



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN YLEISEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (laajennettu kahdeksas jaosto)

25 päivänä tammikuuta 2018*

Valtiontuet – Tuet, joita Belgia on myöntänyt BSCA:lle – Päätös, jolla tuki todetaan osittain sisämarkkinoille soveltuvaksi ja osittain niille soveltumattomaksi – Oikeudellisesti sitova toimi – Vanhentumisaika – Mittarilähestymisjärjestelmän taloudellinen luonne – Laitteistojen taloudellisen käytön osuus – Virheelliset luvut – Mukauttamista koskeva pyyntