinut osoittaa näin tapahtuneen, kyseisenlaisella toimenpiteellä annettaisiin siitä huolimatta BSCA:lle valikoiva etu, koska toimenpiteellä on suosittu tiettyä talouden alaa (joka on lentoasemien hallinnointi) eikä se siksi ole yleisesti sovellettava toimenpide ⁽¹⁶²⁾. Etenkään muiden liikenne-
muotojen hallinnoijat eivät ole saaneet samaa etua.
- (447) Komissio toteaa näin ollen, että toimenpiteellä annetaan BSCA:lle valikoiva etu.

ii) Vuoden 2003 investointipäätös

1. Markkinataloustoimijaa koskevan kriteerin soveltaminen

- (448) Vallonian alue olisi voinut pitäytyä vuoden 2002 ohjelmassa. Huhtikuun 2003 päätöstä vastaa siis vaihtoehtoinen skenaario, jossa olisi noudatettu Sowaerin ja BSCA:n väliseen sopimukseen liitettyä investointiohjelmää. Vuoden 2003 investointipäätöksestä Vallonia-Sowaerille aiheutuneet kustannukset ovat siis kuluja, joita on aiheutunut vuoden 2002 investointiohjelmassa ennakoitujen kustannusten lisäksi.

⁽¹⁶⁰⁾ Komission 7 päivänä helmikuuta 2014 vastaanottama Belgian muistio, jonka otsikkona oli ”Vallonian vastaus 14 päivänä tammikuuta 2014 päivättyyn tietopyyntöön” (vastaus kysymykseen 13).

⁽¹⁶¹⁾ Belgia nimittää näitä palveluja ”ei-taloudelliseksi palveluiksi”.

⁽¹⁶²⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 2.7.1974, Italia v. komissio, C-173/73, ECLI:EU:C:1974:71.

- (449) Sen ratkaisemiseksi, olisiko markkinataloustoimija tehnyt vuoden 2003 investointipäätöksen, on selvitettävä, onko vuoden 2003 toimenpiteen nettonykyarvo positiivinen.
- (450) Vuoden 2003 suunnitelma eroaa vuoden 2002 suunnitelmasta sekä ennakoitujen investointien että odotetun matkustajamäärän osalta.
- (451) Komissio toteaa, että investointieroja on erissä "uusi terminaali" ja "autojen pysäköintialue", joissa sekä määrät että investointiajankohdat muuttuivat. Pysäköintialuetta ja uutta terminaalia koskevien investointien määriä korotettiin vuonna 2002 alkuperäisessä investointiohjelmassa ja vuonna 2004 vuoden 2003 investointiohjelmassa. Komissio toteaa, että kahden suunnitelman välillä on investointien osalta kahden vuoden siirtymä. Komissio arvioi Belgian toimittamien tietojen perusteella lisäksi, että pysäköintialue- ja terminaali-investoinneista 93 prosenttia oli luonteeltaan taloudellisia. Vuoden 2003 toimenpiteestä johtuvien lisäinvestointien määrä voidaan näin ollen laskea seuraavan vertailun avulla:

Taulukko 20

Vuoden 2003 toimenpiteestä johtuvien lisäinvestointien määrä ja kahden vuoden siirtymä

| | (miljoonaa euroa) | | | | |
|---|-------------------|-------|-------|-------|------|
| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
| Uusi terminaali | 1,6 | 14 | 17 | 9,4 | — |
| Autojen pysäköintialue | 0,8 | 6 | 6 | 5 | 1,2 |
| Yhteensä | 2,4 | 20 | 23 | 14,4 | 1,2 |
| Taloudellinen osuus | 2,23 | 18,60 | 21,39 | 13,39 | 1,12 |
| | | | | | |
| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
| Vuoden 2001–2002 suunnitelman mukaiset investoinnit | 0,23 | 11,53 | 11,53 | 2,77 | 0,00 |
| | | | | | |
| Lisäinvestointien määrä (ja kahden vuoden siirtymä) | 2,00 | 7,07 | 9,86 | 10,63 | 1,12 |

- (452) Komissio toteaa, että vuoden 2003 matkustajamääräksi ennakoitiin 1,47 miljoonaa vuonna 2002 ja 1,7 miljoonaa vuonna 2003. Komissio toteaa siis, että lisäinvestoinneilla ennakoitiin voitavan lisätä matkustajamäärää 16 prosentilla (1,7:1,47) koko ajanjaksolla. Matkustajamäärän lisääntyminen ei tuottaisi lisätuloja vuosina 2003–2015, koska näitä vuosia koskevan toimilupamaksun ylärajan ennakoitiin jo täyttyneen. Matkustajamäärän lisääntyminen vaikuttaisi kuitenkin tuloihin vuodesta 2016 lähtien ja näin ollen lentoaseman tulevaan arvoon vuonna 2015.
- (453) Kuten johdanto-osan 424) kappaleessa selitetään, komissio on diskonttokoron määrittämiseksi arvioinut Sowaerille toimenpiteen myöntämishetkellä aiheutuvien pääomakustannusten painotetun keskiarvon. Arvio perustuu seuraaviin tietoihin ja oletuksiin:

— Sowaerin velan suhde pääomaan on 30 prosenttia ⁽¹⁶³⁾, jolloin velasta muodostuvan rahoituksen osuus (r_D) on 23 prosenttia;

⁽¹⁶³⁾ Katso alaviite 155.

- velan kustannukset ennen veroja (k_D) ovat samat kuin Sowaerin velan kustannusten painotettu keskiarvo ennen veroja vuonna 2002 eli 4,9–5,5 prosenttia;
- riskipreemio (Δk) on 5,64 prosenttia ⁽¹⁶⁴⁾;
- beetakerroin on 0,91–1,25 prosenttia ⁽¹⁶⁴⁾;
- pääomakustannukset: ilman riskiä sijoitetun pääoman kustannukset ennen veroja (r_f) ovat 4,3–4,7 prosenttia ⁽¹⁶⁵⁾;
- verokanta (t) on 33,99 prosenttia.

Komissio on näiden tietojen ja oletusten perusteella laskenut pääomakustannusten painotetun keskiarvon (C) seuraavan vakiintuneen kaavan avulla:

$$C = (1 - r_D) \times k_E + r_D \times k_D$$

jossa pääomakustannukset (k_E) saadaan pääomahyödykkeiden hinnoittelumallin (CAPM-malli) avulla seuraavasta kaavasta:

$$k_E = r_f + \beta \times \Delta k$$

Tämän kaavan ja edellä esitettyjen oletusten perusteella komissio pitää 9,5 prosentin diskonttokorkoa kohtuullisena.

- (454) Kun otetaan huomioon vuosien 2003–2007 investoinnit ja tulevana arvona vuonna 2015 ennakoitujen tulot, nettonykyarvoksi saadaan – 19,81 miljoonaa euroa, kun pääomakustannusten painotettu keskiarvo on 9,5 prosenttia. Vuoden 2003 investointipäätös ei siis myöskään täytä markkinataloussijoittajaa koskevaa kriteeriä, kuten ei vuoden 2002 päätöskään.

2. Valikoivuus

- (455) Komissio toteaa, että toimenpide myönnettiin ainoastaan BSCA:lle ja näin ollen toimenpiteellä annettiin BSCA:lle valikoiva etu.

iii) Vuoden 2006 sopimukset

- (456) Vuoden 2006 sopimuksilla

- lisättiin palveluja, joita varten BSCA sai Vallonian alueen avustusta, ja otettiin käyttöön tämän avustuksen enimmäismäärä;
- muutettiin toimilupamaksun muuttuvan osan laskutapaa, mutta säilytettiin Sowaerin ja BSCA:n välisessä vuoden 2002 sopimuksessa vahvistettu yläraja.

- (457) Vuoden 2006 toimenpiteistä johtuvien ennakoitujen kustannusten osalta voidaan todeta, että koska vuoden 2006 toimenpiteillä otettiin käyttöön Vallonian alueen maksaman avustuksen enimmäismäärä, niiden ansiosta voitiin – myös ennakolta tarkasteltuna – rajoittaa avustuksen kasvua ja siten vähentää Vallonian alueelle ja Sowaerille aiheutuvia kustannuksia verrattuna aiempaan tilanteeseen.

- (458) Vuoden 2006 toimenpiteistä johtuvien ennakoitujen tulojen osalta voidaan todeta, että Belgian mukaan toimilupamaksun muuttuvan osan laskutapaa päätettiin muuttaa siten, etteivät lentoasemien pitäjinä toimivat yhtiöt (siis myös BSCA), jotka olivat juuri saaneet oikeuden asettaa lentoasemamaksujen tason, voineet alentaa

⁽¹⁶⁴⁾ Katso alaviite 156.

⁽¹⁶⁵⁾ Belgian valtion 10 vuoden obligatioiden korko huhtikuussa 2003.

Sowaerille suoritettavaa maksua (maksu oli siihen asti perustunut lentoasemamaksuihin). Belgian mukaan Sowaer ja BSCA halusivat, ettei vuoden 2006 sopimuksilla muuteta vuoden 2002 sopimuksiin perustuvaa taloudellista tasapainoa. Tästä syystä

— toimenpiteiden enimmäismäärä pysyi muuttumattomana;

— lisättiin suojalauseke, jossa määrätään seuraavaa: ”Poikkeuksellisissa olosuhteissa tai jos lainsäädäntöön tehdään muutoksia – – jotka ovat osapuolten tahdosta riippumattomia ja omiaan muuttamaan olennaisesti sopimuksen taloudellisia ehtoja jommankumman osapuolen vahingoksi – –, osapuolet pyrkivät yhteistyössä Vallonian alueen kanssa tekemään sopimukseen kohtuullisia muutoksia, joilla voidaan palauttaa osapuolten keskinäisten suoritteiden tasapaino samalla turvaten molempien edut”.

(459) Komissio katsookin, että Sowaerin oli järkevää neuvotella BSCA:n kanssa toimilupamaksun muuttuvan osan laskutavan muuttamisesta siten, ettei BSCA voisi muuttaa toimilupamaksun muuttuvaa osaa alentamalla lentoasemamaksuja⁽¹⁶⁶⁾. Komissio toteaa lisäksi, että ilman rahtia vuoden 2006 toimenpiteillä käyttöön otetun enimmäismäärän riitti vuonna 2006 täyttämään 637 689 matkustajaa ja vuonna 2007 1 737 378 matkustajaa. Charleroin lentoaseman matkustajamäärä oli kuitenkin vuonna 2006 jo 2 170 000. Näin ollen Sowaerin tulot pysyisivät samansuuruisina, kun toimilupamaksun muuttuvan osan enimmäismäärä säilytettäisiin muuttumattomana. Jos poikkeukselliset olosuhteet johtaisivat toimilupamaksun muuttuvan osan supistumiseen, Sowaer voisi neuvotella uudelleen BSCA:n kanssa muutoksista, joilla voitaisiin palauttaa keskinäisten suoritteiden tasapaino. Vuoden 2006 toimenpiteillä ei siis lähtökohtaisesti supistettu Vallonian alueen ja Sowaerin tuloja.

(460) Vuoden 2006 toimenpiteiden ensisijaisena tarkoituksena oli siis rajoittaa Vallonia-Sowaerin kustannuksia (katso johdanto-osan 457) kappale) ja säilyttää sen tulojen taso (katso johdanto-osan 459) kappale). Tämän perusteella komissio katsoo, että nämä toimenpiteet ovat markkinataloustoimijaperiaatteen mukaiset, eivätkä ne siksi ole valtiontukea. Kyseistä toimenpidettä ei siksi tarkastella enempää.

iv) Vallonian alueen ja BSCA:n väliseen sopimukseen vuonna 2008 tehty muutos

(461) Vallonian alueen ja BSCA:n väliseen sopimukseen 15 päivänä tammikuuta 2008 tehdyllä muutoksella Vallonian alue sitoutui kustantamaan uusia luonteeltaan taloudellisia palveluja (esimerkiksi ilma-alusten opastaminen) maksamalla avustusta tiettyjä lentoasematoimintaan liittyviä palveluja varten. Aiemmin Vallonian alue vastasi näistä toiminnoista suoraan.

(462) Belgian mukaan tämä toimivallan siirto oli Vallonia-Sowaerin edun mukainen, vaikka se sitoutui kattamaan siihen liittyvät kustannukset, sillä kustannusten voitiin olettaa alenevan, kun BSCA suorittaisi palvelut Vallonian alueen itsensä sijaan.

(463) Belgia esittää kantansa tueksi turvallisuuteen liittyvien tehtävien siirtoa BSCA:lle koskevan asetusluonnoksen⁽¹⁶⁷⁾ perustelut sekä samaa asetusta koskevan, 6 päivänä joulukuuta 2007 päivätyn Vallonian parlamentin mietinnön.

(464) Kyseisen asetusluonnoksen perusteluissa mainitaan tavoitteet, joihin turvallisuuteen liittyvien tehtävien siirrolla Vallonian lentoasemien pitäjille pyrittiin. Ne olivat seuraavat:

— mittakaavaetujen tuottaminen;

— Vallonian alueen hyväksymien investointien kannattavuuden parantaminen;

— lentoasemien pitäjinä toimivien yhtiöiden vastuun lisääminen operatiivisten tehtävien hallinnoinnista ja rahoituksesta;

— kyseisten tytäryhtiöiden suorittamien palvelujen verotuksen optimointi.

⁽¹⁶⁶⁾ Korottamalla esimerkiksi samalla maahuolintamaksuja niin, että kokonaistulot pysyvät samoina.

⁽¹⁶⁷⁾ Vallonian alueen lentoasemien ja lentopaikkojen perustamisesta ja toiminnasta 23 päivänä kesäkuuta 1994 annetun asetuksen muuttamisesta 19 päivänä joulukuuta 2007 annettu asetus.

- (465) Verotuksen optimoinnin osalta Belgia on täsmentänyt, että tarkoituksena oli saada takaisin BSCA Securityn alihankkijana suorittamista palveluista (turvatoimiin liittyvät tehtävät) maksettu arvonlisävero. Toisin kuin BSCA, Vallonian alue ei voinut saada arvonlisäveropalautuksia.
- (466) Belgia viittaa myös asetusluonnosta koskevaan Vallonian parlamentin mietintöön ⁽¹⁶⁸⁾, jossa Vallonian alueen asunto-, liikenne- ja aluekehitysministeri totesi, että
- yhtenäisestä hallinnoinnista ⁽¹⁶⁹⁾ Vallonian talousarvioon vuoteen 2015 mennessä koituvat säästöt voivat olla 12 miljoonasta (jos aiempaa toimintatapaa jatketaan) 32 miljoonaan euroon (jos palkataan uusia työntekijöitä alihankinnan sijaan);
 - uudenlaisten rakenteiden ansiosta arvonlisävero voidaan saada takaisin (21 prosenttia seitsemästä miljoonasta eurosta joka vuosi).
- (467) Belgia toteaa vielä turvatoimiin liittyvien palvelujen vaihtelevan voimakkaasti eri vuorokauden- ja vuodenaikoina sen mukaan, kuinka moni matkustaja käyttää lentoasemaa. Kun Vallonian alue vastasi tehtävistä, se oli henkilöstösääntöjen vuoksi pakotettu pitämään henkilöstöä paikalla jatkuvasti myös silloin, kun toiminta oli vähäistä. BSCA:n ja sen alihankkijan BSCA Securityn työntekijöiden työajat olivat sen sijaan sovitettavissa lentoaseman toiminnan vaatimuksiin.
- (468) Komissio katsoo, että harkitseva markkinataloustoimija olisi voinut pyytää BSCA:ta ottamaan vastuulleen nämä toiminnot ja korvata niistä aiheutuvat kustannukset (sen sijaan, että olisi jatkanut niiden toteuttamista itse), koska se saattoi odottaa toimenpiteen tuottavan kustannussäästöjä. Belgia on toimittanut riittävästi tietoja, jotka osoittavat, että toimenpiteestä oli mahdollista odottaa koituvan kustannussäästöjä. Komissio katsoo tämän perusteella, että toimenpide täyttää markkinataloustoimijaa koskevan kriteerin eikä se näin ollen ole valtiontukea. Kyseistä toimenpidettä ei siksi tarkastella enempää.
- b) Markkinataloustoimijaa koskevan kriteerin soveltaminen Sowaerin joulukuussa 2002 merkitsemään pääomanlisäykseen
- (469) Sowaer osti 3 päivänä joulukuuta 2002 3 808 660 eurolla 6 143 BSCA:n osaketta, joiden osuus BSCA:n pääomasta oli 49,23 prosenttia. Yhden osakkeen hinta oli 620 euroa.
- (470) Konsulttitoimisto Deloitte & Touche on korostanut vuoden 2002 liiketoimintasuunnitelmaa koskevassa analyysissään Vallonia-Sowaer menetelleen harkitsevan sijoittajan tavoin, sillä vuosia 2001–2010 koskevien BSCA:n tulospääntöjen perusteella BSCA:han sijoitettujen varojen tuotto-odotus oli 27 prosenttia. ⁽¹⁷⁰⁾
- (471) BSCA:n vuoden 2001 liiketoimintasuunnitelmaan perustuvien komission laskelmien mukaan BSCA:n nettonykyarvo oli pääomanlisäyksen jälkeen 65,6 miljoonaa euroa. Kun otetaan huomioon osakkeiden kokonaismäärä pääomanlisäyksen jälkeen, tämä nettonykyarvo tarkoittaa, että kunkin osakkeen arvo oli 5 287 euroa eli selvästi enemmän kuin Sowaerin maksama 620 euroa.
- (472) Nämä seikat viittaavat siihen, että Sowaerin joulukuussa 2002 merkitsemä pääomanlisäys on markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen. Komissio ei kuitenkaan katso voivansa sulkea pois mahdollisuutta, että pääomanlisäyksellä annettiin BSCA:lle taloudellinen etu. Komissio nimittäin toteaa, että pääomanlisäys tehtiin vain hieman vuoden 2002 sopimusten myöntämisen jälkeen ja että BSCA:n tappiot, joiden vuoksi pääomanlisäys oli tarpeen, liittyivät vuoden 2002 sopimuksiin perustuviin yleisiin taloudellisiin ehtoihin. Vuoden 2002 sopimuksilla

⁽¹⁶⁸⁾ E. Stoffelsin aluesuunnittelu-, liikenne-, energia- ja asuntovaliokunnan nimissä 6 päivänä joulukuuta 2007 esittelemä mietintö Vallonian alueen lentoasemien ja lentopaikkojen perustamisesta ja toiminnasta 23 päivänä kesäkuuta 1994 annetun asetuksen muuttamista koskevasta asetusluonnoksesta.

⁽¹⁶⁹⁾ Yhtenäisellä hallinnoinnilla tarkoitetaan sitä, että lentoasemien pitäjänä toimiville yhtiöille uskotaan kaikki asiakkaisiin liittyvät tehtävät, myös turvatoimiin ja turvallisuuteen liittyvät tehtävät.

⁽¹⁷⁰⁾ Deloitte & Touchen selvityksessä todetaan ”analyysin osoittavan, että korjatun liiketoimintasuunnitelman perusteella sijoitettujen varojen keskimääräiseksi vuosituotoksi on arvioitu 10 vuoden ajanjaksolla yhteensä 27 prosenttia”, ja että ”tätä tuotto prosenttia on verrattava tämäntyyppisistä toimista koituvaan vuotuisen 15 prosentin markkinariskiin”.

annettiin BSCA:lle etu. Komissio ei tästä syystä sulje pois mahdollisuutta, että vuoden 2002 pääomanlisäyksellä voitiin myös antaa BSCA:lle taloudellinen etu. Jos etu annettiin, se annettiin vain BSCA:lle, ja se on siksi valikoiva.

6.1.3 Valtion varojen käyttäminen ja toimenpiteiden johtuminen valtiosta

- (473) Tässä jaksossa komissio tutkii, olivatko vuoden 2002 pääomanlisäys ja vuoden 2003 investointipäätös valtion varoista myönnettyjä toimenpiteitä. Tätä varten komissio ratkaisee, i) ovatko Vallonian alueen ja Sowaerin varat valtion varoja ja ii) ovatko toimenpiteitä koskevat Sowaerin päätökset viranomaisten päätöksiä.

6.1.3.1 Valtion varat

- (474) Vallonian alueen käytössä olevat varat ovat valtion varoja, koska Vallonian alue on alueellinen yhteisö ⁽¹⁷¹⁾.
- (475) Koska Sowaer on Vallonian alueen 100-prosenttisesti omistama ja sen yksinomaisessa määräysvallassa, varat, joilla se toteuttaa Vallonian alueen sille uskomat tehtävät, ovat valtion varoja.
- (476) BSCA:lle myönnetty toimenpiteet on näin ollen myönnetty valtion varoista.

6.1.3.2 Toimenpiteiden luokittelu valtion toimenpiteiksi

- (477) Koska Vallonian alue on alueellinen yhteisö ⁽¹⁷²⁾, sen tekemät päätökset ovat valtion päätöksiä.
- (478) Komissio katsoo tuomion Stardust ⁽¹⁷³⁾ perusteella, että Sowaerin tekemien päätösten johtuminen valtiosta voidaan ratkaista seuraavien seikkojen perusteella:

a) Yleiset seikat

- Sowaerin ja BSCA:n välisen vuoden 2002 sopimuksen johdanto-osassa todettiin Sowaerin olevan ”erikoisyhtiö, joka toimii Vallonian alueen nimissä ja toteuttaa sen sille uskomia tehtäviä”.
- Sowaer on Vallonian alueen 100-prosenttisesti omistama ja sen yksinomaisessa määräysvallassa;
- Sowaerin hallintoneuvosto koostuu yksinomaan Vallonian alueen edustajista;
- Vallonian alue on antanut Sowaerin tehtäväksi erityisesti toteuttaa sen lukuun ja sen valvonnassa Vallonian hallituksen hyväksymiä investointiohjelmia;
- Belgia on todennut ⁽¹⁷⁴⁾, että Vallonian hallitus, joka omistaa kaikki Sowaerin osakkeet, hyväksyy investointiohjelman ja seuraa sen täytäntöönpanoa;
- Sowaer hallinnoi Vallonian alueen lukuun tämän osakkuuksia lentoasemien pitäjinä toimivissa yhtiöissä (myös BSCA:ssa) tarkoituksena varmistaa, että julkinen valta osallistuu näiden yhtiöiden hallintoon ja niiden strategioissa noudatetaan Vallonian hallituksen määrittelemiä suuria linjoja.

b) Tarkasteltaviin toimenpiteisiin liittyvät seikat

i) Sowaerin ja BSCA:n välinen vuoden 2002 sopimus

- (479) Vallonian hallitus hyväksyi Sowaerin rahoitussuunnitelman 23 päivänä toukokuuta 2001. Rahoitussuunnitelma sisälsi Charleroin lentoasemaa koskevan investointiohjelman, joka oli Sowaerin ja BSCA:n välisen vuoden 2002 sopimuksen liitteenä.

⁽¹⁷¹⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 12.5.2011, Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 ja T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 108 kohta.

⁽¹⁷²⁾ *Idem*.

⁽¹⁷³⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 16.5.2002, Ranskan tasavalta v. Euroopan komissio, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, tuomio Stardust Marine.

⁽¹⁷⁴⁾ Syyskuun 21 päivänä 2011 päivätty Belgian muistio (kysymys 2).

(480) Infrastruktuurin käyttöön antamisesta ja tiettyjen palvelujen suorittamisesta BSCA:n maksettavaksi jäävän maksun määrä riippui Vallonian alueen BSCA:lle maksamasta avustuksesta. BSCA suoritti kiinteämääräisen maksun.

ii) Vuoden 2003 investointipäätös

(481) Hallitus vahvisti vuoden 2003 investointiohjelman 3 päivänä huhtikuuta 2003 tekemällään päätöksellä.

iii) Sowaerin vuonna 2002 merkitsemä pääomanlisäys

(482) Vallonian alue oli Sowaerin rahoitussuunnitelmasta 23 päivänä toukokuuta 2001 tekemässään päätöksessä periaatteessa vahvistanut Vallonian lentoasemien pitäjinä toimiviin yhtiöihin tehtävät pääomanlisäykset. ⁽¹⁷⁵⁾ Tuolloin päivättyssä Sowaerin rahoitussuunnitelmassa esitettiin, että "BSCA:han sijoitetaan ± 60 miljoonaa Belgian frangia – ja sen jälkeen kolmelle vuodelle jaettuna kolme kertaa 30 miljoonaa (pääoma 600 miljoonaa ja Sowaerin 25 prosentin omistus eli 150 miljoonaa)", mikä tarkoitti 3,718 miljoonan euron pääomanlisäystä jaettuna kolmelle vuodelle.

(483) Komissio toteaa edellä esitetyn perusteella, että vuoden 2002 sopimukset, vuoden 2002 pääomanlisäys ja vuoden 2003 investointipäätös johtuvat valtiosta.

6.1.4 Kilpailun vääristyminen ja vaikutus kauppaan

(484) Charleroin lentoaseman pitäjänä BSCA kilpailee muiden samalla vaikutusalueella sijaitsevien lentoasemien pitäjien kanssa. Komissio toteaa, että Bruxelles-National-lentoasema sijaitsee 69 kilometrin, Liègen lentoasema 78 kilometrin, Lille-Lesquinin lentoasema 121 kilometrin ja Maastricht-Aachenin lentoasema 126 kilometrin ajomatkan etäisyydellä Charleroin lentoasemasta ⁽¹⁷⁶⁾. Nämä Charleroin lentoaseman kanssa kilpailevat lentoasemat sijaitsevat joko Belgiassa tai muissa jäsenvaltioissa.

(485) BSCA:n verkkosivustolla vahvistetaan tämä Charleroin lentoaseman kansainvälinen ulottuvuus seuraavasti: Charleroin lentoasema "sijaitsee 45 minuutin matkan päässä Brysselin keskustasta, Alankomaista etelään, Ranskasta ja Luxemburgista luoteeseen sekä Saksasta länteen, kahden tunnin ajomatkan päässä Kölnin, Pariisin ja Amsterdamin kaltaisista suurkaupungeista" ja sen vaikutusalue "käsittää viisi miljoonaa alle tunnin ajomatkan päässä ja yli 15 miljoonaa alle kahden tunnin ajomatkan päässä asuvaa potentiaalista matkustajaa". ⁽¹⁷⁷⁾

(486) BSCA:n hyväksi toteutetuilla toimenpiteillä, joilla annettiin BSCA:lle taloudellinen etu, houkuteltiin lentoyhtiöitä ja matkustajia valitsemaan Charleroin lentoasema – ja siten sen pitäjä BSCA – muiden samalla vaikutusalueella sijaitsevien lentoasemien sijaan, mukaan lukien muissa jäsenvaltioissa sijaitsevat lentoasemat. Ne saattoivat siis vääristää lentoasemien pitäjien välistä kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

6.1.5 Päätelmä BSCA:lle myönnetystä tuesta

(487) Komissio katsoo edellä esitetyn perusteella, että vuoden 2002 sopimukset ja vuoden 2003 investointipäätös ovat BSCA:lle myönnettyä valtiontukea. Komissio ei sulje pois mahdollisuutta, että Sowaerin vuonna 2002 merkitsemä pääomanlisäys voi myös olla BSCA:lle myönnettyä valtiontukea.

6.2 Ryanairille myönnetty valtiontuki

(488) Sen ratkaisemiseksi, ovatko Ryanairin hyväksi toteutetut toimenpiteet valtiontukea, komissio tarkastelee ensin, johtuiko vuoden 2010 lisäsopimus valtiosta (6.2.1 jakso), ja sen jälkeen, annettiinko muilla Ryanairin hyväksi toteutetuilla toimenpiteillä Ryanairille etu (6.2.2 jakso).

⁽¹⁷⁵⁾ Rahoitussuunnitelmassa todettiin, että "BSCA:n ja SAB:n suunniteltu kehittäminen edellyttää oman pääoman merkittävää korottamista (ulkopuolisen rahoituksen lisäksi) ja siksi myös Sowaerin suorittamaa seurantaa".

⁽¹⁷⁶⁾ Etäisyydet seuraavan sivuston perusteella: <https://maps.google.com>

⁽¹⁷⁷⁾ <http://www.charleroi-airport.com/laeroport/localisation-et-bassin-dattraction/index.html>

6.2.1 Vuoden 2010 lisäsopimuksen johtuminen valtiosta

(489) Komissio tarkastelee tässä jaksossa, johtuiko vuoden 2010 lisäsopimuksen tekeminen valtiosta. Unionin tuomioistuimien on todennut tuomiossa Stardust⁽¹⁷⁸⁾ seuraavaa: ”se, että – – yritys on valtion valvonnassa, ei riitä osoittamaan, että yrityksen toteuttamat toimenpiteet – – johtuvat valtiosta. Lisäksi on tutkittava, ovatko viranomaiset tavalla tai toisella olleet osallisia siihen, että kyseisistä toimenpiteistä päätettiin.” Tuomiossa Stardust todetaan myös, että ”julkisen yrityksen toteuttaman tukitoimenpiteen voidaan päätellä johtuvan valtiosta kaikkien käsiteltävänä olevaa asiaa koskevien seikkojen ja kyseisen toimenpiteen toteuttamishetkellä vallinneiden olosuhteiden perusteella”.

a) Pääomaomistus ja BSCA:n osakkeiden äänimäärät

(490) Kun Ryanairin kanssa tehdyn sopimuksen vuoden 2010 lisäsopimus tehtiin 6 päivänä joulukuuta 2010, BSCA:n pääomaomistus jakautui seuraavasti:

- 22,56 prosenttia omisti Sowaer, Vallonian alueen 100-prosenttisesti omistama ja sen yksinomaisessa määräysvallassa oleva yhtiö;
- 27,65 prosenttia omisti Sogepa (Société Wallonne de Gestion et de Participations), Vallonian alueen 100-prosenttisesti omistama ja sen yksinomaisessa määräysvallassa oleva Vallonian alueen rahoitusväline, joka avustaa uudistuvia yrityksiä;
- 19,16 prosenttia omisti Sambrinvest, Vallonian alueen 50-prosenttisesti omistama ja Vallonian ja yksityisten osakkaiden määräysvallassa oleva riskipääomayhtiö; ⁽¹⁷⁹⁾
- 2,32 prosenttia omisti Igretec (Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques);
- 27,65 prosenttia omisti italialaisen SAVE-konsernin ja belgialaisen Holding Communal SA:n omistama täysin yksityinen Belgian Airports;

Koska Sowaer ja Sogepa omistivat yli puolet BSCA:n osakkeista ja olivat yksinomaan Vallonian omistuksessa, enemmistö BSCA:n pääomasta ja äänimäärästä oli julkisessa omistuksessa.

b) Mahdollisuus asettaa enemmän kuin puolet hallintoelimen jäsenistä

(491) Kun lisäsopimus tehtiin 6 päivänä joulukuuta 2010, voimassa olleessa BSCA:n yhtiöjärjestyksessä määrättiin seuraavaa: ⁽¹⁸⁰⁾

”BSCA:n hallintoneuvostossa on enintään 19 jäsentä:

- i) 12 hallintoneuvoston jäsentä, jotka nimetään A-osakkeiden omistajien ehdotuksesta; ⁽¹⁸¹⁾
- ii) neljä hallintoneuvoston jäsentä, jotka nimetään C-osakkeiden ⁽¹⁸²⁾ omistajien ehdotuksesta;
- iii) kolme riippumatonta hallintoneuvoston jäsentä; A-osakkeiden omistajien ehdotuksesta nimetään näistä kaksi, joiden ehdokkuus Vallonian alueen on hyväksyttävä etukäteen, ja C-osakkeiden omistajien ehdotuksesta nimetään yksi riippumaton hallintoneuvoston jäsen – –;

Edellä i alakohdassa mainituista 12:sta hallintoneuvoston jäsenestä kahta ehdottaa Sambrinvest, yhtä Igretec ja kahta Sogepa – –;

A-osakkeiden omistajien ehdokkaiden on aina saatava Vallonian alueen etukäteishyväksyntä lukuun ottamatta Igretecin, Sambrinvestin ja Sogepan ehdokkaita.”

⁽¹⁷⁸⁾ Katso alaviite 174.

⁽¹⁷⁹⁾ Toukokuun 13 päivänä 2014 päivätty Belgian muistio (vastaus kysymykseen 1).

⁽¹⁸⁰⁾ Joulukuun 10 päivänä 2009 päivätyn BSCA:n yhtiöjärjestyksen 11 artikla.

⁽¹⁸¹⁾ Yhtiöjärjestyksen 5 artiklassa määrätään, että ”A-osakkeiden omistaja voi olla vain Vallonian alue tai sen perustama erikoisyhtiö, Sambrinvest, Sogepa tai Igretec”.

⁽¹⁸²⁾ Yhtiöjärjestyksen 5 artiklassa määrätään, että ”C-osakkeiden omistajat voivat olla vain Belgian Airports ja yksiköt, joille Belgian Airports voi vapaasti luovuttaa osakkeitaan”.

- (492) Enemmistö hallintoneuvoston jäsenistä (12 19:stä) nimettiin näin ollen
- joko Vallonian alueen suostumuksella (yhdeksän hallintoneuvoston jäsentä, joista seitsemän A-osakkaiden omistajien ehdottamia ja kaksi riippumattomia),
 - tai Vallonian alueen yksinomaisessa määräysvallassa olevien yhtiöiden ehdotuksesta (kolme Igretecin ja Sogepan ehdotuksesta nimettyä hallintoneuvoston jäsentä).
- (493) Vaikka kahta riippumatonta hallintoneuvoston jäseniä ei otettaisi huomioon, valtaosa jäsenistä (10) nimettiin joko Vallonian alueen suostumuksella (7) tai sen yksinomaisessa määräysvallassa olevien yhtiöiden ehdotuksesta (3).
- (494) Jäsenvaltioiden ja julkisten yritysten välisten taloudellisten suhteiden avoimuudesta sekä tiettyjen yritysten taloudellisen toiminnan annetussa direktiivissä vahvistetut kolme kriteeriä siis täyttyivät hetkellä, jolloin vuoden 2010 lisäsopimus tehtiin. Kyseisten kriteerien perusteella voidaan kuitenkin vain olettaa, että julkiset viranomaiset käyttävät määräysvaltaa yrityksen suhteen. Kyseisen direktiivin 2 artiklassa säädetään, että sen ratkaisemiseksi, käyttävätkö julkiset viranomaiset määräysvaltaa, on myös tarkasteltava voimassa olevia sääntöjä.
- c) Käyttävätkö julkiset viranomaiset määräysvaltaa voimassa olevien sääntöjen perusteella?
- (495) Kesäkuussa 2009 yhtäältä Sowaerin, Sogepan, Sambrinvestin ja Igretecin ja toisaalta Belgian Airportsin (SAVE) välillä tehdyn osakassopimuksen 4.2.3 artiklassa, joka kuvastui osittain BSCA:n vuoden 2010 lisäsopimusta tehtäessä voimassa olleen yhtiöjärjestyksen 16 artiklassa, määrättiin, että C-osakkeiden omistajia edustavat, Belgian Airportsin ehdotuksesta nimetyt hallintoneuvoston jäsenet saattoivat veto-oikeudellaan estää tietyt päätökset:
- ”– – Hallintoneuvosto tekee päätökset yksinkertaisella ääntenenemmistöllä lukuun ottamatta seuraavia asioita koskevia päätöksiä, jotka edellyttävät kaikkien C-osakkeiden omistajien ehdotuksesta nimettyjen hallintoneuvoston jäsenten hyväksyntää:
- i) kaikki liiketoimintasuunnitelmaan tehtävät muutokset;
 - ii) uusien liiketoimintasuunnitelmien hyväksyntä vuosia 2009–2012 koskevan liiketoimintasuunnitelman umpeuduttua sekä kaikki niihin tehtävät muutokset;
 - iii) kaikki päätökset, jotka poikkeavat voimassa olevasta liiketoimintasuunnitelmasta mutta joilla ei muuteta sitä virallisesti;
 - iv) yhtiön vuotuisen talousarvion hyväksyntä (erityisesti kehityksen, investointien, hankkeiden, selvitysten, laitteiden sekä välillisten ja henkilöstökustannusten osalta) ja kaikki siihen tehtävät muutokset, jotka ylittävät 100 000 euroa;
 - v) ehdotus, että yhtiökokoukselle esitetään osinkokäytännön muuttamista;
 - vi) kaikkien yhtiön ja Vallonian alueen tai sen määräysvallassa suoraan tai välillisesti olevien yhtiöiden välillä tehtävien sopimusten hyväksyntä;
 - vii) yhtiön ja Ryanairin väliset suhteet;
 - viii) toimitusjohtajan nimittäminen ja erottaminen;
 - ix) kaikki yhtiön päätökset, jotka koskevat Belgian Airportsin Sowaerille osakkeiden luovutus sopimuksen mukaisesti osoittamassa reklamaatiossa mainittuja tosiseikkoja;
 - x) kaikki turvatoimiin (*security*) liittyvät, BSCA:n ja BSCA Securityn välistä suhdetta koskevat päätökset; ja
 - xi) – – muiden kuin SAVE:n osakkaiden tai näihin yhteydessä olevien yhtiöiden kanssa toteutettavien yhteisyritysten ja strategisen yhteistyön hyväksyntä, ehtojen muuttaminen, purkaminen tai keskeyttäminen.”
- (496) Komissio katsoo, että vuoden 2010 lisäsopimusta tehtäessä yksikään BSCA:n johtamista koskeva tärkeä päätös ei ollut mahdollinen ilman Belgian Airportsin suostumusta. BSCA oli näin ollen yksityisten ja julkisten osakkeenomistajiensa yhteisessä määräysvallassa eikä yksinomaan julkisten osakkeenomistajien määräysvallassa.

- (497) Tässä yhteydessä on todettava, että Belgian Airportsin veto-oikeus kattoi BSCA:n ja Ryanairin väliset suhteet (katso johdanto-osan 495) kappaleen iv alakohta). BSCA ei siis voinut ilman Belgian Airportsin suostumusta noudattaa vuoden 2010 lisäsopimuksen tekemistä koskevia julkisten viranomaisten mahdollisia määräyksiä.
- (498) Vuoden 2010 lisäsopimuksen tekemistä koskeneiden hallintoneuvoston kokousten, etenkin 25 päivänä helmikuuta ja 29 päivänä huhtikuuta 2010 pidettyjen kokousten pöytäkirjoista ei myöskään ilmene, että tällaisia määräyksiä olisi annettu.
- (499) BSCA:n hallintoneuvosto hyväksyi 25 päivänä helmikuuta 2010 pitämässään kokouksessa yksimielisesti Ryanairin kanssa tehtävää sopimusta koskevan ehdotuksen.
- (500) Komissio katsoo näin ollen, että BSCA:n päätös tehdä Ryanairin kanssa tehdyn sopimuksen lisäsopimus vuonna 2010 ei johtunut valtiosta.

6.2.2 Markkinataloustoimijaa koskevan kriteerin soveltaminen

- (501) Sen arvioimiseksi, onko valtion toimenpidettä pidettävä tukena, on määritettävä, saako edunsaajayritys sellaista taloudellista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisten markkinoilla sovellettavien ehtojen mukaan. ⁽¹⁸³⁾
- (502) Sen ratkaisemiseksi, annettiin i) vuoden 2001 sopimuksilla, ii) 11 päivänä kesäkuuta 2004 tehdyllä ministeriön päätöksellä ja 24 päivänä kesäkuuta 2004 päivätyllä BSCA:n kirjeellä, iii) vuoden 2005 lisäsopimuksella ja iv) BSCA:n omistamien Promocyn osakkeiden luovutuksella etu Ryanairille, komissio on tarkastellut, toimiko kyseiset toimenpiteet myöntänyt taho ne hyväksyessään markkinataloustoimijan tavoin.

6.2.2.1 Toimenpiteiden myöntäjän määrittäminen

- (503) Unionin yleinen tuomioistuin on vuoden 2004 päätöksestä 17 päivänä joulukuuta 2008 antamansa tuomion 102 kohdassa todennut, että ”komissio on tehnyt oikeudellisen virheen, kun se on kieltäytynyt tutkimasta yhdessä Vallonian alueen ja BSCA:n myöntämiä etuja ja soveltamasta markkinatalouden ehdoin toimivan yksityisen sijoittajan periaatetta Vallonian alueen toteuttamiin toimenpiteisiin, vaikka näitä kahta yksikköä yhdistivät taloudelliset siteet”.
- (504) Soveltaessaan markkinataloustoimijaa koskevaa kriteeriä i) vuoden 2001 sopimukseen, ii) 11 päivänä kesäkuuta 2004 tehtyyn ministeriön päätökseen ja 24 päivänä kesäkuuta 2004 päivättyyn BSCA:n kirjeeseen, iii) vuoden 2005 lisäsopimukseen ja iv) BSCA:n omistamien Promocyn osakkeiden luovutukseen komissio katsoo toimenpiteiden myöntämishetkellä Vallonia-Sowaerin ja BSCA:n välillä vallinneiden taloudellisten ja organisaattoristen yhteyksien vuoksi ⁽¹⁸⁴⁾, että toimenpiteen myönsi kokonaisuus, jonka muodostivat Vallonia-Sowaer ja BSCA, jäljempänä ’Vallonia-Sowaer-BSCA’.
- (505) Tästä seuraa, että vuoden 2001 kahta sopimusta on pidettävä vain yhtenä toimenpiteenä, jäljempänä ’vuoden 2001 sopimukset’. Myös 11 päivänä kesäkuuta 2004 tehtyä ministeriön päätöstä ja 24 päivänä kesäkuuta 2004 päivättyä BSCA:n kirjettä on pidettävä vain yhtenä toimenpiteenä, jäljempänä ’vuoden 2004 tilapäiset kaupalliset puitteet’.
- (506) Tästä seuraa myös, että markkinataloustoimijaa koskevaa kriteeriä sovellettaessa kyseisten kolmen yksikön väliset rahavirrat on kumottava ja niiden tilit konsolidoitava.

6.2.2.2 Markkinataloustoimijaa koskevan kriteerin soveltaminen

- (507) Sen ratkaisemiseksi, täyttävätkö 3.2 jaksossa määritellyt toimenpiteet markkinataloustoimijaa koskevan kriteerin, komissio on ilmaisuuntaviivojen ⁽¹⁸⁵⁾ 53 kohdan mukaisesti tarkastellut,

a) vastaako lentoaseman lentoasemapalveluista peritty hinta markkinahintaa; tai

⁽¹⁸³⁾ Ks. erityisesti unionin tuomioistuimen tuomio 29.4.1999, Espanja v. komissio, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41 kohta.

⁽¹⁸⁴⁾ BSCA oli julkinen yritys toimenpiteiden myöntämishetkellä.

⁽¹⁸⁵⁾ Katso alaviite 8.

- b) voidaanko ennakkoonalyysin perusteella osoittaa, että Ryanairin kanssa tehdyt sopimukset johtavat Vallonia-Sowaer-BSCA:n positiiviseen asteittain nousevaan voitto-osuuteen.
- a) Charleroin lentoaseman lentoasemapalveluista perimän hinnan vertaaminen markkinahintaan
- (508) Komissio pitää erittäin epätodennäköisenä, että tällä hetkellä voitaisiin määrittää sopiva vertailukohta lentoaseman pitäjien tarjoamien palvelujen todellisen markkinahinnan selvittämiseksi.
- (509) Markkinataloustoimijaa koskevan kriteerin soveltaminen vertaamalla muilla samankaltaisilla markkinoilla havaittuun keskihintaan voi nimittäin osoittautua ratkaisevaksi silloin, kun kyseinen hinta voidaan kohtuudella määrittää tai päätellä muiden markkinaindikaattorien perusteella. Menetelmä ei kuitenkaan ole yhtä pätevästi sovellettavissa lentoasemapalveluihin. Lentoasemien tulo- ja kulurakenteet vaihtelevat nimittäin huomattavasti. Kustannukset ja tulot riippuvat lentoaseman kehitysvaiheesta, lentoasemaa käyttävien lentoyhtiöiden määrästä, lentoaseman matkustajakapasiteetista, infrastruktuurien kunnosta, lainsäädännöstä, joka voi vaihdella jäsenvaltioittain, sekä lentoasemalle aiemmin aiheutuneista tappioista ja velvoitteista. ⁽¹⁸⁶⁾
- (510) Vertailevaa analyysia mutkistaa lisäksi Euroopan lentoliikennemarkkinoiden vapautuminen. Kuten tarkasteltavasta tapauksesta ilmenee, lentoasemien ja lentoyhtiöiden väliset kaupalliset käytännöt eivät välttämättä perustu yksittäisiä palveluja koskeviin julkisiin hinnastoihin, ja niissä onkin suurta vaihtelua. Käytäntöihin kuuluvat matkustajamääriin liittyvien riskien sekä niihin liittyvien kaupallisten ja rahoitusvastuiden jakaminen, kannustinmekanismien (esimerkiksi lentoyhteyksien tai kuljetettujen matkustajien määrään perustuvat alennukset) yleistyminen sekä riskinjoon vaihtelu sopimusten voimassaoloaikana. Liiketoimia ei tämän vuoksi juuri voida vertailla keskenään rotaatio- tai matkustajakohtaisen hinnan perusteella.
- (511) Ryanair katsoo, että markkinataloustoimijaperiaatteen soveltaminen on mahdollista, kun käytetään muiden eurooppalaisten lentoasemien kaupallisten käytäntöjen vertailua. Ryanair tukeutuu 2 päivänä lokakuuta 2011 päivättyyn Oxeran selvitykseen ja esittää vertailulentoasemiksi Glasgow Prestwick- ja Liverpool John Lennon -lentoasemia.
- (512) Komissio kuitenkin epäilee vahvasti, etteivät nämä kaksi lentoasemaa sovi Charleroin lentoaseman vertailukohteiksi, sillä Glasgow Prestwick -lentoaseman tularakenne perustuu vahvasti rahtiliikenteeseen, jota ei Charleroisissa ole. Kyseiset kaksi lentoasemaa ovat myös saaneet julkista rahoitusta viime vuosina.
- (513) Kuten aiemmin on osoitettu, analysoitavat liiketoimet koostuvat lisäksi useista ”hinnoista”, joita ovat erilaiset lentoasemamaksut, maahuolintapalvelujen hinta sekä joidenkin toimenpiteiden osalta markkinoinnista vastaavalle Promocylle suoritettut maksut. Kukin näistä liiketoimista tuottaa näin ollen monimutkaisen rahavirtojen kokonaisuuden lentoaseman pitäjän ja lentoyhtiön ja sen tytäryhtiöiden välille.
- (514) Pelkkä BSCA:n Ryanairilta perimien lentoasemamaksujen vertaaminen vertailulentoasemien perimiin lentoasemamaksuihin ei näin ollen tuota minkäänlaista hyödyllistä osviittaa siitä, onko markkinataloustoimijaperiaatetta noudatettu vai ei. Jotta tarkastelun kohteena olevia liiketoimia voitaisiin vertailla pätevästi, otokseen kuuluvilla lentoasemilla pitäisi olla ainakin joitakin vertailukelpoisia liiketoimia, jotka koskevat etenkin vastaavanlaisia markkinointipalveluja ja maahuolintapalveluja. Vertailukelpoisia liiketoimia sisältävän otoksen löytäminen on lähes mahdotonta, koska tarkastelun kohteena olevat liiketoimet ovat niin monimutkaisia ja spesifisiä. Lisäksi maahuolintapalvelujen ja markkinointipalvelujen hinnat ovat vain harvoin julkisia, eikä niitä olisi helppo saada vertailun pohjaksi.
- (515) Vaikka pätevän vertailevan analyysin perusteella voitaisiinkin todeta, että tämän tarkastelun kohteena olevissa eri liiketoimissa kyseessä olevat ”hinnat” ovat samat tai korkeammat kuin ”markkinahinnat”, jotka on päätelty vertailuliiketoimista tehdyn otoksen avulla, komissio ei silti voisi todeta, että kyseisissä liiketoimissa on noudatettu markkinahintaa, jos käy ilmi, että lentoaseman pitäjä saattoi liiketoimia tehdessään olettaa niiden aiheuttavan enemmän lisäkustannuksia kuin lisätuloja. Markkinataloustoimijan ei nimittäin kannata tarjota tavaroita tai palveluja ”markkinahintaan”, jos sille koituu tästä lisätappioita.

⁽¹⁸⁶⁾ Komission päätös 2011/60/EU, annettu 27 päivänä tammikuuta 2010, valtioneustusta C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovakia – Bratislavan lentoaseman ja Ryanairin välinen sopimus (EUVL L 27, 1.2.2011, s. 24), johdanto-osan 88 ja 89 kappale.

(516) Komissio katsoo olevan aiheellista huomauttaa tämän analyysin yhteydessä, että ilmailusuuntaviivojen hyväksymisen jälkeen sekä Belgiaa että asianomaisia kehoitettiin esittämään huomautuksia uusien suuntaviivojen määräysten soveltamisesta nyt tarkasteltavaan asiaan. Belgia tai asianomaiset osapuolet eivät ole Ryanairia lukuun ottamatta kuitenkaan asiallisesti kiistäneet komission lähestymistapaa, jonka mukaan kannattavuuden lisääntymistä koskeva ennakoanalyysi on merkittävin kriteeri arvioitaessa näiden osapuolten välisiä järjestelyjä silloin, kun lentoasemien lentoyhtiöille tarjoamien palvelujen todellisen markkinahinnan selvittämiseksi ei voida määrittää sopivaa vertailukohtaa.

b) Toimenpiteiden kannattavuutta koskeva ennakoanalyysi

(517) Kaiken edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että tarkasteltavaan tapaukseen on sovellettava valtioneusta lentoasemille ja lentoyhtiöille annetuissa suuntaviivoissa yleisesti suositeltua lähestymistapaa, joka koskee markkinataloustoimijaa koskevan kriteerin soveltamista lentoasemien ja lentoyhtiöiden välisiin suhteisiin, toisin sanoen kannattavuuden lisääntymistä koskevaa ennakoanalyysia. Lähestymistapaa puoltaa se, että objektiivisesti katsoen lentoaseman pitäjän saattaa kannattaa tehdä lentoyhtiön kanssa liiketoimi, mikäli se voi kohtuudella odottaa liiketoimen tuottavan enemmän tuloja (tai vähemmän tappioita) kuin vaihtoehtoinen tilanne, jossa liiketoimea ei tehdä ⁽¹⁸⁷⁾. Tähän eivät vaikuta vertailut niiden ehtojen kanssa, joita muut lentoasemien pitäjät tarjoavat lentoyhtiöille tai sama lentoaseman pitäjä tarjoaa muille lentoyhtiöille.

(518) Ilmailusuuntaviivojen 63 kodassa todetaan seuraavaa: "Komissio katsoo, että lentoaseman ja lentoyhtiöiden välisten järjestelyjen voidaan katsoa olevan markkinataloustoimijatestin vaatimusten mukaisia, kun ne ennakolta tarkasteltuna parantavat asteittain lentoaseman kannattavuutta. Lentoaseman olisi osoitettava, että kun se tekee järjestelyn lentoyhtiön kanssa – –, se pystyy kattamaan kaikki järjestelystä johtuvat kustannukset järjestelyn koko ajalta ja saamaan kohtuullisen voittomarginaalin, käyttäen pohjana vakaita keskipitkän aikavälin näkymiä." ⁽¹⁸⁸⁾

(519) Komissio korostaa, että ilmailusuuntaviivojen 63 kohdassa esitetty kriteeri on täsmennetty vasta hiljattain. Se kuvastaa markkinataloustoimijaa koskevan kriteerin logiikkaa mutta sitä sovelletaan yksittäisten lentoasemien ja lentoyhtiöiden välisiin järjestelyihin, kun taas markkinataloustoimijaa koskevaa kriteeriä sovelletaan yleensä yleiseen liiketoimintasuunnitelmaan. Komissio myöntääkin, että jäsenvaltioiden ja toimijoiden voi olla vaikea toimittaa toimenpiteen myöntämisaikakohdan aikaisia ja ilmailusuuntaviivojen 63 kohdan vaatimusten mukaisia asiakirjoja, kun kyseiset järjestelyt ovat monen vuoden takaisia. Komissio ottaa tämän huomioon soveltaessaan markkinataloustoimijaa koskevaa kriteeriä Ryanairin kanssa tehtyihin sopimuksiin.

(520) Ilmailusuuntaviivojen 64 kohdan mukaan sen arvioimiseksi, "onko jokin järjestely, jonka lentoasema on tehnyt lentoyhtiön kanssa, markkinataloustoimijatestin mukainen, lentoyhtiön lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista odotetut tuotot olisi otettava huomioon lentoasemamaksujen lisäksi, vähennettynä mahdollisilla alennuksilla, markkinointituella tai kannusteohjelmilla. Vastaavasti olisi otettava huomioon kaikki kyseessä olevaan lentoyhtiön toimintaan lentoasemalla liittyvät lentoasemalle kertyvät lisäkustannukset. – – Sitä vastoin kustannuksia, jotka lentoasemalle kertyisivät joka tapauksessa riippumatta lentoyhtiön kanssa tehdystä järjestelystä, ei pitäisi ottaa huomioon markkinataloustoimijatestissä." (Alaviitteet on jätetty pois.)

(521) Yllä mainittujen suuntaviivojen 66 kohdassa todetaan lisäksi, että "arvioidessaan lentoaseman ja lentoyhtiön välisiä järjestelyjä komissio ottaa huomioon myös sen, missä määrin arvioitavien järjestelyjen voidaan katsoa olevan osa lentoaseman kokonaisstrategian täytäntöönpanoa ja missä määrin niiden odotetaan johtavan kannattavaan toimintaan vähintään pitkällä aikavälillä". ⁽¹⁸⁹⁾

(522) Komissio on näin ollen soveltanut edellä kuvattujen periaatteiden mukaisesti markkinataloustoimijaa koskevaa kriteeriä seuraaviin toimenpiteisiin:

i) Vuoden 2001 sopimukset

(523) Sen ratkaisemiseksi, paransivatko vuoden 2001 sopimukset ennakolta tarkasteltuna tuen myöntäjän kannattavuutta ilmailusuuntaviivojen 63 kohdan mukaisesti, komissio on selvittänyt, onko vuoden 2001

⁽¹⁸⁷⁾ Toisin sanoen jos liiketoimen kannattavuuden kasvuodotus on positiivinen.

⁽¹⁸⁸⁾ Alaviitteet on jätetty pois.

⁽¹⁸⁹⁾ Suuntaviivojen 66 kohta.

sopimusten nettonykyarvo positiivinen Vallonia-Sowaer-BSCA:lle. Vaihtoehtoisessa skenaariossa vuoden 2001 sopimuksia ei olisi tehty ja Vallonia-Sowaer-BSCA olisi päättänyt luopua tuloista, joita kyseisten sopimusten ansiosta lisääntynyt liikenne olisi tuottanut, ja olla kattamatta samasta lisäliikenteestä aiheutuneita kustannuksia.

Lisätoimintaa koskevan liiketoimintasuunnitelman rekonstruointi

- (524) BSCA laati ennen vuoden 2001 sopimuksia liiketoimintasuunnitelman. Liiketoimintasuunnitelma kuitenkin kattoi Ryanairin tuottamasta liikenteestä syntyvien tulojen lisäksi myös muiden lentoyhtiöiden tuottamasta liikenteestä syntyvät tulot. Lisäksi siinä mainittiin vain BSCA:n tulot ja kustannukset, vaikka markkinataloustoimijaa koskevaa kriteeriä sovellettaessa on otettava huomioon, että vuoden 2001 sopimukset Ryanairin kanssa teki Vallonia-Sowaer-BSCA. Liiketoimintasuunnitelmaa voidaan siis käyttää tietolähteenä, mutta sitä ei voida sellaisenaan käyttää markkinataloustoimijaa koskevaa kriteeriä sovellettaessa.
- (525) Komissio onkin sopimusten odotetun kannattavuuden arvioimiseksi rekonstruoinut liiketoimintasuunnitelman, jonka Vallonia-Sowaer-BSCA olisi voinut laatia ja jossa otetaan huomioon vain kyseisiin sopimuksiin liittyvästä taloudellisesta lisätoiminnasta syntyvät tulot ja kustannukset. Komission lähtökohtana on ollut ennen vuoden 2001 sopimusten tekemistä käytettävissä ollut BSCA:n yleinen liiketoimintasuunnitelma (joka kattoi lentoaseman kaiken toiminnan eikä vain vuoden 2001 sopimusten vaikutusta). Tämän yleisen liiketoimintasuunnitelman perusteella komissio on laatinut liiketoimintasuunnitelman, joka kattaa vain taloudellisen lisätoiminnan (eli yksinomaan Ryanairin liikenteeseen liittyvät tulot ja kustannukset), erottamalla lisäkustannukset ja -tulot, joita Ryanairin kanssa tehtävien sopimusten voitiin tekemishetkellään odottaa tuottavan.⁽¹⁹⁰⁾ Tämän jälkeen komissio on johtanut Vallonia-Sowaer-BSCA:n liiketoimintasuunnitelman lisäämällä Vallonian alueen ja Sowaerin kyseisiin sopimuksiin liittyvät lisäkustannukset ja -tulot ja kumoamalla Vallonia-Sowaer-BSCA:n sisäiset rahavirrat.

Odotetut lisäkustannukset

Odotetut lisäinvestointikustannukset

- (526) Sen ratkaisemiseksi, pitäisikö osa investointikustannuksista ottaa huomioon niissä lisäinvestointikustannuksissa, joita vuoden 2001 sopimusten voitiin odottaa tuottavan, komissio on tarkastellut ilmailusuuntaviivojen 64 kohdan mukaisesti, päätettiin Charleroin lentoaseman investointiohjelmasta yhdessä vuoden 2001 sopimusten kanssa vai niistä erillään.
- (527) Komissio toteaa, että Vallonian alue halusi jo 1990-luvun lopulla eli ennen vuoden 2001 sopimusten allekirjoittamista kehittää lentoasemaa lisätäkseen taloudellista toimintaa alueella. Vallonian parlamentti totesikin 15 päivänä heinäkuuta 1999 hyväksymässään aluepoliittisessa julistuksessa, että alueelliset lentoasemat ovat Vallonian alueen tärkeitä talouskehitys- ja työllistämiskeskittymiä.⁽¹⁹¹⁾ Taloudesta vastaava ministeri korosti 8 päivänä marraskuuta 2000 päivättyssä Vallonian hallitukselle osoittamassaan muistiossa (jonka tarkoituksena oli antaa Vallonian hallitukselle tietoja investointiohjelman hyväksymispäätöstä varten) olevan tärkeää, että "lentoasema kykenee toimimaan alueen talouskehityksen edistäjänä, se varustetaan kattavalla infrastruktuurilla ja sitä kehitetään kokonaisvaltaisesti".
- (528) Belgian mukaan jo 1990-luvun lopussa (eli ennen vuoden 2001 sopimusten tekemistä) oli varmaa, että olemassa olevan infrastruktuurin teknisten puutteiden⁽¹⁹²⁾ vuoksi alueen pohjoisosaan oli rakennettava uusi terminaali. Kuntien välinen yhtiö Igretec, jolle oli annettu tehtäväksi Aéroport-yrittäjäpuiston perustaminen, oli jo pakkolunastanut joitain maa-alueita. Vallonian alue pakkolunasti niitä itsekin 1990-luvulla, ja Igretec luovutti sille pakkolunastamansa maa-alueet vuonna 1999. Uusi matkustajaterminaali rakennettiin näille maille.

⁽¹⁹⁰⁾ Komissio on lisätoimintakustannuksia (henkilöstö ja erinäiset hankinnat) määrittäessään käyttänyt liiketoimintasuunnitelmissa olevia kokonaiskustannustietoja ja regressiota, jonka avulla se on voinut arvioida, miten kustannuserät kehittyvät suhteessa liikenteeseen.

⁽¹⁹¹⁾ *Lähde:* 8 päivänä marraskuuta 2000 pidetyn Vallonian hallituksen kokouksen pöytäkirjan liitetty Vallonian hallituksen muistio.

⁽¹⁹²⁾ Katso alaviite 22.

- (529) Vallonian alue hyväksyi 20 päivänä heinäkuuta 2000 pidetyssä istunnossaan periaatteet puitesopimukselle, joka koski monivuotista investointiohjelmaa Charleroin lentoasemalla. Sopimuksessa mainittiin erityisesti ”uusi matkustajaterminaali”, jonka kokonaisbudjetti oli 113 740 000 miljoonaa euroa. Vallonian alue teki 8 päivänä marraskuuta 2000 päätöksen, joka perustui 20 päivänä heinäkuuta 2000 tehtyyn päätökseen ja jolla muutettiin monivuotisen investointiohjelman hypoteeseja. Vaikka nämä päätökset eivät sitoneet Vallonian aluetta oikeudellisesti, ne osoittavat, että se oli luonut investointiohjelman perustan jo paljon ennen vuoden 2001 sopimusten allekirjoittamista.
- (530) Marraskuun 8 päivänä 2000 tehty päätös tukeutui taloudesta vastaavan ministerin muistioon, jossa viitattiin kahteen Vallonian alueen tilaamaan, 1990-luvun lopun ja 2000-luvun alun välisinä vuosina laadittuun selvitykseen:
- Kansainvälisen ilmakuljetusliiton, jäljempänä 'IATA', laatima selvitys. Tässä selvityksessä määritettiin kolme Charleroin lentoaseman matkustajaliikenteen kehittämismahdollisuutta, jotka perustuivat reitti-, tilaus- ja liikelentojen matkustajamäärän lisääntymishypoteeseihin.
 - Tractebel'in laatima selvitys, joka valmistui huhtikuussa 2000. Tämän selvityksen tarkoituksena oli laatia infrastruktuurien kehityssuunnitelma IATA:n selvitykseen sisältyvien kaupallisten hypoteesien perusteella (*high scenario*).
- Vallonian hallitukselle esitellyssä näiden selvitysten yhteenvedossa viitattiin yleisiin liikennehypoteeseihin, jotka eivät liittyneet tiettyyn lentoyhtiöön tai tulevaan sopimukseen.
- (531) BSCA:n hallintoneuvostolle esitettiin 31 päivänä heinäkuuta 2001 BSCA:n vuoden 2001 liiketoimintasuunnitelman liitteenä strategia-asiakirja. Tämän asiakirjan mukaan BSCA:n oli tarkoitus kohdistaa toimensa halpalentoyhtiöihin ja mahdollisesti itäeurooppalaisiin lentoyhtiöihin. Asiakirjassa korostettiin, että BSCA:n oli ehdottomasti houkuteltava uusia lentoyhtiöitä (Ryanairin lisäksi) ja että Charleroin oli pyrittävä saamaan jalansijaa halpalentoyhtiöiden mahdollisena uutena kotikenttänä.
- (532) BSCA:n vuoden 2001 liiketoimintasuunnitelmasta käy myös ilmi, että investointien ja etenkin uuden terminaalin rakentamisen tarkoituksena ei ollut vain Ryanairin, vaan kaikkien sellaisten lentoyhtiöiden tarpeiden täyttäminen, jotka voisivat ryhtyä käyttämään Charleroin lentoasemaa. Liiketoimintasuunnitelman mukaan Ryanairin lähtevien matkustajien ennakoitiin nimittäin lisääntyvän 360 000 matkustajasta vain 700 000 matkustajaan vuoteen 2015 mennessä (katso taulukko johdanto-osan 536) kappaleessa). Kasvun oletettiin tapahtuvan pääasiassa vuosina 2001–2003 eli ennen uuden terminaalin suunniteltua avaamista vuonna 2005. Vallonian alue ja BSCA siis odottivat investointien tuottaman liikenteen kasvun olevan muiden lentoyhtiöiden kuin Ryanairin ansiota.
- (533) Vallonian alue ja BSCA eivät siis tehneet investointeja kasvattaakseen nimenomaan Ryanairin matkustajien määrää, vaan mahdollistaakseen huomattavan liikennemäärän, joka ei liittynyt yhteen tiettyyn lentoyhtiöön. Komissio katsoo tämän perusteella, ettei investointeja voida pitää nimenomaan Ryanairiin kohdistuvina. Siksi ei ole aiheellista katsoa lisäinvestointikustannusten johtuneen vuoden 2001 sopimuksista.

Odotetut lisätoimintakustannukset

- (534) Vuoden 2001 sopimuksista koituvat odotetut lisätoimintakustannukset ovat yhtä suuret kuin suoraan Ryanairiin kohdistuvat odotetut toimintakustannukset, joihin komissio on lisännyt välillisistä odotetuista lisätoimintakustannuksista sen osan, joka vastaa Ryanairin matkustajien osuutta kaikista matkustajista. Komissio korostaa, että jos vuoden 2001 sopimusten nettonykyarvo on tämän hypoteesin mukaisesti positiivinen, se on väistämättä positiivinen myös, jos odotetut lisätoimintakustannukset olisi määritelty lineaarisen regression avulla, kuten on ehdotettu Ryanairin esittämässä Oxeran selvityksessä.

Odotetut lisätulot

- (535) Toisin kuin Ryanair on ehdottanut, komissio ei ole ottanut huomioon Ryanairin kanssa tehdyn sopimuksen jäännösarvoa, sillä markkinoinnin pitkän aikavälin vaikutuksia Charleroin lentoaseman kokonaisliikenteeseen ei ole juurikaan dokumentoitu ja niitä on vaikea mitata.

(536) Nettonykyarvolaskelman tulokset on esitetty taulukossa 21. Niistä ilmenee, että Ryanairin lisävaikutus oli positiivinen kaikkina tarkasteltuina vuosina.

Taulukko 21

Kassavirrat, jotka vuoden 2001 toimenpiteen odotettiin tuottavan

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Ryanairin lähtevien matkustajien määrä | 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 |
| Lähtevien matkustajien kokonaismäärä | 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 |
| Tulot lähtevää matkustajaa kohti | | | | | | | | | | | | | | | |
| Matkustajamaksu | 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 |
| Matkustajavero | 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 |
| Polttoaine | [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] |
| Verovapaa myynti | [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 |
| Muut myymälät | [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] |
| Hotellit ja ravintolat | [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] |
| Pysäköintialueet | [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] |
| Maahuolinta | [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] |
| Myyntikomisiot | [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] |
| Yhteensä | [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) Koska Ryanairin lisävaikutus on positiivinen kaikkina tarkasteltuina vuosina, sopimuksen nettoykyarvo on väistämättä positiivinen pääomakustannusten painotetusta keskiarvosta riippumatta.
- (538) Komissio on kuitenkin asian havainnollistamiseksi laskenut nettoykyarvon 8,7–9 prosentin keskikustannusten perusteella. Sopimusten nettoykyarvon laskennassa käytetty diskonttokorko on tuen myöntäneen tahon pääomakustannusten painotettu keskiarvo tuen myöntämishetkellä. Tarkasteltavassa tapauksessa Ryanairin kanssa tehtyyn sopimukseen liittyvät tulot ja maksut vaikuttavat BSCA:n tileihin. Komissio on siksi valinnut diskonttokoroksi BSCA:n pääomakustannukset. BSCA:n pääomakustannusten painotettu keskiarvo on laskettu seuraavien hypoteesien perusteella:
- rahoitus yksinomaan omilla varoilla;
 - riskipremio on 5,51 prosenttia ⁽¹⁹³⁾;
 - beetakerroin on 0,69 ⁽¹⁹³⁾;
 - ilman riskiä sijoitetun pääoman kustannukset ennen veroja ovat 4,9–5,2 prosenttia;
 - verokanta 40,2 prosenttia.
- (539) Komissio on esimerkissään käyttänyt diskonttokorkoa, joka on keskimäärin 8,7–9 prosenttia eli 8,85 prosenttia, ja laskenut tämän perusteella, että nettoykyarvo on positiivinen ja määrältään 19,5 miljoonaa euroa.

Taulukko 22

Vuoden 2001 toimenpiteen nettoykyarvo*(miljoonaa euroa)*

| | |
|--------------|-------------------------|
| | Diskonttokorko (8,85 %) |
| Nettoykyarvo | 19,5 |

Tämä positiivinen nettoykyarvo ja jokavuotinen positiivinen vaikutus osoittavat, että vuoden 2001 sopimusten voitiin odottaa lisäävän Vallonia-Sowaer-BSCA:n kannattavuutta.

- (540) Vallonian alue oli sitoutunut korvaamaan Ryanairille tappiot, joita tälle voisi aiheutua lentoasemaverojen tason tai lentoaseman aukioloaikojen mahdollisista muutoksista vuosina 2001–2016. Komissio toteaa, ettei kyseinen korvaus saanut ylittää Ryanairille muutoksista todellisudessa aiheutuneita tappioita. Jos Vallonian alue maksaisi Ryanairille korvauksia tämän määräyksen perusteella, Ryanairin tilanne ei näin ollen olisi parempi kuin se olisi ollut, jos Vallonian alue olisi noudattanut sitoumuksiaan. Määräyksellä ei siis annettu Ryanairille lisäetua.
- (541) Ilmailusuuntaviivojen 66 kohdan mukaisesti kyseiset sopimukset olivat lisäksi osa sellaisen kokonaisstrategian täytäntöönpanoa, jonka odotettiin johtavan kannattavaan toimintaan vähintään pitkällä aikavälillä. BSCA:n strategiana oli kehittää Charleroin lentoaseman liikennettä, jotta se voisi kasvattaa tulojaan ja siten paremmin kattaa kiinteät kulunsa ja tehdä toiminnasta kannattavaa. Tätä varten BSCA päätti erikoistua lyhyisiin ja keskipitkiin point-to-point-lentoihin ja etenkin halpalentoihin. Strategia perustui selvityksiin, joita BSCA oli tilannut ulkopuolisilta konsulteilta 1990-luvun lopussa. Eräiden selvitysten ⁽¹⁹⁴⁾ mukaan Charleroin lentoaseman mahdollisuudet kehittää tätä segmenttiä olivat hyvät, koska sen kustannukset olivat alhaiset. BSCA:n 31 päivänä heinäkuuta 2001 päivätyn strategia-asiakirjan mukaan sen tavoitteena oli 2,5–3 miljoonaa matkustajaa ⁽¹⁹⁵⁾ vuoteen 2010 mennessä, mikä asiakirjan mukaan ”ei vaikuta utopistiselta, kun otetaan huomioon, että Ryanair on ottanut Charleroin kotikentäkseen ja lentoliikenne on kasvussa”. Vuoden 2001 sopimukset olivat näin ollen osa tätä liikenteen ja tulojen kasvuun tähtäävää strategiaa.

⁽¹⁹³⁾ Katso alaviite 156.

⁽¹⁹⁴⁾ IATA:n ja Roland Berger internationalin laatimat selvitykset sekä Grands Travaux de Marseillen tilauksesta tehty selvitys.

⁽¹⁹⁵⁾ Mukaan lukien sekä lähtevät että saapuvat matkustajat.

- (542) Koska markkinataloustoimijaa koskeva kriteeri täyttyy, vuoden 2001 sopimukset eivät ole valtioneuvoston tukea.
- ii) Vuoden 2004 tilapäiset kaupalliset puitteet
- (543) Sen ratkaisemiseksi, paransivatko vuoden 2004 kaupalliset puitteet ennakoita tarkasteltuna tuen myöntäjän kannattavuutta ilmailusuuntaviivojen 63 kohdan mukaisesti, komissio on selvittänyt, onko vuoden 2004 kaupallisten puitteiden nettohyötyarvo positiivinen Vallonia-Sowaer-BSCA:lle. Vuoden 2004 kaupallisten puitteiden hyväksymispäätöksen vaihtoehtoisessa skenaariossa sopimus Ryanairin kanssa jäisi tekemättä ja Ryanairin liikenteeseen liittyvät lisätulot ja -kustannukset toteutumatta.
- (544) BSCA päivitti liiketoimintasuunnitelmansa 22 päivänä tammikuuta 2004 eli ennen vuoden 2004 kaupallisten puitteiden hyväksymistä. Belgian mukaan 22 päivänä tammikuuta 2004 päivätty liiketoimintasuunnitelma laadittiin vuoden 2004 päätöksen jälkeen Ryanairille esitettävän uuden ehdotuksen hyväksymistä varten.⁽¹⁹⁶⁾ Tämä liiketoimintasuunnitelma kuitenkin kattoi Ryanairin tuottamasta liikenteestä syntyvien tulojen lisäksi muiden lentoyhtiöiden tuottamasta liikenteestä syntyvät tulot. Lisäksi siinä mainittiin vain BSCA:n tulot ja kustannukset, vaikka markkinataloustoimijaa koskevaa kriteeriä sovellettaessa on otettava huomioon, että vuoden 2004 tilapäiset kaupalliset puitteet Ryanairin kanssa hyväksyi Vallonia-Sowaer-BSCA.
- (545) Komissio onkin rekonstruoinut Vallonia-Sowaer-BSCA:n liiketoimintasuunnitelman, joka sisältää vain vuoden 2004 kaupallisiin puitteisiin liittyvästä kaupallisesta toiminnasta aiheutuvat tulot ja kustannukset. Rekonstruktio perustuu 22 päivänä tammikuuta 2004 päivättyyn BSCA:n yleiseen liiketoimintasuunnitelmaan, johon on sovellettu johdanto-osan 525) kappaleessa kuvattua, vuoden 2001 sopimuksiinkin sovellettua menetelmää.
- (546) Vuoden 2004 tilapäisiin kaupallisiin puitteisiin liittyvien lisäkustannusten määrittämiseksi komissio on tarkastellut, saattoiko Vallonian alue, Sowaer tai BSCA odottaa tekevänsä tiettyjä investointeja vuoden 2004 kaupallisten puitteiden seurauksena. Muistutettakoon, että vuoden 2004 kaupallisten puitteiden tarkoituksena oli täyttää oikeudellinen tyhjiö, jonka vuoden 2001 sopimusten kumoaminen komission vuoden 2004 päätöksen mukaisesti synnytti. Vallonia-Sowaer-BSCA ei näiden kaupallisten puitteiden mukaisesti tekisi uusia investointeja. Sowaerin ja BSCA:n välisen vuoden 2002 sopimuksen mukaisista investoinneista ja vuoden 2003 investoinneista oli jo päätetty, ja työt oli aloitettu. Kuten johdanto-osan 533) kappaleessa todetaan, Sowaerin ja BSCA:n väliseen vuoden 2002 sopimuksen liitteenä oleva investointiohjelma olisi lisäksi todennäköisesti hyväksytty ilman Ryanair-sopimuksiakin. Sama koskee investointiohjelmaan vuonna 2003 tehtyä tarkistusta, joka perustui samaan lentoaseman kehittämisstrategiaan, mutta lisäksi tavoitteena oli, jos mahdollista, monimuotoisempi asiakaskunta eli uusia lentoyhtiöitä. Komissio toteaa tämän perusteella, ettei ole aiheellista kohdentaa lisäinvestointikustannuksia vuoden 2004 tilapäisiin kaupallisiin puitteisiin.
- (547) Komissio on näiden hypoteesien perusteella katsonut, että vuoden 2004 kaupallisten puitteiden kannattavuutta voidaan analysoida seuraavien kassavirtojen perusteella:

⁽¹⁹⁶⁾ Komissiolle 18 päivänä maaliskuuta 2014 toimitettu Belgian vastaus (vastaus kysymykseen 10).

Kassavirrat, jotka vuoden 2004 toimenpiteen odotettiin tuottavan

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Ryanairin lähtevien matkustajien määrä | 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 |
| Lähtevien matkustajien kokonaismäärä | 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 |
| Tulot lähtevää matkustajaa kohti | | | | | | | | | | | | |
| Matkustajamaksu | 7,00 | 7,00 | 7,50 | 7,50 | 8,00 | 8,00 | 8,00 | 8,00 | 8,00 | 8,00 | 8,00 | 8,00 |
| Matkustajavero | 1,00 | 1,00 | 1,13 | 1,13 | 1,13 | 1,13 | 1,13 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 |
| Maahuolinta | [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] |
| Polttoaine | [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] |
| Myyntikonsessiot | [5-9] | [5-9] | [5-9] | [5-9] | [5-9] | [5-9] | [5-9] | [5-9] | [5-9] | [5-9] | [5-9] | [5-9] |
| Yhteensä | [14-20] | [14-20] | [14-20] | [14-20] | [14-20] | [14-20] | [14-20] | [14-20] | [14-20] | [14-20] | [14-20] | [14-20] |
| Kustannukset lähtevää matkustajaa kohti | | | | | | | | | | | | |
| Myyntinedistämismaksu | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 4,00 |
| Muut tavarat ja palvelut | [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] |
| Palkat ja sosiaaliturvamaksut | [4-5] | [4-5] | [4-5] | [4-5] | [4-5] | [4-5] | [4-5] | [4-5] | [4-5] | [4-5] | [4-5] | [4-5] |
| Välisumma | [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] |
| Toiminnan käynnistämiskustannukset | 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 |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Yhteensä | [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] |
| Tulot yhteensä lähtevää Ryanairin matkustajaa kohti | [14–20] | [14–20] | [14–20] | [14–20] | [14–20] | [14–20] | [14–20] | [14–20] | [14–20] | [14–20] | [14–20] | [14–20] |
| Kustannukset yhteensä lähtevää Ryanairin matkustajaa kohti | [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] |
| Lisävaikutus lähtevää Ryanairin matkustajaa kohti | [3–9] | [3–9] | [3–9] | [3–9] | [3–9] | [3–9] | [3–9] | [3–9] | [3–9] | [3–9] | [3–9] | [3–9] |
| Ryanairin lisävaikutus yhteensä (miljoonaa euroa) | [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) Näistä kassavirroista ilmenee, että Ryanairin lisävaikutus oli positiivinen kaikkina tarkasteltuina vuosina. Kaupallisten puitteiden nettonykyarvo on siksi väistämättä positiivinen pääomakustannusten painotetusta keskiarvosta riippumatta.
- (549) Komissio on kuitenkin asian havainnollistamiseksi määrittänyt diskonttokoron, jonka perusteella voidaan laskea vuoden 2004 toimenpiteen nettonykyarvo. Tämä diskonttokorkeus on tuen myöntäneen tahon pääomakustannusten painotettu keskiarvo tuen myöntämishetkellä. Kuten johdanto-osan 538) kappaleessa todetaan, komissio on käyttänyt laskelmassa BSCA:n pääomakustannusten painotettua keskiarvoa. Se on seuraavien hypoteesien perusteella arvioinut, että tämä keskiarvo oli 9,7 prosenttia:
- rahoitus yksinomaan omilla varoilla;
 - riskipremio on 5,72 prosenttia ⁽¹⁹⁷⁾;
 - beetakerroin on 0,95 ⁽¹⁹⁷⁾;
 - ilman riskiä sijoitetun pääoman kustannukset ennen veroja ovat 4,2–4,4 prosenttia;
- (550) Seuraavassa taulukossa esitetään vuoden 2004 kaupallisten puitteiden 9,7 prosentin diskonttokorkoon perustuvan nettonykyarvolaskelman tulokset.

Taulukko 24

Vuoden 2004 toimenpiteen nettonykyarvo*(miljoonaa euroa)*

| | |
|---------------|--------------------------|
| | Diskonttokorkeus (9,7 %) |
| Nettonykyarvo | 53 |

Tämän positiivisen nettonykyarvon perusteella voidaan vahvistaa, että vuoden 2004 kaupallisten puitteiden voitiin odottaa parantavan Vallonia-Sowaer-BSCA:n kannattavuutta.

- (551) Ilmailusuuntaviivojen 66 kohdan mukaisesti sopimusten on oltava osa sellaisen kokonaisstrategian täytäntöönpanoa, jonka odotetaan johtavan lentoaseman kannattavaan toimintaan vähintään pitkällä aikavälillä. BSCA:n hallintoneuvosto tutustuikin 15 päivänä huhtikuuta 2004 pitämässään kokouksessa Ryanairille esitettyihin ehdotuksiin ja valtuutti "toimitusjohtajan hyväksymään BSCA:n liiketoimintasuunnitelman ja arvioimaan kyseisten ehdotusten mahdolliset seuraukset". "Kokonaisanalyysissä on lisäksi vahvistettava kaikilta osin, että lentoasematoiminnan jatkuvuus ja tulevaisuus eivät missään tapauksessa ole uhattuina ja että BSCA:lla on pitkällä aikavälillä riittävästi liikkumavaraa jatkuvan kehityksen turvaamiseksi." Seuraavassa kokouksessaan, joka pidettiin 6 päivänä toukokuuta 2004, "hallintoneuvosto totesi, että kun otetaan huomioon lentoaseman ennakoitavissa oleva kehitys, ehdotuksilla, joista keskusteltiin hiljattain Ryanairin edustajien kanssa Dublinissa, voidaan turvata Ryanairin toiminnan jatkuminen Charleroiissa alkuperäisen liiketoimintasuunnitelman ehdoilla –". Koska alkuperäinen liiketoimintasuunnitelma oli itsessään osa pitkän aikavälin kehitysstrategiaa, komissio katsoo, että vuoden 2004 kaupalliset puitteet olivat osa samaa strategiaa.
- (552) Koska markkinataloustoimijaa koskeva kriteeri täyttyy, vuoden 2004 kaupalliset puitteet eivät ole valtiontukea.
- iii) Vuoden 2005 sopimus
- (553) Sen ratkaisemiseksi, paransiko vuoden 2005 sopimus ennakolta tarkasteltuna tuen myöntäjän kannattavuutta ilmailusuuntaviivojen 63 kohdan mukaisesti, komissio on selvittänyt, onko vuoden 2005 sopimuksen nettonykyarvo positiivinen Vallonia-Sowaer-BSCA:lle. Vaihtoehtoisessa skenaariossa Ryanairin kanssa ei enää olisi sopimusta 24 päivänä kesäkuuta 2004 päivätyn BSCA:n Ryanairille osoittaman kirjeen voimassaolon lakattua.

⁽¹⁹⁷⁾ Katso alaviite 156.

- (554) Komissio on nettonykyarvon laskemista varten rekonstruoinut Vallonia-Sowaer-BSCA:n liiketoimintasuunnitelman, joka sisältää vain vuoden 2005 sopimukseen liittyvästä kaupallisesta toiminnasta koituvat tulot ja kustannukset. Komission lähtökohtana oli 24 päivänä tammikuuta 2004 päivätty BSCA:n yleinen liiketoimintasuunnitelma, joka Belgian mukaan laadittiin vuoden 2004 päätöksen jälkeen Ryanairille esitettävän uuden ehdotuksen hyväksymistä varten ja joka johti Ryanairille 9 päivänä joulukuuta 2005 lähetettyyn ehdotukseen. ⁽¹⁹⁸⁾ Tämän jälkeen komissio on soveltanut johdanto-osan 524) kappaleessa kuvattua, vuoden 2001 sopimuksiinkin sovellettua menetelmää.
- (555) Vuoden 2005 sopimukseen liittyvien lisäkustannusten määrittämiseksi komissio on tarkastellut, saattoiko Vallonian alue, Sowaer tai BSCA odottaa tekevänsä tiettyjä investointeja vuoden 2005 sopimuksen seurauksena. Vallonia-Sowaer-BSCA ei tämän sopimuksen mukaisesti tekisi uusia investointeja. Sowaerin ja BSCA:n välisen vuoden 2002 sopimuksen mukaisista investoinneista ja vuoden 2003 investoinnista oli jo päätetty, ja työt oli aloitettu. Kuten johdanto-osan 533) kappaleessa todetaan, Sowaerin ja BSCA:n väliseen vuoden 2002 sopimuksen liitteenä oleva investointiohjelma olisi lisäksi todennäköisesti hyväksytty ilman Ryanairin kanssa tehtyjä sopimuksiakin. Sama koskee investointiohjelmaan vuonna 2003 tehtyä tarkistusta, joka perustui samaan lentoaseman kehittämisstrategiaan, mutta lisäksi tavoitteena oli, jos mahdollista, monimuotoisempi asiakaskunta eli uusia lentoyhtiöitä. Komissio toteaa näin ollen, ettei ole aiheellista kohdentaa lisäinvestointikustannuksia vuoden 2005 sopimukseen.
- (556) Komissio on näiden hypoteesien perusteella katsonut, että vuoden 2005 sopimuksen kannattavuutta voidaan analysoida seuraavien kassavirtojen perusteella:

⁽¹⁹⁸⁾ Katso alaviite 198.

Taulukko 25

Kassavirrat, jotka vuoden 2005 toimenpiteen odotettiin tuottavan

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Ryanairin lähtevien matkustajien määrä | 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 |
| Lähtevien matkustajien kokonaismäärä | 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 |
| Tulot lähtevää matkustajaa kohti | | | | | | | | | | |
| Matkustajamaksu | 2,33 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Laskeutumismaksu | [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] |
| Myyntikonsessiot | [6-10] | [6-10] | [6-10] | [6-10] | [6-10] | [6-10] | [6-10] | [6-10] | [6-10] | [6-10] |
| Maahuolinta | [3-6] | [3-6] | [3-6] | [3-6] | [3-6] | [3-6] | [3-6] | [3-6] | [3-6] | [3-6] |
| Polttoaine | [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] |
| Infrastruktuurin käyttömaksu | [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] |
| Yhteensä | [12-17] | [12-17] | [12-17] | [12-17] | [12-17] | [12-17] | [12-17] | [12-17] | [12-17] | [12-17] |
| Kustannukset lähtevää matkustajaa kohti | | | | | | | | | | |
| Markkinointimaksu | 0,92 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Ostot verovapaata myyntiä varten | | | | | | | | | | |
| Ympäristörahassto | | | | | | | | | | |
| Muut tavarat ja palvelut | [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] |
| Palkat ja sosiaaliturvamaksut | [4-5] | [4-5] | [4-5] | [4-5] | [4-5] | [4-5] | [4-5] | [4-5] | [4-5] | [4-5] |

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Toiminnan käynnistämiskustannukset | 0,05 | | | | | | | | | |
| Välisumma | [5,5-7,5] | [5,5-7,5] | [5,5-7,5] | [5,5-7,5] | [5,5-7,5] | [5,5-7,5] | [5,5-7,5] | [5,5-7,5] | [5,5-7,5] | [5,5-7,5] |
| Matkustajakohtaiset kiinteät kustannukset | [0-0,1] | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Kokonaiskustannukset lähtevää matkustajaa kohti | [5,5-7,5] | [5,5-7,5] | [5,5-7,5] | [5,5-7,5] | [5,5-7,5] | [5,5-7,5] | [5,5-7,5] | [5,5-7,5] | [5,5-7,5] | [5,5-7,5] |
| Lisävaikutus yhteensä Ryanairin lähtevää matkustajaa kohti ennen investointeja (euroa) | [5-10] | [5-10] | [5-10] | [5-10] | [5-10] | [5-10] | [5-10] | [5-10] | [5-10] | [5-10] |
| Ryanairin lisävaikutus yhteensä ennen investointeja (miljoonaa euroa) | [6-17] | [6-17] | [6-17] | [6-17] | [6-17] | [6-17] | [6-17] | [6-17] | [6-17] | [6-17] |

- (557) Näistä kassavirroista ilmenee, että Ryanairin lisävaikutus oli positiivinen kaikkina tarkasteltuina vuosina. Vuoden 2005 sopimuksen nettonykyarvo on siksi väistämättä positiivinen pääomakustannusten painotetusta keskiarvosta riippumatta.
- (558) Komissio on kuitenkin asian havainnollistamiseksi määrittänyt diskonttokoron, jonka perusteella voidaan laskea vuoden 2005 toimenpiteen nettonykyarvo. Tämä diskonttokorko on tuen myöntäneen tahon pääomakustannusten painotettu keskiarvo tuen myöntämishetkellä. Kuten johdanto-osan 538) kappaleessa todetaan, komissio on käyttänyt laskelmassa BSCA:n pääomakustannusten painotettua keskiarvoa. Komissio on seuraavien hypoteesien perusteella arvioinut, että tämä keskiarvo oli 9,3 prosenttia:
- rahoitus yksinomaan omilla varoilla;
 - riskipremio on 5,74 prosenttia ⁽¹⁹⁹⁾;
 - beetakerroin on 0,97 ⁽¹⁹⁹⁾;
 - ilman riskiä sijoitetun pääoman kustannukset ennen veroja ovat 3,5–3,9 prosenttia.
- (559) Seuraavassa taulukossa esitetään vuoden 2005 sopimuksen 9,3 prosentin diskonttokorkoon perustuvan nettonykyarvolaskelman tulokset.

Taulukko 26

Vuoden 2005 toimenpiteen nettonykyarvo*(miljoonaa euroa)*

| | Diskonttokorko (9,3 %) |
|---------------|------------------------|
| Nettonykyarvo | 80,6 |

Tämän positiivisen nettonykyarvon perusteella voidaan vahvistaa, että vuoden 2005 sopimuksen voitiin odottaa parantavan Vallonia-Sowaer-BSCA:n kannattavuutta.

- (560) Ilmailusuuntaviivojen 66 kohdassa todetaan, että sopimuksen on oltava osa sellaisen kokonaisstrategian täytäntöönpanoa, jonka odotetaan johtavan lentoaseman kannattavaan toimintaan vähintään pitkällä aikavälillä. Joulukuun 8 päivänä 2005 päivytyssä muistiossa, jolla oli tarkoitus esitellä BSCA:n hallintoneuvostolle BSCA:n Ryanairille esittämä ehdotus, täsmennettiin tältä osin, että ehdotus perustui vuosia 2006–2015 koskevaan liiketoimintasuunnitelmaan. Muistiossa hallintoneuvostoa pyydettiin varmistamaan, että suunnitelma mahdollistaa tyydyttävän kannattavuuden, jonka avulla kyetään selviytymään odotettavissa olevista, budjettiarvioihin liittyvistä vaihteluista (liiketoimintasuunnitelman todetaan alaviitteessä perustuvan kustannusten ja tulojen likimääräisiin arvioihin). BSCA muistutti, että maahuolintatariffeilla ”on kyettävä kattamaan kustannukset ja saamaan kohtuullinen voittomarginaali”. BSCA täsmensi muistiossa myöhemmin, että ”maahuolintaan liittyvät kustannukset ja niiden hallinta ovat Ryanairille tehdyn ehdotuksen kulmakivi. Huomattava osa näistä kustannuksista on kiinteitä tai osittain vaihtelevia, ja matkustajamaksu liittyy siksi käsiteltyjen matkustajien määrään. [Ryanairille esitettyyn] kaupalliseen tarjoukseen sisältyy rotaatioiden minimimäärä, jonka noudattamatta jättäminen aiheuttaisi BSCA:lle varmasti tappioita maahuolintatoiminnassa. Ehdotus sisältää seuraamuksia tappioiden kattamiseksi.” Komissio toteaa näiden seikkojen perusteella, että vaikka BSCA:n Ryanairille esittämä kaupallinen ehdotus sisälsi tiettyjä BSCA:han kohdistuvia riskejä – etenkin riskin, että kannattavuus ei olisi riittävä, jos Ryanairin liikenne osoittautuisi ennakoitua vähäisemmäksi – se kuitenkin perustui kehitysstrategiaan, jonka avulla BSCA uskoi Ryanairin tuottaman liikenteen ansiosta voivansa alentaa matkustajakohtaisia kustannuksiaan ja saada kohtuullisen voittomarginaalin.
- (561) Koska markkinataloustoimijaa koskeva kriteeri täyttyy, vuoden 2005 sopimus ei ole valtiontukea.

⁽¹⁹⁹⁾ Katso alaviite 156.

iv) BSCA:n omistamien Promocyn osakkeiden luovutus

- (562) BSCA luovutti 31 päivänä maaliskuuta 2010 Ryanairille 50 prosentin omistusosuutensa Promocyssa. BSCA myi osakkeet kirjanpitoarvostaan (100 euroa osaketta kohti) yhteensä 31 100 eurolla. Kaikki BSCA:n riskit ja velvoitteet Promocyn osakkaana siirtyivät Ryanairille.
- (563) Promocylla oli luovutushetkellä likvidejä varoja 261 073 euroa (varat, joista on vähennetty pääoma ja lakisääteiset rahastot).⁽²⁰⁰⁾ BSCA luovutti siis omistusosuutensa Promocyssa Ryanairille summalla, joka oli 99 436 euroa pienempi kuin puolet Promocyn likvideistä varoista luovutushetkellä.
- (564) Belgia kuitenkin korostaa, että luovutushetkellä oli vireillä veroja koskeva oikeusriita. Jos BSCA olisi jatkanut Promocyn osakkaana, se olisi joutunut kattamaan puolet kustannuksista. Belgian mukaan BSCA päätti tästä syystä myydä osakkeensa kirjanpitoarvostaan.
- (565) Belgia on toimittanut BSCA:n talusjohtajan 24 päivänä helmikuuta 2010 laatiman, BSCA:n hallintoneuvostolle osoitetun muistion, jossa suositeltiin, että hallintoneuvosto hyväksyy BSCA:n omistamien Promocyn osakkeiden luovutuksen kirjanpitoarvostaan. Muistiossa todettiin Promocyn lopettaneen toimintansa sen jälkeen, kun Ryanairin kanssa tehtiin uusi sopimus vuonna 2005. Promocy päätettiin muuttaa pöytälaatikkoyritykseksi sen jälkeen, kun edellä mainitusta oikeusriidasta oli käynnistetty esitutkinta ja myöhemmin oikeusmenettely. Koska oikeusmenettely ei juurikaan edennyt, BSCA ja Ryanair päättivät myöhemmin asettaa Promocyn selvitystilaan. Muistion mukaan BSCA ehdotti tuolloin Ryanairille noin 350 000 euron suuruisen nettovarallisuuden jakamista. Ryanair kuitenkin ilmoitti haluavansa mieluummin käyttää nettovarallisuuden viimeisiin markkinointitoimiin. BSCA vastusti oikeusmenettelyn vuoksi markkinointitoimien uudelleen aloittamista. Umpikujatilanteen ratkaisemiseksi BSCA ehdotti, että se luovuttaisi Ryanairille omistamansa osakkeet niiden kirjanpitoarvosta, joka oli 31 100 euroa. Tätä varten allekirjoitettaisiin sopimus, jonka mukaisesti BSCA luopuisi välittömästi jäsenyydestään Promocyn hallintoneuvostossa. Muistiossa todettiin, että BSCA:n tilintarkastajat ja oikeudellinen neuvonantaja olivat hyväksyneet sopimuksen ”yhtä tietoisina kuin me itse siitä, että tämä on epäilemättä ainoa tapa ratkaista asia”. Muistion kirjoittaja suositteli, että hallintoneuvosto hyväksyy luovutusoperaation, minkä se tekikin yksimielisesti.
- (566) Komissio katsoo, että koska Belgia on toimittanut sille veronoikaisua koskevat ilmoitukset⁽²⁰¹⁾, se on antanut riittävästi tietoa oikeusriidan olemassaolosta ja sen laajuudesta.
- (567) Komissio katsoo tämän vuoksi, että BSCA on toiminut markkinataloustoimijan tavoin vastustaessaan markkinointitoimien uudelleen aloittamista ja ehdottaessaan umpikujatilanteen ratkaisemiseksi Ryanairille, että se luovuttaa tälle omistamansa osakkeen näiden kirjanpitoarvosta. Näin ollen toimenpide ei ole valtiontukea.

v) Vuoden 2010 lisäsopimus

- (568) Komissio on 6.2.1 jaksossa osoittanut, että BSCA:n varat eivät olleet julkisia varoja vuoden 2010 lisäsopimusta tehtäessä eikä BSCA:n päätös tehdä vuoden 2010 lisäsopimus johtunut valtiosta.
- (569) Siltä varalta, että tämä komission päätelmä todettaisiin perusteettomaksi ja katsottaisiin, että vuoden 2010 lisäsopimus on myönnetty valtion varoista ja vuoden 2010 lisäsopimuksen tekemistä koskeva päätös johtui valtiosta, on kuitenkin tutkittava, annettiinko vuoden 2010 lisäsopimuksella etu Ryanairille.
- (570) Tässä tapauksessa olisi aiheellista pitää Vallonia-Sowaer-BSCA:ta toimenpiteen myöntäjänä. Olisi siis tutkittava, ovatko Vallonian alue, Sowaer ja BSCA toimineet markkinataloustoimijan tavoin tehdessään vuoden 2010 lisäsopimuksen.

⁽²⁰⁰⁾ Katso alaviite 76.

⁽²⁰¹⁾ Belgia toimitti veronoikaisua koskevat ilmoitukset komissiolle 22 päivänä heinäkuuta 2014. Promocy vastaanotti ne luovutuksen jälkeen. Ne koskevat tilikausia 2003, 2004, 2005 ja 2006, ja niiden kokonaismäärä on noin 15 miljoonaa euroa.

(571) Vuoden 2010 lisäsopimuksessa määrätään

- poikkeuksesta avustuspäivämaksun, jäljempänä 'PRM-maksu', yleisestä tasosta: Ryanair maksaisi [10–30] senttiä matkustajaa kohden 1 päivän helmikuuta 2009 ja 31 päivän tammikuuta 2010 välisenä vuotena. Lisäksi PRM-maksun indeksoinnin seurauksena suhteellinen tariffi aleni Ryanairin tuottaman liikenteen lisääntyessä. ⁽²⁰²⁾
- [10–50] sentin alennuksesta Ryanairin suorittamaan matkustajakohtaiseen maahuolintamaksuun.

(572) Belgian mukaan lisäsopimus oli tulosta BSCA:n ja Ryanairin välisistä neuvotteluista sen jälkeen, kun BSCA:n maahuolintakustannukset olivat alentuneet Ryanairin käyttöön ottamien uusien menettelyjen ansiosta. Näitä olivat esimerkiksi matkatavaramaksu (jonka ansiosta matkatavaroiden lähtöselvitys vähentyi huomattavasti) ja pakollinen internetissä tehtävä matkatavaroiden lähtöselvitys. Belgian mukaan BSCA päätti jakaa Ryanairin kanssa tästä kustannussäästöstä koituvan voiton vastineeksi siitä, että Ryanair sitoutui sijoittamaan neljä lisäkoneita Charleroihan.

(573) Lisäsopimus allekirjoitettiin 6 päivänä joulukuuta 2010 seuraavien tapahtumien jälkeen:

- Ryanair otti käyttöön uusia menettelyjä, kuten pakollisen lähtöselvityksen internetissä (*web check-in*) ja maksun ruumaan menevästä matkatavarasta. Lähtöselvitettävän matkatavaran määrä väheni, mikä toi BSCA:lle säästöjä.
- BSCA keskusteli toukokuussa 2009 Ryanairin kanssa lentokoneiden määrän mahdollisesta lisäämisestä ja maahuolintamaksujen alentamisesta Ryanairin otettua käyttöön uudet menettelyt.
- Ryanair kirjoitti 30 päivänä marraskuuta 2009 BSCA:lle ⁽²⁰³⁾ ja ehdotti sopimusta maahuolintamaksujen alentamisesta [10–50] sentillä, mikä oli puolet BSCA:lle Ryanairin uusien menettelyjen ansiosta koituneista säästöistä. Ryanair ilmoitti lisäksi, ettei se ollut halukas maksamaan PRM-maksua. Ryanair vahvisti myös olevansa valmis laajentamaan toimintaansa Charleroiissa.
- BSCA:n hallintoneuvoston puheenjohtaja kirjoitti 2 päivänä joulukuuta 2009 Ryanairille, että ennen kuin hän harkitsee mahdollisuutta osoittaa Ryanairille uusia saapumis- ja lähtöaikoja, hän antaa maahuolintamaksujen alentamista koskevan Ryanairin pyynnön BSCA:n hallintoneuvoston käsiteltäväksi.
- Belgian mukaan tämän jälkeen tehtiin suullinen sopimus toiminnan laajentamisesta ja kustannusten alentamisesta (Belgia toteaa, ettei tässä vaiheessa tehty kirjallista sopimusta, koska hallintoneuvoston oli käsiteltävä asia ja koska keskustelut PRM-maksusta olivat yhä kesken).
- BSCA:n talusjohtaja toimitti 8 päivänä tammikuuta 2010 BSCA:n hallintoneuvostolle sisäisen muistion ja rahoitus selvityksen, joissa osoitettiin, että neljän lisälentokoneen sijoittaminen lentoasemalle sovituin ehdoin (eli vastineeksi [10–50] sentin maahuolintamaksualennuksesta) on kannattavaa. Rahoitus selvitykseen kuuluivat
 - tuloslaskelmaennuste, josta ilmeni Ryanairin Charleroihan sijoittaman neljän lisäkoneen vaikutus tulokseen;
 - laskelma, jonka perusteella BSCA saattoi määrittää, miten paljon sillä oli varaa neuvotella Ryanairin kanssa maahuolintamaksujen lisäalennuksesta niin, että maahuolinnon kannattavuus pysyisi riittävänä ja lentoliikenteeseen liittymättömästä kaupallisesta toiminnasta (esimerkiksi verovapaa myynti, hotellit ja ravintolat, pysäköintialueet ja bussi) saatavat tulot kasvaisivat.
- Ryanair suostui lopulta 24 päivänä helmikuuta 2010 maksamaan PRM-maksuna [10–30] senttiä lähtevää matkustajaa kohden edellyttäen, että määrää alennetaan seuraavina vuosina Ryanairin Charleroin-liikenteen kasvua vastaavasti.

⁽²⁰²⁾ Katso alaviite 74.

⁽²⁰³⁾ BSCA:lle lähetetty 30 päivänä marraskuuta 2009 päivätty Ryanairin kirje, jonka Belgia toimitti 22 päivänä heinäkuuta 2014.

- BSCA:n hallintoneuvosto keskusteli lisäsopimusluonnoksesta 29 päivänä huhtikuuta 2010. BSCA:n pääjohtaja ilmoitti, että lisäsopimusta sovellettiin jo (neljä lisäkonetta olivat saapuneet vuoden 2010 kesäkautta varten).
- BSCA ja Ryanair hyväksyivät vuoden 2010 lisäsopimuksen, jota jo sovellettiin, 6 päivänä joulukuuta 2010.

1. BSCA:n myöntämä [10–50] sentin alennus maahuolintamaksusta

- (574) Komissio korostaa ensinnäkin, että alennuksen määrä oli vain puolet säästöistä, joita BSCA:lle koitui Ryanairin käyttöön ottamien menettelyjen ansiosta. Komissio toteaa myös, että Ryanair oli tietoinen ⁽²⁰⁴⁾ BSCA:n säästöjen määrästä, mikä vaikeutti BSCA:n neuvotteluasemaa.
- (575) Toiseksi komissio myöntää, että BSCA:n oli erityisen vaikea kieltäytyä alennuksesta, koska Ryanair aikoi sijoittaa Charleroihan neljä lisälentokonetta. Vuonna 2009 Ryanairin matkustajamäärä oli 3 289 725, ja jos oletetaan, että puolet näistä matkustajista oli lähteviä, BSCA:lta jäi [10–50] sentin matkustajakohtaisen alennuksen vuoksi saamatta voittoa [500 000–2 000 000] euroa. Tämä on huomattavasti vähemmän kuin EBIT:n ⁽²⁰⁵⁾ [3–7] miljoonan kasvu, jonka neljän lisälentokoneen voitiin BSCA:n laskelmien mukaan odottaa tuottavan ⁽²⁰⁶⁾.

2. Ryanairille myönnetty [10–30] sentin alennus PRM-maksusta

- (576) Belgia toteaa, että Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1107/2006 ⁽²⁰⁷⁾ säädetään mahdollisuudesta (ei velvoitteesta) periä PRM-maksua lentoasemille aiheutuneiden kulujen kattamiseksi. ⁽²⁰⁸⁾ Belgian mukaan BSCA:n oli hyvin vaikea saada lentoyhtiöt maksamaan tätä maksua. BSCA yritti saada Ryanairia osallistumaan avustamispalveluiden järjestämiskustannuksiin, mutta Ryanair kieltäytyi aina maksamasta BSCA:n ehdottamaa maksua, sillä se ei pitänyt sen määrää oikeana useista syistä ⁽²⁰⁹⁾. Belgian mukaan vuoden 2010 lisäsopimuksen ansiosta Ryanairin kanssa päästiin sopimukseen PRM-maksusta, jonka määrä oli toki alhaisempi kuin yleisen maksun, mutta ei kuitenkaan nolla.
- (577) Komissio toteaa, ettei Ryanair vuoteen 2010 asti maksanut PRM-maksua eikä BSCA näytä kyenneen velvoittamaan Ryanairia maksamaan sitä. Sopimus siis lisäsi BSCA:n kannattavuutta, vaikka määrä oli yleistä määrää pienempi.
- (578) Komissio toteaa myös, että BSCA:lta jäi [10–30] sentin matkustajakohtaisen alennuksen vuoksi saamatta voittoa [100 000–300 000] euroa ⁽²¹⁰⁾. Kun tämä lisätään [10–50] sentin matkustajakohtaiseen maahuolintamaksualennukseen, BSCA:lta jäi yhteensä saamatta voittoa [0,6–2,3] miljoonaa euroa. Tämän on huomattavasti vähemmän kuin EBIT:n ⁽²¹¹⁾ [3–7] miljoonan kasvu, jonka neljän lisälentokoneen voitiin BSCA:n laskelmien mukaan odottaa tuottavan ⁽²¹²⁾.

⁽²⁰⁴⁾ Ks. 30 päivänä marraskuuta 2009 päivätty Ryanairin kirje.

⁽²⁰⁵⁾ Earnings before interest and taxes (tulos ennen korkoja ja veroja).

⁽²⁰⁶⁾ Ks. BSCA:n hallintoneuvostolle toimitettu tuloslaskelmaennuste.

⁽²⁰⁷⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1107/2006, annettu 5 päivänä heinäkuuta 2006, vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä (EUVL L 204, 26.7.2006, s. 1).

⁽²⁰⁸⁾ Asetuksen (EY) N:o 1107/2006 8 artiklan 2 kohdassa säädetään, että ”lentoaseman pitäjä voi tämän avustamisen rahoittamiseksi periä lentoaseman käyttäjiltä erityisen maksun syrjimättömin perustein”.

⁽²⁰⁹⁾ Näitä syitä oli neljä:

— Ryanairin lentokoneissa on liikuntarajoitteisille varattu enintään neljä paikkaa (käytetyn lentokonetyypin turvallisuudesta vastaavien Irlannin viranomaisten myöntämien lupien perusteella), kun muut Bruxelles-Sud Charleroin lentoasemalta liikennöivät lentoyhtiöt eivät ole asettaneet lentokohtaista enimmäismäärää liikuntarajoitteisille matkustajille.

— Liikuntarajoitteisesta matkustajasta on ilmoitettava Ryanairille 48 tuntia etukäteen, tai palvelua ei taata. Muilla lentoyhtiöillä ei ole tällaista pakkoa, mikä tarkoittaa, että BSCA:n on tarjottava palvelu, vaikka se ei olisi saanut etukäteisilmoitusta. Tästä aiheutuu BSCA:lle lisäkustannuksia.

— Koska Ryanairin noudattaa saapumis- ja lähtöaikoja, palvelu voidaan järjestää tehokkaammin.

— Liikuntarajoitteisia matkustajia koskeva Ryanairin järjestely (matkustajia pyydetään saapumaan lentoasemalle viimeistään 1 tunti 40 minuuttia ennen lennon lähtöaikaa) on selkeä, ja sitä sovelletaan yleisesti. Tämä ansiosta BSCA voi järjestää palvelun mahdollisimman tehokkaasti ja siten edullisemmin kuin muille lentoyhtiöille.

⁽²¹⁰⁾ Sillä perusteella, että Ryanairin matkustajamäärä vuonna 2009 oli 3 289 725, ja olettaen, että puolet näistä matkustajista oli lähteviä matkustajia.

⁽²¹¹⁾ Katso alaviite 209.

⁽²¹²⁾ Katso alaviite 210.

- (579) Ilmailusuuntaviivojen 66 kohdassa todetaan, että sopimuksen on oltava osa sellaisen kokonaisstrategian täytäntöönpanoa, jonka odotetaan johtavan lentoaseman kannattavaan toimintaan vähintään pitkällä aikavälillä. Vuoden 2010 lisäsopimus vaikuttaa tältä osin vuoden 2005 sopimukseen tehdyiltä verrattain vähäiseltä muutokselta eikä uudelleenlaaditulta sopimukselta. Vuoden 2005 sopimus puolestaan perustui kehitysstrategiaan, jonka avulla BSCA:n oli tarkoitus Ryanairin tuoman lisäliikenteen ansiosta kasvattaa sekä lentoliikenteeseen liittyviä että muita tulojaan ja samalla vähentää matkustajakohtaisia kustannuksiaan ja näin saada kohtuullinen voittomarginaali.
- (580) Jos katsottaisiin, että vuoden 2010 lisäsopimus on myönnetty valtion varoista ja vuoden 2010 lisäsopimuksen tekemistä koskeva päätös johtui valtiosta, olisi todettava, että Vallonia-Sowaer-BSCA toimi markkinataloustoimijan tavoin tehdessään vuoden 2010 lisäsopimuksen eikä vuoden 2010 lisäsopimus ole valtiontukea.

6.2.3 Päätelmä Ryanairille myönnetystä valtiontuesta

- (581) Komissio toteaa seuraavaa:

- vuoden 2010 lisäsopimusta ei myönnetty valtion varoista, eikä vuoden 2010 lisäsopimuksen tekemistä koskeva päätös johtunut valtiosta;
- i) vuoden 2001 sopimukset, ii) 11 päivänä kesäkuuta 2004 tehty ministeriön päätös ja 24 päivänä kesäkuuta 2004 päivätty BSCA:n kirje, iii) vuoden 2005 lisäsopimus ja iv) BSCA:n omistamien Promocyn osakkeiden luovutus, täyttävät markkinataloustoimijaa koskevan kriteerin.

Ryanairille myönnetty toimenpiteet eivät näin ollen ole valtiontukea.

6.3 BSCA:lle myönnetyn tuen soveltuvuus sisämarkkinoille

- (582) Johdanto-osan 487) kappaleessa todetaan, että vuoden 2002 sopimus ja vuoden 2003 investointipäätös ovat BSCA:lle myönnettyä valtiontukea. Valtiontuki johtuu siitä, että vuoden 2002 sopimusten ja vuoden 2003 investointipäätöksen vuoksi toimilupamaksu on liian alhainen Vallonia-Sowaerin BSCA:n käyttöön antamiin infrastruktuureihin, suoritettuihin palveluihin ja myönnettyihin avustuksiin nähden aina BSCA:lle myönnetyn alikäyttöoikeuden päättymiseen asti eli vuoteen 2040. BSCA kykenee siis tuen avulla alentamaan toimintakustannuksiaan, koska sen maksama toimilupamaksu on alhainen. Tuki on näin ollen toimintatukea, jota BSCA on saanut vuodesta 2002 alkaen ja saa vuoteen 2040 asti, jollei toimilupamaksun laskemistapaa muuteta korjaavilla toimenpiteillä. Jottei voitaisi väittää tuen olevan investointitukea, on lisäksi syytä muistuttaa, että Sowaerin ja BSCA:n välisen sopimuksen liitteenä olevan investointiohjelman toteuttaminen ja rahoittaminen olivat Sowaerin, eivät BSCA:n, tehtäviä ja että Sowaer omistaa rakennukset ja infrastruktuurit, joihin investoinnit kohdistuvat. Koska komission yksilöimällä tuella ei siis kevennetä investointikustannuksia, jotka BSCA:n olisi tavallisesti katettava, se ei ole investointi- vaan toimintatukea.
- (583) Tässä jaksossa selvitetään, voiko BSCA:lle myönnetty toimintatuki soveltua sisämarkkinoille. Kuten johdanto-osan 487) kappaleessa todetaan, komissio ei myöskään sulje pois mahdollisuutta, että Sowaerin vuonna 2002 merkitsemä pääomanlisäys voi olla BSCA:lle myönnettyä valtiontukea. Jos pääomanlisäys on tukea, sekin on toimintatukea. Komissio olettaa jäljempänä, että pääomanlisäys on tukea, ja sisällyttää sen siksi tarkasteluunsa, joka koskee soveltuvuutta sisämarkkinoille.

6.3.1 Soveltuvuus sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan nojalla

- (584) Belgian mukaan (katso 5.1.2.2 jakso) Vallonian alueen tiettyjä lentoasematoimintaan liittyviä palveluja varten maksama avustus soveltuu joka tapauksessa sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan nojalla, vaikka komissio pitäisikin sitä tukena.
- (585) Komissio on johdanto-osan 410) kappaleessa selostanut, miksi se katsoo, ettei luonteeltaan taloudellisia palveluja, joita varten Vallonian alue on maksanut avustusta, voida pitää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvinä palveluina.

- (586) Komissio katsoo lisäksi, ettei tarkastelun kohteena pidä olla vain Vallonian alueen myöntämän avustuksen soveltuvuus, vaan vuoden 2002 sopimuksista johtuvan toimenpiteen soveltuvuus kokonaisuudessaan (toimilupamaksu, joka on markkinahintaa alhaisempi Vallonian alueen BSCA:lle maksamien avustusten vuoksi).
- (587) Komissio toteaa, ettei BSCA:lle myönnettyjen toimenpiteiden voida katsoa soveltuvan sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan nojalla eikä SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohtaan perustuvien päätösten tai säädösten nojalla.

6.3.2 Soveltuvuus sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan nojalla

- (588) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaan sisämarkkinoille soveltuvana voidaan pitää tukea tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.
- (589) Huhtikuun 4 päivänä 2014 voimaan tulleiden ilmailusuuntaviivojen 172 kohdan mukaan komissio ”soveltaa näiden suuntaviivojen periaatteita kaikkiin tapauksiin, jotka koskevat lentoasemille myönnettyä toimintatukea (vireillä olevat ilmoitukset ja sääntöjenvastainen ilmoittamaton tuki), vaikka tuki olisi myönnetty ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 ja ennen siirtymäkauden alkua”.
- (590) Joidenkin osapuolten mukaan ilmailusuuntaviivojen soveltaminen tukeen, joka on myönnetty ennen kyseisten suuntaviivojen voimaantuloa, on vastoin yleisiä oikeusperiaatteita (katso 4.1.2(b) kohta).
- (591) Komissio korostaa tässä yhteydessä, että unionin tuomioistuin on tuomiossaan *Vizcaya* ⁽²¹³⁾ todennut seuraavaa:
- uusien sääntöjen soveltaminen tukeen, joka on toteutettu ilmoittamatta siitä komissiolle, ei liity aikaisemmin toteutuneeseen tilanteeseen vaan meneillään olevaan tilanteeseen;
 - unionin sääntöjen tehokas soveltaminen edellyttää, että komissio voi milloin tahansa mukauttaa arviotaan kyseisen politiikan mukaiseksi;
 - jäsenvaltio, joka ei ole ilmoittanut tukiohjelmaa komissiolle, ei voi kohtuudella olettaa, että kyseistä ohjelmaa arvioidaan sen toteuttamisajankohtana sovellettujen sääntöjen kannalta.

Unionin tuomioistuin on kyseisessä tapauksessa todennut, ettei komissio ole toiminut vastoin taannehtivuuskieltoa tai oikeusvarmuuden periaatetta, kun se on soveltanut uusia sääntöjä arvioidessaan sellaisen tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille, joka on toteutettu ilmoittamatta siitä komissiolle.

- (592) Komissio toteaa, että kuten tuomiossa *Vizcaya*, BSCA:lle myönnetty tuki on pantu täytäntöön ilmoittamatta siitä komissiolle. Se katsoo, ettei ilmailusuuntaviivojen 172 kohdan soveltaminen tarkasteltaviin toimenpiteisiin ole vastoin yleisiä oikeusperiaatteita.
- (593) Ilmailusuuntaviivojen 137 kohdassa määrätään seuraavaa: ”Ennen siirtymäkauden alkamista myönnetyn toimintatuen (mukaan lukien ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 maksettu tuki) voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille kattamattomien toimintakustannusten koko määrän osalta edellyttäen, että 5.1.2 jakson edellytykset täyttyvät, lukuun ottamatta 115, 119, 121, 122, 123, 126–130, 132, 133 ja 134 kohtaa. Arvioidessaan ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 myönnetyn toimintatuen soveltuvuutta sisämarkkinoille komissio ottaa erityisesti huomioon kilpailun vääristymät.”
- (594) Lentoliikennealan kehityksen edistämiseksi ilmailusuuntaviivoissa erotetaan siis ennen siirtymäkauden alkamista myönnetty tuki (mukaan lukien ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 maksettu tuki) ja sen jälkeen myönnetty tuki.

⁽²¹³⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 9.6.2011, *Diputación Floral de Vizcaya ym. v. komissio*, C-465/09 P – C-470/09, ECLI:EU:C:2011:372.

- (595) Ilmailusuuntaviivojen 5.1.2 jakson edellytykset ovat seuraavat:
- vaikutus selkeästi määritellyn yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen;
 - tukitoimenpiteiden tarve;
 - valtiontuen tarkoituksenmukaisuus toimintavälineenä;
 - toimenpiteen kannustava vaikutus;
 - tukimäärän oikeasuhteisuus (tuen rajaaminen välttämättömään);
 - kilpailuun ja kauppaan kohdistuvien kohtuuttomien kielteisten vaikutusten välttäminen.
- (596) Komissio tutkii siis, täyttääkö BSCA:lle myönnetty tuki, joka koostuu vuoden 2002 sopimuksista, investointipää-
töksestä ja Sowaerin vuonna 2002 merkitsemästä pääomanlisäyksestä (jäljempänä oletetaan, että viimeksi
mainittu toimenpide on valtiontukea), jokaisen näistä edellytyksistä.

6.3.2.1 Vaikutus selkeästi määritellyn yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen

- (597) Ilmailusuuntaviivojen 113 kohdassa todetaan, että toimintatuen katsotaan edistävän yhteisen edun mukaista
tavoitetta, jos se
- a) lisää unionin kansalaisten liikkuvuutta ja alueellisia yhteyksiä luomalla yhteyspisteitä unionin sisäisille
lennoille;
 - b) auttaa torjumaan lentoliikenteen ruuhkautumista unionin suurilla keskuslentoasemilla;
 - c) edistää alueellista kehitystä”.
- (598) Tarkasteltavassa tapauksessa tuki myönnettiin alueellisen kehityksen edistämiseksi. Vallonian hallituksen päätösten
tueksi esitetyissä raporteissa investointien kannattavuutta perustellaan lentoaseman kehittymisen myönteisellä
vaikutuksella Charleroin ja sitä ympäröivän alueen talouteen ja työllisyyteen. ⁽²¹⁴⁾ Charleroin alueen entisten
teollisuuskeskusten rakenneuudistusongelmia on pyritty ratkaisemaan muun muassa määrittelemällä lentoasema-
alue uudeksi kehittämisskeskukseksi, jossa yhdistyvät tutkimus ja kehitys, uutta teknologiaa hyödyntävät alat ja
avautuminen Euroopan taloudelle. Hallituksen ministerin muistiossa todetaan seuraavaa: ”Vallonian parlamentti
myönsi 15 päivänä heinäkuuta 1999 hyväksymässään aluepoliittisessa julistuksessa, että alueelliset lentoasemat
ovat Vallonian alueen tärkeitä talouskehitys- ja työllistämiskeskittymiä ja että niitä on tarkasteltava niin talouden,
ympäristön kuin liikenteenkin kannalta. Päätavoitteita ovat
- erityisen tuen tarjoaminen mieluiten sellaiselle taloudelliselle toiminnalle, joka toimii synergiassa lentoasema-
toiminnan kanssa – –, jotta infrastruktuurin rakentaminen julkisilla varoilla synnyttäisi työpaikkoja luovaa
yksityisyrittäjyyttä;
 - lentoasematoiminnan strateginen integroiminen muihin henkilö- ja tavaraliikenneverkostoihin;
 - ...
 - ympäristönsuojelun ja meluhaittojen torjunnan tehostaminen.
- ... On tärkeää, että lentoasema kykenee toimimaan alueen talouskehityksen edistäjänä, se varustetaan kattavalla
infrastruktuurilla ja sitä kehitetään kokonaisvaltaisesti.”
- (599) Edellä mainitussa muistiossa esitetään myös yhteenveto useista selvityksistä, joiden tarkoituksena oli antaa
suuntaa Vallonian lentoasemien kehityspolitiikalle. Tractebelin laatima selvitys sisälsi arvion siitä, miten talouteen
vaikuttaisi ja miten paljon työpaikkoja syntyisi, jos lentoasemaa käyttäisi miljoona tai kaksi miljoonaa
matkustajaa. Selvityksen mukaan työpaikkoja syntyisi 6 364, jos matkustajia olisi miljoona, ja 8 090, jos
matkustajia olisi kaksi miljoonaa.

⁽²¹⁴⁾ Ks. esimerkiksi 8 päivänä marraskuuta 2000 tehtyyn päätökseen liitetty Vallonian hallitukselle osoitettu muistio, sivu 9 ja sitä seuraavat
sivut.

- (600) Jos Sowaerin merkitsemä pääomanlisäys katsotaan tueksi, sen tarkoituksena oli estää BSCA:ta joutumasta mahdollisesti konkurssiin ja mahdollistaa BSCA:n toiminnan jatkuminen niin, että se voi saavuttaa edellisessä johdanto-osan kappaleessa kuvatun yhteisen edun mukaisen tavoitteen.
- (601) Komissio toteaa tällä hetkellä käytettävissä olevien tietojen perusteella, että tuella todellakin edistettiin Charleroin alueen kehittämistä mahdollistamalla vaatimattoman lentoaseman muuttuminen suureksi alueelliseksi lentoasemaksi, jota käyttää vuosittain lähes seitsemän miljoonaa matkustajaa ja joka synnyttää huomattavan määrän taloudellista toimintaa sekä lentoaseman sisällä että sen ympärillä. Belgian kansallispankin laatiman, vuoden 2009 tietoihin perustuvan selvityksen mukaan Charleroin lentoaseman ansiosta syntyi suoraan 1 323 kokoaikavastaavaa työpaikkaa ja epäsuorasti 1 525 kokoaikavastaavaa työpaikkaa.
- (602) Komissio katsoo, että tuki vaikutti selkeästi määritellyn yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen. Tämä tavoite oli Charleroin ja sitä ympäröivän alueen taloudellinen kehittyminen.
- (603) On vielä varmistettava ilmailusuuntaviivojen 114 kohdan mukaisesti, ettei tuella edistetty kannattamattomien lentoasemien päällekkäisyyttä.
- (604) Tarkasteltavassa tapauksessa komissio katsoo, että vuosina 2000–2001 eli hieman ennen toimenpiteiden hyväksymistä laadittuihin selvityksiin ⁽²¹⁵⁾ perustuvat lentoaseman käyttönäkymät olivat riittävät oikeuttamaan investoinnit. Selvityksistä nimittäin ilmenee, että Charleroin lentoasemalle oli kysyntää etenkin halpalentosegmentissä, jolla Bruxelles-National-lentoasema ei tuolloin toiminut. Charleroin lentoaseman kehitys ja sen pitäjän BSCA:n kannattavuus ovat jälkikäteen osoittaneet, että kehitysmahdollisuudet olivat todelliset. BSCA:n kuluvan tilikauden voitto ennen veroja oli nimittäin vuoden 2013 lopussa 14,86 miljoonaa euroa, mikä on enemmän kuin sen vuonna 2013 saama tuki (tukimäärät on esitetty taulukossa 34).
- (605) On kuitenkin totta, kuten johdanto-osan 484) kappaleessa ja johdanto-osan 626) kappaleessa todetaan, että Charleroin lentoaseman vaikutusalue on suurelta osin sama kuin Bruxelles-National-lentoaseman vaikutusalue. Johdanto-osan 627)–641) kappaleessa todetaan, että tuki on aiheuttanut huomattavia kilpailuvääristymiä, koska se on vaikuttanut Bruxelles-National-lentoaseman matkustajamäärän kasvuun lyhyiden ja keskipitkien point-to-point-lentojen segmentissä. Bruxelles-National-lentoasemalla on käyttämätöntä kapasiteettia (Bruxelles-Nationalin pitäjän Brussels Airport Companyn mukaan kyseisen lentoaseman kapasiteetti on 28 miljoonaa matkustajaa).
- (606) Bruxelles-Nationalin liikenne on kuitenkin koko ajan sen jälkeen, kun BSCA:lle myönnettiin tukea vuosina 2002 ja 2003, ollut yli 14 miljoonaa matkustajaa eli puolet teoreettisesta kapasiteetista. Liikenne on vuodesta 2002 ⁽²¹⁶⁾ lähtien ollut kasvussa (vuotta 2009 lukuun ottamatta), vaikka kasvu onkin vaatimatonta verrattuna Charleroin lentoaseman liikenteen kasvuun.

Taulukko 27

Matkustajamäärän kehitys Bruxelles-National-lentoasemalla ja Charleroin lentoasemalla

| | (miljoonaa) | | | | | | | | | | | |
|--------------------|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 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 |

Lähteet: brusselsairport.be ja charleroi-airport.com.

⁽²¹⁵⁾ Charleroin lentoaseman kehittämistä koskeva Tractebel strateginen selvitys, joka valmistui huhtikuussa 2000. Roland Bergerin heinäkuussa 2000 valmistunut selvitys Vallonian lentoasemastrategian kehittämistä. Grands Travaux de Marseille tilaama selvitys Charleroin lentoaseman kehittämismahdollisuuksista.

⁽²¹⁶⁾ Sabenan mentyä konkurssiin vuoden 2001 lopussa Bruxelles-Nationalin liikenne laski vuosina 2001–2002 19,7 miljoonasta 14,4 miljoonaan.

BAC:n EBIT⁽²¹⁷⁾ on ollut positiivinen ainakin vuodesta 2006 lähtien [...].

- (607) Komissio toteaa tämän perusteella, että vaikka BSCA:lle myönnetty tuki on vaikuttanut Bruxelles-National-lentoaseman matkustajamäärän kasvuun ja alentanut BAC:n kannattavuutta mittakaavaetujen vuoksi, se ei kuitenkaan ole johtanut kannattamattomien lentoasemien päällekkäisyyteen. Tämä johtuu ennen kaikkea Charleroin lentoaseman ja Bruxelles-National-lentoaseman vaikutusalueen tiheästä asutuksesta⁽²¹⁸⁾ ja merkittävästä lentopalvelujen kysynnästä⁽²¹⁹⁾, joiden ansiosta molemmat lentoasemat voivat olla kannattavia.

6.3.2.2 Tukitoimenpiteiden tarve

- (608) Ilmailusuuntaviivojen 116 ja 118 kohdassa todetaan seuraavaa: "Valtiontuki olisi kohdennettava tilanteisiin, joissa tuella saadaan aikaan sellainen merkittävä parannus, johon ei päästä markkinoiden omin toimin. – – Nykyisissä markkinaolosuhteissa toimintakustannusten rahoittamiseen tarvittavien julkisten varojen tarve vaihtelee korkeiden kiinteiden kustannusten vuoksi lentoaseman koon mukaan. Julkisen rahoituksen tarve on yleensä suhteellisesti suurempi pienemmillä lentoasemilla." Komissio katsoo, että lentoasemien, joiden vuotuinen matkustajamäärä on 1–3 miljoonaa matkustajaa, "olisi keskimäärin pystyttävä kattamaan suurin osa toimintakustannuksistaan" ja että lentoasemat, joiden vuotuinen matkustajamäärä on yli 3 miljoonaa matkustajaa "ovat yleensä kannattavia, ja niiden olisi pystyttävä kattamaan toimintakustannuksensa".
- (609) Komissio kuitenkin toteaa, ettei ilmailusuuntaviivojen 119 kohtaa sovelleta ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 myönnettyyn tukeen. Kyseisessä kohdassa todetaan seuraavaa: "Sen vuoksi komissio katsoo, että toimintatukikelpoisia ovat sellaiset lentoasemat, joiden vuotuinen matkustajamäärä ei ylitä 3 miljoonaa matkustajaa⁽²²⁰⁾."
- (610) Kun toimenpiteistä päätettiin vuosina 2002 ja 2003, Charleroin lentoaseman liikenne oli 1–2 miljoonaa matkustajaa. BSCA:n vuoden 2002 liiketoimintasuunnitelman mukaan liikenne ylittäisi kolme miljoonaa matkustajaa vuonna 2011.
- (611) BSCA:n vuoden 2002 liiketoimintasuunnitelmassa todettiin, ettei BSCA tuen avullakaan olisi kannattava ennen vuotta 2005 (BSCA:sta tuli tosiasiaa kannattava vuonna 2004). Jos toimilupamaksu olisi ollut yhtä suuri kuin markkinahintainen maksu, Vallonian alue ja Sowaer olisivat näin ollen voineet odottaa, että BSCA:n toiminta on tappiollista ainakin ensimmäisinä vuosina ja sillä on rahoitusvaikeuksia. Tämä olisi vaarantanut Charleroin lentoaseman toiminnan ja kehityksen ja siten tuen taloudellista kehittämistä koskevan tavoitteen saavuttamisen. Myös vuoden 2002 pääomanlisäyksen tekemättä jättäminen olisi aiheuttanut BSCA:lle taloudellisia vaikeuksia, jotka olisivat olleet omiaan vaarantamaan Charleroin lentoaseman toiminnan ja kehityksen. Ilman tukea BSCA:n olisi lisäksi pitänyt oman taloudellisen tasapainonsa turvataksaan periä Ryanairilta ja muilta lentoyhtiöiltä paljon korkeampia lentoasemamaksuja. BSCA:n tärkein asiakas Ryanair olisi tällaisessa tapauksessa saattanut siirtää kotikenttäänsä Charleroiosta muualle tai vähentää huomattavasti toimintaansa Charleroiissa, mikä olisi sekin vaarantanut lentoaseman kehityksen sekä talouskehityksen, jonka Vallonian alue odotti lentoaseman kehittymisestä seuraavan.
- (612) Komissio katsoo vuoden 2002 liiketoimintasuunnitelman perusteella, että vuosien 2002 ja 2003 tuki oli tarpeen.

⁽²¹⁷⁾ Katso alaviite 209.

⁽²¹⁸⁾ Lentoasemien vaikutusalue kattaa Brysselin pääkaupunkialueen, jolla on 1,2 miljoonaa asukasta ja jonka asukastiheys on 7 250 asukasta neliökilometriä kohden. Belgian (joka tosin ei täysin vastaa kyseisten lentoasemien vaikutusalueita) väestötiheys on maailman suurimpia: 364 asukasta neliökilometriä kohden.

⁽²¹⁹⁾ Lentoasemien vaikutusalue kattaa Brysselin pääkaupunkialueen, jolla sijaitsee Euroopan unionin toimielimiä sekä kansainvälisten järjestöjen ja monikansallisten yritysten päätoimipaikkoja ja jolla lentopalvelujen kysyntä on siksi voimakasta. Belgian (joka tosin ei täysin vastaa kyseisten lentoasemien vaikutusalueita) bruttokansantuote asukasta kohden ostovoimastandardina ilmaistuna on yli 20 prosenttia korkeampi kuin Euroopan unionissa keskimäärin (*lähde*: Eurostat).

⁽²²⁰⁾ Todellinen keskimääräinen vuotuinen matkustajamäärä niiltä kahdelta viimeiseltä tilikaudelta, jotka edeltävät vuotta, jolloin tuesta ilmoitettiin tai se todellisuudessa myönnettiin taikka maksettiin (jos on kyse ilmoittamattomasta tuesta). Kun on kyse uudesta matkustajalentoasemasta, ennustettu keskimääräinen vuotuinen matkustajamäärä olisi otettava huomioon kaupallisen matkustajalento-liikenteen aloittamista seuraavilta kahdelta tilikaudelta. Nämä raja-arvot perustuvat yhdensuuntaiseen laskentaan. Tämä tarkoittaa sitä, että esimerkiksi matkustaja, joka lentää lentoasemalle ja takaisin, laskettaisiin kahdesti, sillä raja-arvoa sovelletaan yksittäisiin reitteihin. Jos lentoasema kuuluu lentoasemaryhmittymään, matkustajamäärä määritetään kunkin yksittäisen lentoaseman perusteella.

6.3.2.3 Valtiontuen tarkoituksenmukaisuus toimintavälineenä

- (613) Ilmailusuuntaviivojen 120 kohdassa määrätään, että ”jäsenvaltioiden on osoitettava, että tuki on tarkoituksenmukaista aiotun tavoitteen saavuttamiseksi tai niiden ongelmien ratkaisemiseksi, joihin tuella on tarkoitus puuttua. Tukitoimenpidettä ei katsota sisämarkkinoille soveltuvaksi, jos samat tavoitteet voidaan saavuttaa muilla, vähemmän vääristävillä poliittisilla välineillä tai tukivälineillä.”
- (614) Ilmailusuuntaviivojen 121 ja 123 kohdan mukaisesti – vaikka näitä kohtia ei muodollisesti sovelletakaan tarkasteltavaan tapaukseen – voidaan tutkia, olisiko löydettävissä politikan väline, jolla voidaan saavuttaa sama tavoite ja joka paremmin kannustaisi lentoaseman tehokkaaseen hallinointiin. Välineet, joilla vahvistetaan ennakolta tuen määrä niin, että se kattaa ennakoitavissa olevan rahoitusvajeen, ovat esimerkkejä välineistä, joilla kannustetaan lentoaseman tehokkaaseen hallinointiin.
- (615) BSCA:n maksaman toimilupamaksun määrä määritettiin ennakolta, joten sillä kannustettiin BSCA:ta hallinnoimaan lentoasemaa tehokkaasti. Vallonian alueen maksama avustus palveluja varten sen sijaan perustui aiheutuneisiin kustannuksiin eikä ennakolta määritettyyn kiinteään summaan, mutta tämän taloudellisiin palveluihin liittyvän avustuksen osuus oli verrattain pieni. Vuoden 2002 pääomanlisäys oli sekin kertaluonteinen toimenpide, eikä se siksi perustunut ennakolta määritettyyn kiinteään summaan. Sen määrä oli kuitenkin verrattain pieni verrattuna vuoden 2002 sopimuksista ja vuoden 2003 investointipäätöksestä johtuvan tuen määrään. Komissio katsoo tämän vuoksi, että BSCA:lle myönnetyllä tuella säilytettiin kannustimet hallinnoida lentoasemaa tehokkaasti, ja se on tarkoituksenmukainen väline.

6.3.2.4 Toimenpiteen kannustava vaikutus

- (616) Ilmailusuuntaviivojen 124 kohdan mukaan ”toimintatuella on kannustava vaikutus, jos on todennäköistä, että ilman toimintatukea lentoaseman taloudellisen toiminnan taso vähenisi huomattavasti, ottaen huomioon mahdollisen investointituen ja liikennöintitason”.
- (617) BSCA:lle myönnetyn tuen ansiosta Charleroin lentoasema voitiin ajanmukaistaa ja sen kapasiteettia voitiin lisätä ja samalla BSCA:n toimintakustannukset voitiin pitää niin alhaisina, että se kykeni tarjoamaan ja ylläpitämään lentoasemaa käyttävien lentoyhtiöiden, etenkin Ryanairin, kannalta houkuttelevia ehtoja joutumatta suurempiin taloudellisiin vaikeuksiin. Kuten johdanto-osan 611) kappaleessa todetaan, ilman tukea BSCA:n olisi pitänyt periä Ryanairilta ja muilta lentoyhtiöiltä paljon korkeampia lentoasemamaksuja. BSCA:n tärkein asiakas Ryanair olisi tällaisessa tapauksessa saattanut siirtää kotikenttensä Charleroiosta muualle tai vähentää huomattavasti toimintaansa Charleroiissa.
- (618) Komissio toteaa tämän perusteella, että ilman tukea Charleroin lentoaseman taloudellisen toiminnan taso olisi laskenut huomattavasti. Komissio katsoo siksi, että tuella oli kannustava vaikutus.

6.3.2.5 Tukimäärän oikeasuhteisuus (tuen rajaaminen välttämättömään)

- (619) Ilmailusuuntaviivojen 125 kohdassa todetaan seuraavaa: ”Jotta lentoasemille myönnetty toimintatuki olisi oikeasuhteista, sen olisi rajoituttava välttämättömään, joka tarvitaan tuetun toiminnan toteuttamiseksi.”
- (620) Sen ratkaisemiseksi, oliko tuki oikeasuhteista, on tutkittava, saattoiko BSCA liiketoimintasuunnitelmansa (johon tuki sisältyi) perusteella odottaa parempaa kuin kohtuullista voittoa.
- (621) BSCA:n vuoden 2002 liiketoimintasuunnitelman mukaan vuosien 2002–2015 ennakoitu omien varojen tuottoaste oli 8,3 prosenttia ja sijoitetun pääoman tuottoaste 9,6 prosenttia. Kun otetaan huomioon, että soveltaessaan markkinataloustoimijaa koskevaa kriteeriä komissio on arvioinut, että omien varojen tuottoasteen voitiin vuonna 2002 ennakoida olevan 9 prosenttia⁽²²¹⁾, komissio toteaa, että ennakoitu voitto ei ylittänyt kohtuullista tasoa. Koska vuosien 2002 ja 2003 tuella turvattiin BSCA:n kustannusten kattaminen ja voitto, joka ei ylittänyt kohtuullista tasoa, komissio katsoo, että tukea voidaan pitää oikeasuhteisena.

⁽²²¹⁾ Tarkemmin sanottuna komissio käytti 9 prosentin diskonttokorkoa (ks. johdanto-osa 437) kappale), joka perustui 9 prosentin pääomakustannusten painotettuun keskiarvoon. Tämä puolestaan perustui omien varojen 9 prosentin tuottoasteeseen, sillä Sowaer oli velaton.

6.3.2.6 Kilpailuun ja kauppaan kohdistuvien kohtuuttomien kielteisten vaikutusten välttäminen

- (622) Ilmailusuuntaviivojen 137 kohdassa korostetaan, että on tärkeää arvioida ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 myönnetyn tuen vaikutusta kilpailun vääristymiseen. Kohdassa todetaan nimittäin, että ”arvioidessaan ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 myönnetyn toimintatuen soveltuvuutta sisämarkkinoille komissio ottaa erityisesti huomioon kilpailun vääristymät”.
- (623) Ilmailusuuntaviivojen 131 kohdassa täsmennetään lisäksi, että ”arvioidessaan toimintatuen soveltuvuutta sisämarkkinoille komissio ottaa huomioon kilpailun vääristymät ja vaikutukset kauppaan. Jos lentoasema sijaitsee samalla vaikutusalueella kuin toinen lentoasema, jolla on liikakapasiteettia, sen liiketoimintasuunnitelmasta, joka perustuu asianmukaisiin matkustaja- ja rahtiliikenteen ennusteisiin, on käytävä ilmi todennäköinen vaikutus liikenteeseen muilla kyseisellä vaikutusalueella sijaitsevilla lentoasemilla.”
- a) Kilpailevien lentoasemien vaikutusalueet
- (624) Belgian mukaan Charleroin lentoaseman vaikutusalue rajoittuu kahden tunnin ajomatkan etäisyydelle ja kattaa 15 miljoonaa halpalentoyhtiöiden potentiaalista asiakasta. Vaikutusalue kattaa Belgian, Ranskan pohjoisosan, Alankomaiden eteläosan, Luxemburgin pohjoisosan ja Saksan läntiset reuna-alueet.
- (625) Charleroin läheisyydessä sijaitsee useita lentoasemia, joiden vaikutusalueet ovat osittain päällekkäisiä Charleroin lentoaseman vaikutusalueen kanssa: Liège (49 minuutin ajomatka ja 78 kilometrin etäisyys) – on kuitenkin huomautettava, että Liègen lentoasema on erikoistunut rahtikuljetuksiin – Lille (1 tunti 12 minuuttia ja 121 kilometriä) ja etenkin Bruxelles-National (46 minuuttia ja 69 kilometriä ⁽²²²⁾) ⁽²²³⁾.
- (626) Charleroin lentoaseman vaikutusalue on suurelta osin päällekkäinen Bruxelles-National-lentoaseman vaikutusalueen kanssa. Päällekkäinen alue kattaa etenkin Brysselin pääkaupunkialueen, jolla on 1,2 miljoonaa asukasta ja joka on päällekkäisen alueen tiheimmin asuttu seutu. Vaikka Charleroin lentoasema sijaitsee kauempana Brysselistä kuin Bruxelles-National, matka Brysselin keskustasta Charleroihan kestää vain noin 30 minuuttia kauemmin kuin matka Bruxelles-National-lentoasemalle.

Taulukko 28

Etäisyys ja matka-aika Brysselin keskustasta Charleroin lentoasemalle ja Bruxelles-National-lentoasemalle

| Brysselin keskustasta ... | Charleroihan | Bruxelles-Nationaliin |
|---------------------------|---|-----------------------|
| Etäisyys | 46 km | 12 km |
| Henkilöauto | 45 minuuttia | 16 minuuttia |
| Linja-auto | 45 minuuttia | 18 minuuttia |
| Juna | 50 minuuttia (Charleroi Sud -aseman kautta) | 17 minuuttia |

Lähde: asiassa Ryanair/Aer Lingus 27 päivänä helmikuuta 2013 annettu komission päätös.

⁽²²²⁾ Esimerkiksi Frankfurt Hahnin ja Frankfurtin lentoasemien välinen etäisyys on 120 kilometriä.

⁽²²³⁾ Matka-ajat ja etäisyydet seuraavan sivuston perusteella: <https://maps.google.com>

b) Tuen aiheuttamien kilpailuvääristymien analyysi

(627) Tuki saattoi aiheuttaa kilpailun vääristymiä seuraavista syistä:

- BSCA houkutteli Charleroihan lentoyhtiöitä, joita se ei olisi kyennyt houkuttelemaan ilman tukea ja jotka olisivat saattaneet sijoittaa resurssinsa (lentokoneet, miehistöt) muille, etenkin lähempänä sijaitseville lentoasemille, kuten Bruxelles-Nationalille.
- Tuki saattoi vaikuttaa sellaisten matkustajien toimintaan, jotka lähtöpaikkansa ja matkakohteensa vuoksi voivat valita reitin, jonka lähtö- tai kohdelentoasema on joko Charleroi tai Bruxelles-National. Nämä matkustajat ovat nimittäin voineet valita Charleroin lentoaseman sieltä liikennöivien lentoyhtiöiden edullisten hintojen vuoksi (jotka olisivat voineet olla korkeammat ilman BSCA:lle myönnettä tukea) Bruxelles-National-lentoaseman sijaan.

i) Charleroin lentoaseman ja Bruxelles-National-lentoaseman tarjoamien palvelujen keskinäinen korvaavuus

(628) Belgian mukaan komission on tarkasteltava ehtoa, joka koskee kilpailuun kohdistuvan kielteisen vaikutuksen puuttumista tai välttämistä, julkisen rahoituksen myöntämishetkellä vallinneen tilanteen kannalta. Belgia katsoo myös, että Charleroin lentoaseman kehittyminen perustui uusien markkinoiden luomiseen halpalentosegmentillä, jota Brysselin lentoasemalla ei vielä ollut lainkaan kehitetty tai kehitetty vain hyvin vähän. Lisäksi kahden riippumattoman asiantuntijan, Roland Berger International Management Consultantin ja GTM:n, laatimissa selvityksissä todettiin, että Bruxelles-National-lentoasema oli lähes ruuhkautunut ja etteivät kyseisten kahden lentoaseman asiakaskunnat olleet päällekkäiset. Brysselin lentoasemalta liikennöivät lentoyhtiöt eivät tuolloin olleet kiinnostuneita Charleroiasta, eikä Charleroin lentoaseman tärkeimmällä käyttäjällä Ryanairilla ollut strategiaa, jonka mukaan se olisi halunnut liikennöidä päälentoasemilta. Lisäksi vuonna 2000 Charleroin lentoaseman julkisuuskuva oli heikko, mikä ilmeni GTM:n ja Roland Bergerin International Management Consultantin laatimista selvityksistä. Infrastruktuuri oli ahdas ja niukka, ja sillä oli vähän käyttöä. Charleroin lentoasemalta liikennöitiin vain yhtä säännöllistä reittiä sekä kesäisin joitakin tilauslentoja. Belgia katsoo, ettei Charleroin lentoaseman voitu tästä syystä tuolloin katsoa kykenevän kilpailemaan Bruxelles-National-lentoaseman kanssa. Bruxelles-National-lentoasemalla oli huomattavasti paremmat infrastruktuurit (esimerkiksi useita terminaaleja, ja useita kiitoteitä) ja liikenneyhteydet, koska se sijaitsi lähellä pääkaupunkia ja sinne oli rautatieyhteys, jota Charleroihan ei ollut.

(629) Komissio huomauttaa näistä Belgian kommentteista seuraavaa:

- Vaikka tuen vaikutusta kilpailuun olisi sisämarkkinoille soveltuvuuden osalta tarkasteltava tuen myöntämishetken näkökulmasta, on myös otettava huomioon tuen lyhyen ja pitkän aikavälin vaikutukset sellaisina kuin ne voitiin ennakoida tuen myöntämishetkellä. Tukea myönnettäessä voitiin ennakoida, että BSCA kykenisi sen avulla tarjoamaan erittäin edullisilla hinnoilla palveluja, joita se saattoi tarjota Sowaerin tekemien investointien ansiosta, sillä investoinneilla kasvatettiin huomattavasti Charleroin lentoaseman kapasiteettia. On syytä muistaa, että vuoden 2002 liiketoimintasuunnitelmassa ennakoitiin Charleroin lentoaseman liikenteen lisääntyvän voimakkaasti: 1,2 miljoonasta kolmeen miljoonaan matkustajaan vuosina 2002–2010. Tukea myönnettäessä oli siis selvää, että BSCA kykenisi sen ansiosta kehittämään voimakkaasti, eikä ollut mahdollista sulkea pois mahdollisuutta, että kehitys tapahtuisi osittain kilpailevien lentoasemien ja erityisesti Bruxelles-Nationalin kustannuksella.
- Belgian mukaan Bruxelles-National-lentoasema oli lähes ruuhkautunut ajankohtana, jolloin Roland Berger International Management Consultantin ja GTM:n selvitykset tehtiin. Komissio toteaa kuitenkin, että tuen myöntämisen aikaan huhtikuussa 2002 ja huhtikuussa 2003 Sabena-lentoyhtiö oli mennyt konkurssiin. Tämä oli vaikuttanut voimakkaasti Bruxelles-National-lentoaseman liikenteeseen, joka oli vähentynyt 19,7 miljoonasta 14,4 miljoonaan vuosina vuoden 2001–2002. Tuen myöntämishetkellä Bruxelles-National-lentoasema ei siis ollut lähes ruuhkautunut.

- (630) Komissio toteaa, etteivät Charleroin lentoaseman ja Bruxelles-National-lentoaseman tarjoamat palvelut korvaa toisiaan kaikilta osin:
- Charleroin lentoasema sijaitsee verrattain kaukana Brysselin suurkaupunkiseudusta ja on profiloitunut halpalentoasemaksi (infrastruktuurinsa ja tarjoamiensa palvelujen osalta sekä sitä käyttävien lentoyhtiöiden osalta), eivätkä tietyt matkustajaryhmät (etenkin liikematkustajat, joille aikatekijä on tärkeä) siksi pidä sitä Bruxelles-Nationalin vaihtoehtona.
 - Charleroin lentoasema on erikoistunut lyhyen matkan point-to-point-lentoihin, eikä se tämän takia ole Bruxelles-National-lentoaseman varteenotettava vaihtoehto Brussels Airlinesin kaltaisille lentoyhtiöille, jotka liikennöivät pitkän matkan lentoja ja/tai käyttävät hub and spoke -toimintamallia. Tässä mallissa pitkän matkan lentoverkoston liikennöidään hub- eli keskuskentältä, jonne vaihtomatkustajat tuodaan lyhyen ja keskipitkän matkan lennoilla.
 - Erityisen hintatietoisille matkustajaryhmille Bruxelles-National-lentoasema ei ole Charleroin lentoaseman uskottava vaihtoehto.
- (631) Tästä huolimatta näiden kahden lentoaseman palvelutarjonnat ovat osittain päällekkäisiä. Päällekkäisyyttä oli jo tukea myönnettäessä, vaikka se oli vähäisempää. Lisäksi oli ennakoitavissa, että tuki lisäisi lentoasemien välistä kilpailua. Charleroin lentoasema tarjoaa lentoja, jotka saattavat kiinnostaa osaa lyhyitä ja keskipitkiä lentoja käyttävistä Bruxelles-National-lentoaseman asiakkaista. Seuraavista tiedoista ilmenee, miten Charleroin lentoasemalta liikennöidyt reitit ovat kehittyneet ja missä määrin samoihin kohteisiin on lennetty Bruxelles-National-lentoasemalta.

Taulukko 29

Charleroin lentoasemalta liikennöidyt reitit ja näiden reittien sellaiset kohteet, joihin on liikennöity myös Bruxelles-National-lentoasemalta

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Charleroin lentoasemalta liikennöityjen reittien määrä | 7 | 9 | 11 | 17 | 14 | 26 | 33 | 52 | 67 | 84 | 91 | 97 | 102 |
| Näiden reittien kohteet, joihin on liikennöity myös Bruxelles-National-lentoasemalta | 5 | 5 | 7 | 9 | 9 | 16 | 21 | 32 | 38 | 53 | 60 | 63 | 63 |

Lähde: helmikuun 7 päivänä 2014 lähetetyn Belgian kirjeen liite 11

- (632) Reitit, joita liikennöitiin sekä Charleroinsta että Bruxelles-Nationalilta lisääntyivät siis voimakkaasti (viidestä 63:een vuosina 2002–2013), mikä aiheutti Bruxelles-Nationalille voimakkaan kilpailupaineen.

ii) Tuen vaikutusten tarkastelu

- (633) Bruxelles-National-lentoaseman pitäjän, jäljempänä 'BAC', mukaan tuki, jonka ansiosta BSCA kykenee tarjoamaan lentoyhtiöille erittäin houkuttelevat hinnat, on vaikuttanut erittäin voimakkaasti Bruxelles-Nationaliin, koska Charleroinsta liikennöitävät reitit ovat paljolti päällekkäisiä Bruxelles-Nationalista liikennöitävien kohteiden kanssa. Kilpailu on erityisen vääristynyttä lyhyillä lennoilla, koska maksun osuus lennon hinnasta on suhteellisesti suurempi lyhyillä kuin pitkillä lennoilla.

- (634) Taulukosta 30 ilmenee lähtevien ja saapuvien lyhyen matkan lentojen matkustajamäärien kehitys Charleroin lentoasemalla ja Bruxelles-National-lentoasemalla (Bruxelles-National ja Charleroi eivät kilpaile pitkien lentojen segmentissä, koska Charleroi ei liikennöidä pitkiä reittejä).

Taulukko 30

Lähtevien ja saapuvien lyhyen matkan lentojen matkustajamäärien kehitys Bruxelles-National-lentoasemalla (BRU) ja Charleroin lentoasemalla (CRL)

| | BRU | | CRL | | BRU+CRL | |
|------|---|------------------|---|------------------|---|------------------|
| | Lyhyen matkan lentojen markkinat (matkustajamäärä, miljoonaa) | Vuosi-muutos (%) | Lyhyen matkan lentojen markkinat (matkustajamäärä, miljoonaa) | Vuosi-muutos (%) | Lyhyen matkan lentojen markkinat (matkustajamäärä, miljoonaa) | Vuosi-muutos (%) |
| 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 |

Lähde: BAC:n huomautukset 8 päivänä toukokuuta 2014

- (635) Johdanto-osan 634) kappaleessa olevasta taulukosta ilmenee, että vuonna 2004 Charleroin liikenteen määrä lyhyiden lentojen segmentissä oli vain 17 prosenttia Bruxelles-Nationalin liikenteestä, mutta vuonna 2013 se oli lähes 55 prosenttia. Charleroin lentoaseman kasvu oli erityisen voimakasta vuosina 2008–2010, jolloin lyhyiden lentojen segmentin liikenne väheni Bruxelles-National-lentoasemalla. Charleroin lentoaseman kasvu vuosina 2008–2010 selittyi osittain Sowaerin rahoittaman uuden terminaalin avautumisella vuonna 2008. Tässä päätöksessä on jo todettu, että BSCA ei maksanut terminaalista markkinahintaa.

- (636) BAC:n mukaan se menetti tämän vuoksi 2,5 miljoonaa matkustajaa, eli sen tappiot olivat vuosittain 50 miljoonaa euroa. BAC arvioi, että niistä neljästä miljoonasta lisämatkustajasta, jotka käyttivät Charleroin lentoasemaa vuonna 2011 vuoteen 2005 verrattuna, vain 1,5 miljoonaa oli todennäköisesti uusia asiakkaita, ja 2,5 miljoonaa oli matkustajia, jotka olisivat muissa olosuhteissa ryhtyneet käyttämään Bruxelles-National-lentoasemaa tai jatkaneet sen käyttämistä.

iii) Päätelmä

(637) Komissio toteaa seuraavaa:

- Charleroin lentoasema ja Bruxelles-National-lentoasema kilpailevat tiettyjen lyhyen ja keskipitkän matkan lentojen segmentissä ja tietyistä käyttäjistä.
- Bruxelles-National-lentoasema ei ole ruuhkautunut.
- BSCA kykeni tuen ansiosta tarjoamaan lentoyhtiöille lentoasemapalveluja erityisen houkuttelevaan hintaan. Komission mukaan BSCA:n olisi ilman tukea epäilemättä ollut mahdotonta saada Ryanairia liikennöimään Charleroiin niin merkittävää määrää lentoja. Charleroin lentoaseman kehittämistä edisti myös Vallonian alueen päätös tehdä lentoasemaan merkittäviä investointeja, joilla lisättiin sen kapasiteettia. Charleroin teoreettinen kapasiteetti, joka oli miljoona matkustajaa ennen vuosien 2002 ja 2003 toimenpiteiden mukaisia investointeja, nimittäin kasvoi kolmen miljoonan teoreettiseen kapasiteettiin investointien jälkeen (todettakoon, että todellinen kapasiteetti on suurempi, mikä käy ilmi Charleroin lentoaseman liikenneluvuista, koska terminaalin nimelliskapasiteetti on yleensä mahdollista ylittää heikentämällä matkustajamukavuutta ja/tai tekemällä muutoksia, jotka eivät edellytä suuria investointeja).

(638) Komissio toteaa tämän perusteella, että tuki on vääristänyt kilpailua huomattavasti. Tämä on haitannut Charleroin lentoaseman kanssa kilpailevia lentoasemia, ennen kaikkea Bruxelles-National-lentoasemaa. Jos vuoden 2002 pääomanlisäys katsotaan tueksi, sekin on osaltaan vääristänyt kilpailua, koska BSCA on sen ansiosta välttänyt taloudelliset vaikeudet ja voinut kehittää Charleroin lentoasemaa. Tämä vaikutus kilpailun vääristymiseen on kuitenkin vähäinen, koska pääomanlisäys oli kertaluonteinen toimenpide, ja sen määrä oli vähäinen verrattuna muista tämän tarkastelun kohteena olevista toimenpiteistä johtuvan tuen määrään. Lisäksi se tehtiin lentoaseman kehitysvaiheen alussa, jolloin liikenne oli vielä verrattain vähäistä verrattuna Bruxelles-National-lentoaseman liikennemäärään.

(639) Komissio toteaa, että Charleroin lentoaseman liikenne on enemmän kuin viisinkertaistunut tuen myöntämisen jälkeen ⁽²²⁴⁾ (kasvu on ollut paljon suurempaa kuin lentoasemien keskimääräinen kasvu), kun taas Bruxelles-National-lentoaseman liikenne lyhyen ja keskipitkän matkan point-to-point-lentojen segmentissä on pysynyt muuttumattomana vuodesta 2004 alkaen. Tämä vahvistaa jälkikäteen sen, että Charleroin lentoaseman kasvu on osittain tapahtunut Bruxelles-National-lentoaseman kasvun kustannuksella. Komissio toteaa myös, että Charleroin lentoaseman kapasiteetin kasvun vuoksi kilpailuvaikutus on ollut erityisen voimakas vuodesta 2008 lähtien. Kapasiteetin kasvun mahdollistivat erityisesti Sowaerin toteuttamat investoinnit.

(640) Komissio toteaa lisäksi, että vuoden 2014 alusta lähtien Ryanair on liikennöinyt Bruxelles-National-lentoasemalta ja Bruxelles-National on kehittänyt halpalentosegmenttiä. Vueling liikennöi tuolloin jo sieltä. Kyseisten kahden lentoaseman välinen kilpailu saattaa siis tulevaisuudessa voimistua entisestään, koska ne todennäköisesti houkuttelevat samoja lentoyhtiöitä ja samoja asiakassegmenttejä.

(641) Komissio toteaa näiden seikkojen perusteella, että tuki on aiheuttanut merkittäviä kilpailun vääristymiä keventämällä BSCA:n toimintakustannuksia poikkeuksellisen alhaisten toimilupamaksujen avulla. Vääristyminen oli vähäistä ensimmäisinä vuosina kyseisten toimenpiteiden myöntämisen jälkeen eli vuosina 2002 ja 2003, sillä investointeja ei vielä ollut täysin toteutettu ja Charleroin lentoaseman liikenne oli edelleen vähäistä. Vääristymät kuitenkin voimistuivat ajan mittaan, ja ne ovat tällä hetkellä huomattavia.

6.3.2.7 *Päätelmä BSCA:lle myönnetyn tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan nojalla*

(642) Komissio toteaa, että BSCA:lle myönnetty tuki on vaikuttanut alueen talouskehitykseen, mutta sillä on ollut myös huomattavia ja kasvavia vaikutuksia Charleroin lentoaseman kanssa kilpaileviin lentoasemiin, etenkin Bruxelles-Nationaliin.

⁽²²⁴⁾ Katso taulukko 4: Charleroin lentoaseman vuosittaiset liikennetilastot.

- (643) Komissio toteaa, että jos tuki olisi myönnetty ilmailusuuntaviivojen voimaantumisen jälkeen eli 4 päivän huhtikuuta 2014 jälkeen, sen ei voitaisi katsoa soveltuvan sisämarkkinoille. Ilmailusuuntaviivojen 119 kohdassa todetaan nimittäin, että ”toimintatukikelpoisia ovat sellaiset lentoasemat, joiden vuotuinen matkustajamäärä ei ylitä 3 miljoonaa matkustajaa”.
- (644) Tuki myönnettiin ennen 4 päivää huhtikuuta 2014, eikä ilmailusuuntaviivojen 119 kohtaa sovelleta. Ilmailusuuntaviivojen mukaan komission on kuitenkin sääntöjenvastaisia toimintatukia tarkastellessaan otettava huomioon tuen aiheuttamat kilpailun vääristymät. ⁽²²⁵⁾ Komission mukaan tämä vaatimus tarkoittaa, että sen on otettava kantaa sekä siihen, vaikuttaako tuki myönteisesti sillä tavoitellun yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen, että tuen mahdollisiin kilpailuun ja kauppaan kohdistuviin kielteisiin vaikutuksiin. Tarkasteltavassa tapauksessa on todettu, että tuella oli merkittäviä myönteisiä vaikutuksia Charleroin ja sen alueen taloudelliseen kehitykseen, mitä voidaan pitää toimintatuen oikeuttavana yhteisen edun mukaisena tavoitteena. Sillä oli kuitenkin myös kielteisiä vaikutuksia, joista tuli merkittäviä ja jotka kasvoivat ajan mittaan ja olivat lopulta erittäin huomattavia.
- (645) Koska tuen alun perin vähäiset kielteiset vaikutukset kasvoivat jatkuvasti ajan mittaan ja olivat lopulta liian suuret, komissio katsoo, että jos Vallonia-Sowaerin toiminta suhteessa BSCA:han olisi ollut sellaisen markkinataloustoimijan toimintaa, joka antaa infrastruktuurinsa käyttöön voittoa tavoitellakseen, sen olisi pitänyt tietystä ajankohdasta alkaen vaatia BSCA:ta maksamaan toimenpiteiden myöntämisen vuosina 2002 ja 2003 määritetyn tason mukaista toimilupamaksua. BSCA:lle olisi tällöin maksettu tilapäistä toimintatukea liian alhaisen toimilupamaksun muodossa tuohon päivään saakka, mutta ei enää sen jälkeen.
- (646) Komissio katsoo, että kilpailuun ja kauppaan kohdistuvat tuen kielteiset vaikutukset voidaan saattaa hyväksyttävälle tasolle ja tuki voi soveltua sisämarkkinoille, jos tämä tehdään jälkikäteen. Tätä varten i) BSCA:lta on perittävä takaisin tukimäärät, jotka se on saanut kyseisen päivän jälkeen, ja ii) tämän päätöksen hyväksymispäivästä toimiluvan umpeutumiseen saakka BSCA:n on maksettava Vallonia-Sowaerille toimilupamaksua, jonka laskentatapaa muutetaan. Uuden maksun tason on vastattava tasoa, joka olisi määritetty toimenpiteiden myöntämisen vuosina 2002 ja 2003, jos Vallonia-Sowaerin toiminta suhteessa BSCA:han olisi ollut markkinataloustoimijan toimintaa.
- (647) Koska kyseinen päivämäärä on määritettävä tasapainotestin avulla, jossa verrataan keskenään tuen myönteisiä vaikutuksia paikalliseen talouskehitykseen ja sen kielteisiä vaikutuksia kilpailuun, sitä ei voida määrittää soveltamalla yksinomaan taloudellisen analyysin menetelmää. Komission on väistämättä turvaututtava huomattavaan harkintavaltaan, joka sillä on valtiontuen soveltuvuuden arvioinnissa.
- (648) Komissio toteaa tässä yhteydessä, että ilmailusuuntaviivojen voimaantulo 4 päivänä huhtikuuta 2014 on lentoasemien julkisen tuen merkittävä virstanpylväs, koska ilmailusuuntaviivojen mukaan jäsenvaltiot eivät enää tämän päivän jälkeen ole saaneet myöntää uusia toimintatukia lentoasemille, joiden matkustajamäärä ylittää kolme miljoonaa. Kyseisen määräyksen ilmeisenä tarkoituksena on rajoittaa 4 päivästä huhtikuuta 2014 lähtien lentoasemille myönnettyjen toimintatukien kielteisiä vaikutuksia. Komissio katsoo, että tätä päivämäärää voidaan käyttää viitekohtana tarkasteltavassakin tapauksessa ja pitää ajankohtana, jolloin BSCA:n olisi pitänyt lakata maksamasta vuosien 2002 ja 2003 toimenpiteiden mukaista liian alhaista toimilupamaksua. Johdanto-osan 638) kappaleessa esitettyjen seikkojen vuoksi, ja koska vuoden 2002 pääomanlisäys tehtiin ennen 4 päivää huhtikuuta 2014, komissio katsoo, että jos tämä toimenpide katsotaan valtiontueksi, se soveltuu sisämarkkinoille.
- (649) Komissio toteaa lopuksi seuraavaa:
- Belgian BSCA:n hyväksi vuoden 2002 sopimusten ja vuoden 2003 investointipäätöksen mukaisesti toteuttamat toimenpiteet ovat valtiontukea, joka soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti 3 päivään huhtikuuta 2014 asti, ja valtiontukea, joka ei sovellu sisämarkkinoille, 4 päivästä huhtikuuta 2014 alkaen.

⁽²²⁵⁾ Ks. ilmailusuuntaviivojen 131 ja 137 kohta.

- Mikäli Sowaerin 3 päivänä joulukuuta 2002 merkitsemä BSCA:n pääomanlisäys katsotaan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi, se on valtiontukea, joka soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti.

6.4 Vanhentumisajan sovellettavuus BSCA:lle myönnettyyn tukeen

- (650) Menettelyasetuksen 15 artiklassa säädetään, että valtiontukien takaisinperintään sovelletaan 10 vuoden vanhentumisaikaa. Vanhentumisaika alkaa päivästä, jona sääntöjenvastainen tuki on myönnetty tuen saajalle.
- (651) Belgian mukaan avustukseen, jonka Vallonian alue myönsi BSCA:lle tiettyjä lentoasematoimintaan liittyviä palveluja varten, sovelletaan menettelyasetuksen 15 artiklassa säädettyä vanhentumisaikaa. Belgia nimittäin katsoo, että avustus myönnettiin 9 päivänä heinäkuuta 1991, jolloin tehtiin Vallonian alueen ja BSCA:n välinen sopimus ja siihen liitetty eritelmä. Belgian mukaan Vallonia on tästä päivästä lähtien ollut velvollinen maksamaan avustusta huolimatta erinäisistä määräyksistä, joilla ei ole ollut vaikutusta periaatteeseen, jonka mukaan Vallonia on korvattava nämä kustannukset. Belgian mukaan vain muutamiin 15 päivänä tammikuuta 2008 tehdyssä kuudennessa lisäsopimuksessa tarkoitettuihin muihin kuin taloudellisiin palveluihin ei voida soveltaa vanhentumisaikaa.
- (652) Komissio muistuttaa ensinnäkin todenneensa johdanto-osan 415) kappaleessa, että sen on tarkasteltava tiettyjä lentoasematoimintaan liittyviä palveluja varten maksettua avustusta yhdessä toimiluvan muiden taloudellisten ehtojen kanssa (infrastruktuurien käyttöön antaminen ja toimilupamaksu).
- (653) Vaikka oletettaisiin, että Vallonian alueen tiettyjä lentoasematoimintaan liittyviä palveluja varten maksamaa avustusta voitaisiin tarkastella erillään Sowaerin ja BSCA:n välisestä sopimuksesta, komissio kiistää näkemyksen, jonka mukaan toimenpidettä, jolla tämä avustus myönnettiin, ei olisi muutettu olennaisesti. Päinvastoin, komissio katsoo, että toimenpidettä muutettiin olennaisesti kullakin jäljempänä esitetyistä kolmesta muutoksesta.

6.4.1 Maaliskuun 29 päivänä 2002 tehty kolmas lisäsopimus

- (654) Komissio toteaa, että 9 päivänä heinäkuuta 1991 tehdyn Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen liitteenä olevan eritelmän 25 artiklan mukaan Vallonian alue otti vastuulleen palontorjunta- ja huoltokustannukset vain määräaikaaisesti.
- (655) Tätä määräaikaa jatkettiin 1 päivään tammikuuta 2000 sopimuksen liitteenä olevan eritelmän toisen lisäsopimuksen mukaisesti.
- (656) Vallonian alueen maksamien palontorjunta- ja huoltokustannusavustusten oikeusperusta ei vuosina 2000 ja 2001 ollut Vallonian alueen ja BSCA:n välinen sopimus vaan muut säädökset ⁽²²⁶⁾, eikä Valloniolla ollut näiden säädösten mukaan BSCA:ta kohtaan velvoitteita, jotka olisivat ulottuneet vuosien 2000 ja 2001 jälkeiseen aikaan.
- (657) Belgia toteaa vuoden 2002 osalta, että vaikka Vallonian alueen oli tarkoitus jatkaa näiden kustannusten korvaamista, asian virallistaminen viivästyi Sowaerin perustamisen ja uuden oikeudellisen kehyksen käyttöön oton vuoksi. Belgian mukaan korvaamisen jatkuminen oli vahvistettu 5 päivänä heinäkuuta 2001 päivätyssä, BSCA:n Vallonian liikenne- ja rakennusvirastolle osoittamassa kirjeessä, jossa kuvailtiin pääpiirteissään näihin palveluihin liittyvät kustannukset BSCA:n vuoden 2002 talousarviossa. Kirje perustui Belgian mukaan puhelinkeskusteluun, jonka aikana oli vahvistettu, että Vallonian alue vastaisi näiden palvelujen kustannuksista vuonna 2002.

⁽²²⁶⁾ Vuonna 2000: 16 päivänä joulukuuta 1999 annettu asetus, joka sisälsi Vallonian alueen menoja koskevan yleisen talousarvion vuodelle 2000, ja 27 päivänä syyskuuta 2000 tehty Vallonian hallituksen päätös, jolla myönnettiin BSCA:lle toiminta-avustus Charleroin lentoaseman palontorjunta- ja huoltopalveluista aiheutuvien kustannusten kattamiseksi vuonna 2000. Vuonna 2001: 14 päivänä joulukuuta 2000 annettu asetus, joka sisälsi Vallonian alueen menoja koskevan yleisen talousarvion vuodelle 2001, ja 4 päivänä lokakuuta 2001 tehty Vallonian hallituksen päätös, jolla myönnettiin BSCA:lle toiminta-avustus Charleroin lentoaseman palontorjunta- ja huoltopalveluista aiheutuvien kustannusten kattamiseksi vuonna 2001.

- (658) Kuten johdanto-osan 71) ja 72) kappaleessa todetaan, Vallonian alueen ja BSCA:n välisen toimilupasopimuksen 29 päivänä maaliskuuta 2002 tehdyllä kolmannella lisäsopimuksella muutettiin Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 3.2 artiklaa siten, että Vallonian alue sitoutui korvaamaan palontorjunta- ja huoltopalveluihin liittyvät kustannukset (kulut ja investoinnit). Kolmannella lisäsopimuksella muutettiin myös eritelmän 25 artiklaa. Siinä määrätään, että toimiluvan haltijan on toimitettava toimiluvan myöntäjälle palontorjuntaa ja huoltoa koskevat budjettiosastot ja pidettävä erillistä menotiliä, jonka toimilupaviranomainen voi milloin hyvänsä analysoida ja tarkastaa.
- (659) Komissio katsoo, että Vallonian alueen ja BSCA:n välisen toimilupasopimuksen 29 päivänä maaliskuuta 2002 tehty kolmas lisäsopimus vaikutti toimenpiteeseen olennaisesti. Vallonian alue nimittäin sitoutui kolmannessa lisäsopimuksessa kirjallisesti vastaamaan palontorjunta- ja huoltokustannuksista. BSCA:lle 1 päivästä tammikuuta 2002 alkaen aiheutuneita kustannuksia koskevaa Vallonian alueen kirjallista sitoumusta ei sen sijaan ollut olemassa.
- (660) Lisäksi kolmannella lisäsopimuksella muutettiin Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 3.2 artiklaa siten, että Vallonian alue sitoutui korvaamaan palontorjunta- ja huoltopalveluihin liittyvät kustannukset (kulut ja investoinnit). Sillä muutettiin myös eritelmän 25 artiklaa. Siinä määrätään, että toimiluvan haltijan on toimitettava toimiluvan myöntäjälle palontorjuntaa ja huoltoa koskevat budjettiosastot ja pidettävä erillistä menotiliä, jonka toimilupaviranomainen voi milloin hyvänsä analysoida ja tarkastaa. Komissio korostaa, että kolmannen lisäsopimuksen mukaan kyseiseen menotiliin oli aiemmasta poiketen sisällytettävä investointikustannukset ja/tai investointien rahoituskustannukset.
- (661) Komissio toteaa näiden seikkojen perusteella, että Vallonian alueen BSCA:lle maksama avustus lentoasema-toimintaan liittyvistä tietyistä palveluista otettiin käyttöön tai sitä ainakin huomattavasti muutettiin Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 29 päivänä maaliskuuta 2002 tehdyllä kolmannella lisäsopimuksella.

6.4.2 Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 10 päivänä maaliskuuta 2006 tehty viides lisäsopimus

- (662) Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 10 päivänä maaliskuuta 2006 tehdyn viidennen lisäsopimuksen seuraavilla määräyksillä muutettiin olennaisesti kolmatta lisäsopimusta:
- Viidennellä lisäsopimuksella muutetun Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 3.2.2 artiklan mukaan Vallonian alue korvasi kustannukset, joita BSCA:lle aiheutuu ”palontorjuntaan sekä maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyvistä palveluista”. Aiemmin Vallonian alue oli korvannut BSCA:lle vain ”palontorjunta- ja huoltopalveluista” aiheutuvat kustannukset. Belgian mukaan uuden sanamuodon tarkoituksena oli määritellä tarkemmin Vallonian alueen kattamat kustannukset, eikä se vaikuttanut olennaisesti niiden palvelujen laajuuteen, joiden kustannuksista Vallonian alue vastasi. Komissio toteaa kuitenkin, että vaikka ei otettaisi huomioon BSCA:lle korvattavien palvelujen nimityksen muutosta, niiden kustannusten yksityiskohtainen luettelo, joista Vallonian alue vastaisi viidennellä lisäsopimuksella muutetun eritelmän 25 artiklan mukaisesti, sisältää kuitenkin kohtia, joita ei aiemmin ollut mainittu: ”maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyviin palveluihin kuuluvat lentoasema-alueen kunnossapito – – pienet asfaltointityöt, kiitotien ja yhdysteiden kunnossapito ja korjaus, kiitotien valaistuksen ja merkintöjen huolto ja kunnossapito, niittotyöt, kumijalkien poisto kiitotien pinnalta ja kiitotien merkinnät, lumenpoisto ja maaliikenteen, lentoasema-alueen ja infrastruktuurien – lukuun ottamatta lentoasema-alueen kaupallisia tiloja – turvallisuuden takaavat muut palvelut”.
 - Avustukselle asetettiin enimmäismäärä, jota ei aiemmin ollut ja jota sovellettiin heti viidennen lisäsopimuksen tullessa voimaan. Se siis vaikutti Vallonian alueen BSCA:lle maksaman avustuksen määrään jo ensimmäisenä vuonna.
 - Avustuksen määrää oli määrä tarkistaa ennen heinäkuuta 2009. ⁽²²⁷⁾

⁽²²⁷⁾ Tarkistus tehtiin lopulta vasta vuonna 2013, mutta tämä ei tarkoita, etteikö tarkistuspäivämäärän asettaminen olisi muuttanut toimenpidettä huomattavasti.

- (663) Näiden eri seikkojen perusteella komissio katsoo, että toimenpidettä muutettiin olennaisesti hyväksymällä Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 10 päivänä maaliskuuta 2006 tehty lisäsopimus.

6.4.3 Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 15 päivänä tammikuuta 2008 tehty kuudes lisäsopimus

- (664) Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 15 päivänä tammikuuta 2008 tehdyllä kuudennella lisäsopimuksella muutettiin olennaisesti viidettä lisäsopimusta laajentamalla huomattavasti palveluja, joista Vallonian alue maksoi BSCA:lle korvausta. Näihin palveluihin lisättiin lentojen seuranta ja kirjaaminen sekä alustava lennonsuunnittelu, ilma-alusten opastaminen ja turvatoimet. Kuten 6.1.1 jaksossa selostetaan, komissio kuitenkin katsoo, että nämä palvelut ovat turvatoimia lukuun ottamatta luonteeltaan taloudellisia.

6.4.4 Päätelmä

- (665) Komissio toteaa tämän perusteella, ettei Vallonian alueen BSCA:lle lentoasematoimintaan liittyvistä tietyistä palveluista maksamaa avustusta voida pitää toimenpiteenä, joka on ollut voimassa keskeytyksettä ja ilman olennaisia muutoksia vuodesta 1991. Avustuksen maksaminen perustuu useisiin eri aikoina käyttöön otettuihin uusiin toimenpiteisiin. Tässä päätöksessä tarkastellaan seuraavia toimenpiteitä: a) Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 29 päivänä maaliskuuta 2002 tehty kolmas lisäsopimus, b) Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 10 päivänä maaliskuuta 2006 tehty viides lisäsopimus ja c) Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 15 päivänä tammikuuta 2008 tehty kuudes lisäsopimus.
- (666) Toimenpiteisiin a ja c ei voida soveltaa 10 vuoden vanhentumisaikaa, koska niiden myöntämispäivän ja 20 päivän huhtikuuta 2011 eli päivän, jona komissio toimitti Belgialle ensimmäisen BSCA:lle myönnettyä tukea koskevan tietopyyntönsä, välillä kului vähemmän kuin 10 vuotta. Menettelyasetuksen 15 artiklan mukaan sääntöjenvastaista tukea koskevat komission toimet tai jäsenvaltion komission pyynnöstä toteuttamat toimet nimittäin keskeyttävät vanhentumisajan. Komissio toteaa tämän perusteella, että menettelyasetuksen 15 artiklan mukaista vanhentumisaikaa ei voida soveltaa tässä päätöksessä tarkasteltavaan BSCA:lle myönnettyyn tukeen.

6.5 Luottamuksensuojan periaatteen sovellettavuus Vallonian alueen tiettyjä lentoasematoimintaan liittyviä palveluja varten maksamaan avustukseen

- (667) Menettelyasetuksen 14 artiklan 1 kohdassa säädetään, että ”komissio ei saa vaatia tuen takaisinperimistä, jos tämä olisi yhteisön lainsäädännön jonkin yleisen periaatteen vastaista”. Komissio ei etenään voi vaatia sellaisen tuen takaisinperimistä, jota koskee komission aiemmin toteuttamiin toimiin tai sen esittämiin kantoihin perustuva tuensaajan perusteltu luottamus, vaikka se olisi myönnetty menettelyasetuksen 15 artiklan 1 kohdassa määritellyn 10 vuoden ajan kuluessa.
- (668) Tämän päätöksen 5.4 jaksossa todetaan Belgian väittävän, että Vallonian alueen tiettyjä lentoasematoimintaan liittyviä palveluja varten maksaman avustuksen takaisinperintä olisi vastoin luottamuksensuojan periaatetta.
- (669) Unionin tuomioistuin on kuitenkin todennut, että lainvastaisen tuen saaja ei yleensä voi vedota perusteltuun luottamukseen. ⁽²²⁸⁾ Tuensaajan olisi nimittäin pitänyt varmistaa, että sille myönnetystä tuesta oli ilmoitettu komissiolle ja että komissio oli sen hyväksynyt. Komissio muistuttaa tässä yhteydessä, että BSCA:lle myönnetystä tuesta ei ilmoitettu komissiolle.

6.5.1 Täsmällisten vakuuttelujen puuttuminen

- (670) Lisäksi unionin tuomioistuin on todennut, että luottamuksensuojan periaatteen loukkaamiseen ei voida vedota, ”jollei yhteisön toimieliin ole antanut asiassa täsmällisiä vakuutteluja –”. ⁽²²⁹⁾

⁽²²⁸⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 20.9.1990, komissio v. Saksa, C-5/89, ECLI:EU:C:1990:320, 14 kohta; unionin tuomioistuimen tuomio 14.1.1997, Espanja v. komissio, C-169/95, ECLI:EU:C:1997:10, 51 kohta ja unionin tuomioistuimen tuomio 15.12.2005, Unicredito Italiano, C-148/04, ECLI:EU:C:2005:774, 104 kohta.

⁽²²⁹⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 22.6.2006, Belgia ja Forum 187 ASBL v. komissio, C-182/03 ja C-217/03, ECLI:EU:C:2006:416, 147 kohta.

- (671) Belgia väittää, että koska komissio ei vuoden 2004 päätöksessään vastustanut avustusta, BSCA:lle annettiin täsmällisiä vakuutteluita siitä, ettei se ole valtiontukea. Belgia vetoaa etenkin vuoden 2004 päätöksen johdanto-osan 214 kappaaleeseen, jossa komissio toteaa, ettei se ”kiellä sitä mahdollisuutta, että Vallonian alueen viranomaiset voivat jatkossakin vastata huolto- ja palontorjuntapalvelujen kustannuksista”. Tätä perusteltua luottamusta vahvisti Belgian mukaan asiaa koskeva komission vakiintunut päätöskäytäntö eli taloudellisten ja muiden kuin taloudellisten toimintojen erottaminen toisistaan, joka sisältyy esimerkiksi Leipzig/Hallen lentoasemaa koskevaan päätökseen.
- (672) Komission mielestä sitä, ettei se vastustanut BSCA:lle myönnettyä tukea vuoden 2004 päätöksessään, ei voida pitää ”täsmällisenä vakuutteluna”. Komissio muistuttaa, ettei vuoden 2002 aloittamispäätöksessä eikä vuoden 2004 lopullisessa päätöksessä käsitelty BSCA:lle myönnettyjä toimenpiteitä. Komissio korostaa, ettei vuoden 2004 johdanto-osan 214 kappaletta pidä irrottaa asiayhteydestään. Asiayhteydestä nimittäin ilmenee, ettei kyseistä johdanto-osan kappaletta pidä ymmärtää siten, että komissio katsoo toimenpiteen olevan valtiontukisääntöjen mukainen. Siinä vain selvennetään, että soveltaessaan markkinataloustoimijaa koskevaa kriteeriä vuoden 2001 sopimukseen komissio ei tarkastele sitä, onko kyseinen toimenpide valtiontukisääntöjen mukainen. Se vain ottaa huomioon, ettei ole varmaa, vastaisiko Vallonian alue tiettyihin BSCA:n liiketoimintasuunnitelmaan sisältyvien palvelujen kustannuksista.
- (673) Kuten tämän päätöksen johdanto-osan 397–399) kappaaleessa todetaan, komissio kiistää, että Leipzig/Hallen lentoasemaa koskevan päätöksen johdanto-osan 182 ja 183 kappaaleesta voisi päätellä komission aiemmin katsoneen, että Vallonian alueen ja BSCA:n välisessä sopimuksessa määriteltyjen tehtävien kaltaiset huoltoon ja liikenteen turvallisuuteen verrattavat tehtävät kuuluvat julkisten tehtävien piiriin.

6.5.2 Menettelytavan muuttumisen ennakoitavuus

- (674) Unionin tuomioistuin on todennut, että ”jos huolellinen ja järkevä taloudellinen toimija voi ennakoida sellaisen yhteisön toimenpiteen toteuttamisen, joka voi vaikuttaa sen etuihin, se ei voi vedota luottamuksensuojan periaatteeseen, kun tällainen toimenpide toteutetaan” ⁽²³⁰⁾ ⁽²³¹⁾
- (675) Belgian mukaan BSCA ei kyennyt minkään tiedon perusteella ennakoimaan, että komissio tarkastelisi vuonna 2012 uudelleen toimenpidettä, johon se ei ollut suhtautunut varauksella vuonna 2004 ja jota unionin yleinen tuomioistuin ei ollut kyseenalaistanut vuonna 2008.
- (676) Komissio kiistää ottaneensa kantaa BSCA:lle myönnettyihin toimenpiteisiin vuoden 2004 päätöksessään. Se ei näin ollen muuttanut menettelytapaansa vuoden 2012 päätöksellään.
- (677) Komissio kiistää myös sen, että se muuttaisi tällä päätöksellä taloudellisen ja ei-taloudellisen toiminnan välistä eroa koskevaa päätöskäytäntöön. Belgia viittaa Leipzig/Hallen lentoasemaa koskevaan päätökseen todistaakseen komission menettelytavan väitetyn muuttumisen. Komissio kuitenkin kiistää, että tämän päätöksen perusteella voisi päätellä komission aiemmin katsoneen, että huoltoon ja liikenteen turvallisuuteen verrattavat tehtävät kuuluvat julkisten tehtävien piiriin (katso johdanto-osan 397–399) kappaale).
- (678) Komissio toteaa tämän perusteella, että BSCA:lle myönnetyn lainvastaisen ja sisämarkkinoille soveltumattoman tuen takaisin periminen ei ole vastoin luottamuksensuojan periaatetta.

7. PÄÄTELMÄ JA BSCA:LTA TAKAISIN PERITTÄVÄN TUEN MÄÄRÄN MÄÄRITTÄMINEN

7.1 BSCA:lle sääntöjenvastaisesti myönnetty tuki

- (679) Komissio toteaa, että Belgia on hyväksyessään vuoden 2002 sopimukset ja vuoden 2003 investointipäätöksen myöntänyt BSCA:lle tukea sääntöjenvastaisesti ja rikkonut siten SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa. Tuki koostuu sen maksun, jonka markkinataloustoimija olisi vaatinut, jäljempänä ’markkinahintainen maksu’, ja BSCA:n todellisuudessa Vallonia-Sowaerille maksaman maksun välisestä erosta.

⁽²³⁰⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 11.3.1987, Van den Bergh en Jurgens ja Van Dijk Food Products Lopik v. komissio, C-265/85, ECLI:EU:C:1987:121, 44 kohta.

⁽²³¹⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 22.6.2006, Belgia ja Forum 187 ASBL v. komissio, C-182/03 ja C-217/03, ECLI:EU:C:2006:416, 147 kohta.

- (680) Markkinahintainen maksu on maksu, joka BSCA:n olisi pitänyt maksaa, jotta kummankin toimenpiteen (vuoden 2002 sopimusten ja vuoden 2003 investointipäätöksen) nettonykyarvo Vallonia-Sowaerille olisi nolla. Komissio on määrittänyt markkinahintaisen maksun 6.1.2.2 jaksossa esitetyn logiikan perusteella. Kyseisessä jaksossa todetaan, että vuoden 2002 sopimusten ja vuoden 2003 investointipäätöksen seurauksena toimilupamaksu oli pienempi kuin tuotto-odotusten ohjaaman markkinataloustoimijan vaatima maksu olisi ollut.
- (681) Komissio katsoo, ettei asiantunteva toimija olisi vaatinut, että BSCA suorittaa heti Sowaerin ja BSCA:n välisen vuoden 2002 sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen maksua, jossa kuvastuvat investoinnit, jotka Sowaer sopimuksessa sitoutui toteuttamaan. Investointeja ei nimittäin ollut toteutettu, eikä BSCA:lla ollut käytettävissään tuloja, joita näiden investointien odotettiin tuottavan. Asiantunteva toimija olisikin hyväksynyt maksun korottamisen vasta sitten, kun lentoaseman pitäjä voi hyödyntää uusia investointeja. Muuten lentoaseman pitäjä todennäköisesti joutuisi rahoitusvaikeuksiin niinä vuosina, jolloin se ei vielä voisi saada tuloja uuden infrastruktuurin käytöstä. Komissio toteaa myös, että Sowaerin ja BSCA:n välisessä vuoden 2002 alikäyttöoikeus-sopimuksessa määrätään toimilupamaksun korottamisesta vuonna 2007 eli kaksi vuotta uuden terminaalin tuolloin arvioidun käyttöönottoajankohdan (2005) jälkeen. Komissio katsoo näin ollen, että asiantunteva toimija olisi hyväksynyt sen, että BSCA maksaa Sowaerin ja BSCA:n välisessä vuoden 2002 sopimuksessa vahvistettua maksua siihen saakka, kunnes uuden terminaalin käyttöönottovuoden päättymisestä olisi kulunut kaksi vuotta (eli vuoteen 2007 saakka). Asiantunteva toimija olisi kuitenkin vaatinut, että tämän päivämäärän jälkeen BSCA maksaa markkinahintaista maksua eli maksua, jonka ansiosta koko ajanjakson nettonykyarvo olisi Vallonia-Sowaerille nolla.
- (682) Taulukossa 31 esitetään seuraavat:
- a) muuttuvat toimilupamaksut, jotka BSCA:n odotettiin maksavan vuoden 2002 toimenpiteen myöntämishetkellä voimassa olleiden määräysten mukaan; ⁽²³²⁾
- b) lisätoimilupamaksu, joka muodostuu kahden prosentin vuotuisen inflaatioindeksiin ⁽²³³⁾ sidotusta kiinteästä vuosimaksusta, joka BSCA:n olisi pitänyt suorittaa vastineeksi vuoden 2002 sopimuksista vuodesta 2007 alkaen, jotta sen toimilupamaksut olisivat vastanneet markkinahintaista toimilupamaksua; ⁽²³⁴⁾
- c) lisätoimilupamaksu, joka muodostuu kahden prosentin vuotuisen inflaatioindeksiin sidotusta kiinteästä vuosimaksusta, joka BSCA:n olisi pitänyt suorittaa vastineeksi vuoden 2003 investointipäätöksestä vuodesta 2008 alkaen, jotta sen toimilupamaksut olisivat vastanneet markkinahintaista toimilupamaksua. ⁽²³⁵⁾
- (a + b + c) ennakoidut markkinahintaiset toimilupamaksut, joiden arvojen perusteella vuoden 2002 sopimusten ja vuoden 2003 investointipäätöksen nettonykyarvo on nolla.

Taulukko 31

Ennakoidut markkinahintaiset toimilupamaksut

(euroa)

| | a) Toimilupamaksut, jotka BSCA:n odotettiin maksavan vuoden 2002 toimenpiteen myöntämishetkellä voimassa olleiden määräysten mukaan | b) Toimilupamaksut, jotka on lisättävä a:han, jotta vuoden 2002 toimenpiteen nettonykyarvo on nolla | c) Toimilupamaksut, jotka on lisättävä, jotta vuoden 2003 investointipäätöksen nettonykyarvo on nolla | (a + b + c) Markkinahintaiset toimilupamaksut |
|------|---|---|---|---|
| 2002 | 883 689 | 0 | 0 | 883 689 |
| 2003 | 901 363 | 0 | 0 | 901 363 |

⁽²³²⁾ Nämä maksut vastasivat toimilupamaksun muuttuvaa osaa, koska Vallonian alue korvasi BSCA:lle sen maksettavaksi tulevan kiinteän osan.

⁽²³³⁾ Kaksi prosenttia on Euroopan keskuspankin tavoittelema inflaatiotasoa.

⁽²³⁴⁾ Lisätoimilupamaksulaskelma perustuu oletukseen, että kyseiset maksut nousevat kahden prosentin vuosivauhtia.

⁽²³⁵⁾ Idem.

(euroa)

| | a) Toimilupamaksut, jotka BSCA:n odotettiin maksavan vuoden 2002 toimenpiteen myöntämishetkellä voimassa olleiden määräysten mukaan | b) Toimilupamaksut, jotka on lisättävä a:han, jotta vuoden 2002 toimenpiteen nettonykyarvo on nolla | c) Toimilupamaksut, jotka on lisättävä, jotta vuoden 2003 investointipäättöksen nettonykyarvo on nolla | (a + b + c) Markkinahintaiset toimilupamaksut |
|------|---|---|--|---|
| 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) Koska työt viivästyivät ja terminaali otettiin lopulta käyttöön vuonna 2007, komissio katsoo, että BSCA:n olisi pitänyt suorittaa markkinahintaista maksua vuoden 2009 lopusta alkaen eli 1 päivästä tammikuuta 2010. Komissio katsoo, ettei BSCA:n, vaan Vallonian alueen ja Sowaerin pitäisi vastata kustannuksista, joita töiden viivästyminen kahdella vuodella aiheutti, koska ne vastasivat investointien toteuttamisesta. Komissio katsoo näin ollen, että BSCA:n olisi pitänyt maksaa markkinahintaista toimilupamaksua vasta vuoden 2009 lopusta alkaen, mutta toimilupamaksun on oltava suurempi kuin se olisi ollut, jos BSCA:n olisi pitänyt maksaa sitä vuoden 2007 lopussa, kuten Sowaerin ja BSCA:n vuoden 2002 sopimuksessa määrätään.

(684) Määritettäessä markkinahintaiset toimilupamaksut, jotka BSCA:n olisi pitänyt maksaa ja jotka sen on tulevaisuudessa maksettava, on otettava huomioon nämä BSCA:n todellisuudessa suorittamat muuttuvat maksut (joihin on lisättävä taulukossa 31 esitetyt maksut b ja c). Vaikka liikenne osoittautui paljon suuremmaksi kuin vuonna 2002 ennakoitiin, tosiasiallisesti suoritettut maksut (jotka on esitetty taulukon 32 sarakkeessa a) vastaavat ennakoituja muuttuvia toimilupamaksuja (jotka on esitetty taulukon 31 sarakkeessa a). Tämä johtuu siitä, että muuttuvalle toimilupamaksulle asetettiin yläraja jo vuonna 2002.

(685) Taulukossa 32 esitetään tekijät, joista markkinahintainen toimilupamaksu koostuu.

Taulukko 32

Markkinahintaiset toimilupamaksut, kun otetaan huomioon töiden viivästyminen ⁽¹⁾

(euroa)

| | a) Toimilupamaksut, jotka BSCA:n ennakoitiin vuoden 2002 toimenpiteen myöntämishetkellä maksavan | b) Toimilupamaksut, jotka on lisättävä a:han, jotta vuoden 2002 toimenpiteen nettonykyarvo on nolla | b) Toimilupamaksut, jotka on lisättävä, jotta vuoden 2003 investointipäätöksen nettonykyarvo on nolla | (a + b + c) Markkinahintaiset toimilupamaksut |
|------|--|---|---|---|
| 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⁾ Taulukko 32 perustuu oletukseen, että Charleroin lentoaseman liikennemäärä on sellainen, että muuttuvalla toimilupamaksulla a on voimassa olevien määräysten mukaan yläraja vuosina 2014 ja 2015. Jos oletus ei pidä paikkaansa, sarakkeessa a esitetyt määrät on vuosina 2014 ja 2015 korvattava määrillä, jotka BSCA:n on maksettava muuttuvana toimilupamaksuna. Tämä ei vaikuta sarakkeisiin b ja c.

(686) Yleisemmin voidaan todeta, että vuoden 2013 jälkeen, esimerkiksi vuonna 2013 + n, markkinahintainen toimilupamaksu on $(a) + (9\,348\,451 + 2\,640\,013) \times (1,02)^n$ eli $(a) + 11\,988\,464 \times (1,02)^n$, jossa a on BSCA:n maksettavana oleva toimilupamaksun muuttuva osa vuonna 2013 + n. Kuten johdanto-osan 685) kappaleen lopussa todetaan, osalle a on vuosina 2014 ja 2015 todennäköisesti asetettu yläraja. Näissä vuosien 2002 ja 2003 toimenpiteitä koskeissa nettonykyarvon ja markkinahintaisen toimilupamaksun laskelmissa komissio on oletanut, että ylärajaa ei enää ole vuoden 2015 jälkeen. Vuodesta 2016 alkaen markkinahintaisen toimilupamaksun osa a vastaa siis 35:tä prosenttia lentoliikenteeseen liittyvistä tuloista.

- (687) Edellä esitettyjen oletusten ja menetelmien perusteella ja olettaen, että BSCA:n maksama toimilupamaksu säilyy muuttumattomana, komissio toteaa, että BSCA on saanut ja saa 31 päivään joulukuuta 2015 asti vuoden 2002 sopimusten ja vuoden 2003 investointipäätöksen seurauksena (ilman korkoja laskettua) tukea, joka vastaa taulukossa 32 olevien sarakkeiden b ja c summaa. Kyseiset tukimäärät on esitetty jäljempänä olevassa taulukossa.

Taulukko 33

BSCA:n 31 päivään joulukuuta 2015 saamat tukimäärät – ilman korkoja – olettaen, että BSCA:n maksama toimilupamaksu pysyy muuttumattomana 31 päivään joulukuuta 2015

(euroa)

| | Vuoden 2002 toimenpiteeseen liittyvä tuki (ilman korkoja) | Vuoden 2003 toimenpiteeseen liittyvä tuki (ilman korkoja) | Tuki yhteensä (ilman korkoja) |
|----------|---|---|-------------------------------|
| 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 |
| Yhteensä | 55 569 842 | 15 692 986 | 71 262 828 |

(688) Tämän päätöksen päivämääränä, 1 päivänä lokakuuta 2014, BSCA on saanut vuoden 2002 sopimusten ja vuoden 2003 investointipäätöksen seurauksena seuraavat tukimäärätfn ⁽²³⁶⁾ (ilman korkoja):

Taulukko 34

BSCA:n 30 päivään syyskuuta 2014 mennessä saamat tukimäärät – ilman korkoja

(euroa)

| | Vuoden 2002 toimenpiteeseen liittyvä tuki (ilman korkoja) 30.9.2014 mennessä | Vuoden 2003 toimenpiteeseen liittyvä tuki (ilman korkoja) 30.9.2014 mennessä | Tuki yhteensä (ilman korkoja) 30.9.2014 mennessä |
|-----------|--|--|--|
| 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 |
| Yhteensä | 43 440 265 | 12 267 579 | 55 707 844 |

7.2 Takaisinperittävä tuki

(689) Kun otetaan huomioon 6.3.2 jakson päätelmät BSCA:lle myönnetyn tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille, takaisinperittävä tuki koostuu ainoastaan johdanto-osan 680)–683) kappaleessa kuvatulla menetelmällä lasketun markkinahintaisen maksun ja BSCA:n 4 päivästä huhtikuuta 2014 lähtien maksaman maksun välisestä erosta.

(690) Koska 4 päivän huhtikuuta ja 1 päivän lokakuuta 2014 välinen aika on 180 päivää, 1 päivänä lokakuuta 2014 takaisin perittävä tuki (ilman korkoja) on $(180/365) \times 12\,228\,234$ euroa eli 6 030 362 euroa.

⁽²³⁶⁾ Määrät ovat samat kuin edellisessä taulukossa vuoteen 2013 saakka, vuosi 2013 mukaan lukien. Vuoden 2014 kohdalla on sovellettu suhdelukua 273/365, koska 1 päivän tammikuuta ja 30 päivän syyskuuta väliseen ajanjaksoon sisältyy 273 päivää.

(691) Lisäksi BSCA saa edelleen sääntöjenvastaista ja sisämarkkinoille soveltumatonta tukea siihen asti, kunnes siltä aletaan periä markkinahintaista toimilupamaksua. Tämä tuki on perittävä takaisin.

(692) Jos BSCA alkaa maksaa taulukossa 32 esitettyä markkinahintaista toimilupamaksua vuoden 2014 aikana, takaisinperittävä määrä – ilman korkoja – lasketaan seuraavan kaavan mukaisesti:

N on päivien määrä 4 päivän huhtikuuta 2014 ja sen päivän välillä, jona BSCA alkaa maksaa markkinahintaista toimilupamaksua.

Takaisinperittävä määrä (ilman korkoja) = $(N/365) \times$ vuoden 2014 tukimäärä

= $(N/365) \times 12\,228\,234$ euroa.

(693) Jos BSCA alkaa maksaa taulukossa 32 esitettyä markkinahintaista toimilupamaksua vuoden 2015 aikana, takaisinperittävä määrä – ilman korkoja – lasketaan seuraavan kaavan mukaisesti:

N on päivien määrä 1 päivän tammikuuta 2015 ja sen päivän välillä, jona BSCA alkaa maksaa markkinahintaista toimilupamaksua.

Takaisinperittävä määrä (ilman korkoja)

= vuodelta 2014 takaisinperittävä määrä (ilman korkoja) + vuodelta 2015 takaisinperittävä määrä (ilman korkoja)

= $((\text{päivien määrä } 4 \text{ päivän huhtikuuta ja } 31 \text{ päivän joulukuuta } 2014 \text{ välisenä aikana})/365) \times$ vuoden 2014 tukimäärä + $(N'/365) \times$ vuoden 2015 tukimäärä

= $(272/365) \times 12\,228\,234 + (N'/365) \times 12\,472\,799$

= $9\,112\,547 + N' \times 34\,172$ euroa

(694) Belgian viranomaisten on perittävä takaisin määrä, joka on laskettu johdanto-osan 692) ja 693) kappaleessa esitettyjen kaavojen mukaisesti, neljän kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta.

(695) Belgian viranomaisten on lisättävä takaisin perittävään tukeen korko, joka lasketaan siitä päivästä alkaen, jona sääntöjenvastainen tuki saatettiin yritysten käyttöön eli kustakin tuen tosiasiallisesta maksamispäivästä alkaen sen tosiasialliseen takaisinperimispäivään saakka⁽²³⁷⁾ komission asetuksen (EY) N:o 794/2004⁽²³⁸⁾ V luvun mukaisesti. Komissio katsoo, että tuki saatettiin käyttöön päivinä, joina BSCA maksoi Sowaerin ja BSCA:n välisissä, kulloinkin voimassa olevissa sopimuksissa vahvistetun, markkinahintaista maksua pienemmän maksun.

(696) Tämä päätös ei vaikuta BSCA:lle mahdollisesti myönnettyjen sellaisten muiden valtiontukien takaisin perintään, joita tämä päätös ei koske.

(697) Belgia hyväksyi 7 päivänä toukokuuta 2014 päivätyllä kirjeellä, että komissio voi tämän asian yhteydessä poikkeuksellisesti antaa päätöksen SEUT-sopimuksen 297 artiklan mukaisesti tiedoksi Belgialle ranskankielisenä, koska komission yksiköt ovat sitoutuneet toimittamaan Belgialle päätöksen hollanninkielisen käännöksen mahdollisimman nopeasti. Belgia on hyväksynyt sen, että vain päätöksen ranskankielinen teksti on todistusvoimainen ja että se tulee voimaan, kun se on annettu tiedoksi ranskankielisenä,

⁽²³⁷⁾ Ks. edellä mainitun asetuksen (ETY) N:o 659/99 14 artiklan 2 kohta.

⁽²³⁸⁾ Komission asetus (EY) N:o 794/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 täytäntöönpanosta (EUVL L 140, 30.4.2004, s. 1).

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Ryanairin Ltd:n, jäljempänä 'Ryanair', hyväksi toteutetut toimenpiteet eli Vallonian hallituksen Ryanairille 6 päivänä marraskuuta 2001 antama sitoumus, 2 päivänä joulukuuta 2001 tehty BSCA:n ja Ryanairin välinen sopimus, Promocyn kanssa 12 päivänä joulukuuta 2001 tehty sopimus, 31 päivänä tammikuuta 2002 tehty Promocyn ja Leading Vergen välinen sopimus, 11 päivänä kesäkuuta 2004 tehty ministeriön päätös, 24 päivänä kesäkuuta 2004 päivätty BSCA:n Ryanairille osoittama kirje, 9 päivänä joulukuuta 2005 tehty BSCA:n ja Ryanairin välinen kaupallinen sopimus, BSCA:n ja Ryanairin välisen sopimuksen 6 päivänä joulukuuta 2010 tehty lisäsopimus sekä BSCA:n omistamien Promocyn osakkeiden luovutus 31 päivänä maaliskuuta 2010, eivät ole Ryanair Ltd:lle myönnettyä, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

2. Brussels South Charleroi Airportin, jäljempänä 'BSCA', hyväksi toteutetut toimenpiteet eli 4 päivänä huhtikuuta 2006 tehty Société wallonne des aéroports -yrityksen, jäljempänä 'Sowaer', ja BSCA:n välinen sopimus, Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 10 päivänä maaliskuuta 2006 tehty viides lisäsopimus sekä Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 15 päivänä tammikuuta 2008 tehty kuudes lisäsopimus eivät ole BSCA:lle myönnettyä, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

2 artikla

1. Belgian sääntöjenvastaisesti ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti BSCA:n hyväksi toteuttamat toimenpiteet, jotka perustuvat 15 päivänä huhtikuuta 2002 tehtyyn Sowaerin ja BSCA:n väliseen alikäyttöoikeussopimukseen, Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 29 päivänä maaliskuuta 2002 tehtyyn kolmanteen lisäsopimukseen sekä 3 päivänä huhtikuuta 2003 tehtyyn Vallonian alueen investointipäätökseen, ovat 3 päivään huhtikuuta 2014 saakka valtiontukea, joka soveltuu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

2. Mikäli Sowaerin 3 päivänä joulukuuta 2002 merkitsemä BSCA:n pääomanlisäys katsotaan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi, se on valtiontukea, joka soveltuu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

3 artikla

Belgian sääntöjenvastaisesti ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti BSCA:n hyväksi toteuttamat toimenpiteet, jotka perustuvat 15 päivänä huhtikuuta 2002 tehtyyn Sowaerin ja BSCA:n väliseen alikäyttöoikeussopimukseen, Vallonian alueen ja BSCA:n välisen sopimuksen 29 päivänä maaliskuuta 2002 tehtyyn kolmanteen lisäsopimukseen sekä 3 päivänä huhtikuuta 2003 tehtyyn Vallonian alueen investointipäätökseen, ovat 4 päivästä huhtikuuta 2014 alkaen valtiontukea, joka ei sovellu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan nojalla.

4 artikla

1. Belgian on lopetettava 3 artiklassa tarkoitettu tuki saattamalla BSCA:n suorittama toimilupamaksu vähintään markkinahintaisen toimilupamaksun tasolle ja perimällä takaisin tuensaajalta tukimäärät, jotka tämä on saanut 4 päivästä huhtikuuta 2014 alkaen 3 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden mukaisesti.

2. Takaisinperittävistä summista on maksettava korkoa siitä päivästä alkaen, jona ne saatettiin tuensaajan käyttöön, niiden tosiasialliseen takaisinperintään saakka.

3. Korko lasketaan asetuksen (EY) N:o 794/2004 V luvun säännösten mukaisesti.

4. Belgian on peruutettava kaikki 3 artiklassa tarkoitettujen tuen maksamatta olevat maksut tämän päätöksen hyväksymispäivästä alkaen.

5 artikla

1. Edellä 3 artiklassa tarkoitettu tuki on perittävä takaisin välittömästi ja tehokkaasti.
2. Belgian on varmistettava, että tämä päätös pannaan täytäntöön neljän kuukauden kuluessa sen tiedoksi antamisesta.

6 artikla

1. Belgian on toimitettava kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta komissiolle seuraavat tiedot:
 - a) päivät, joina BSCA on maksanut vuoden 2014 toimilupamaksut, ja takaisinperintäkorkolaskelma;
 - b) tarkka kuvaus toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi;
 - c) asiakirjat, jotka osoittavat, että tuensaaja on määrätty maksamaan tuki takaisin.
2. Belgian on ilmoitettava komissiolle tämän päätöksen täytäntöön panemiseksi toteutettavien kansallisten toimenpiteiden edistymisestä säännöllisesti siihen saakka, kun 3 artiklassa tarkoitetun tuen takaisinperintä on saatettu loppuun. Sen on annettava viipymättä komission pyynnöstä tiedot toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi. Sen on annettava myös yksityiskohtaisia tietoja tuensaajalta jo perityistä tukimääristä ja koroista.

7 artikla

Tämä päätös on osoitettu Belgian kuningaskunnalle.

Tehty Brysselissä 1 päivänä lokakuuta 2014.

Komission puolesta
Joaquín ALMUNIA
Varapuheenjohtaja

LITE

Tiedot maksetuista, takaisinperittävistä ja takaisinperityistä tukimääristä

| Tuensaaja | Saadun tuen kokonaisuusmäärä (*) | Takaisinperittävän tuen kokonaisuusmäärä (*) (pääoma) | Palautetun tuen kokonaisuusmäärä (*) | |
|-----------|----------------------------------|--|--------------------------------------|-------|
| | | | Pääoma | Korko |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

(*) Miljoonaa euroa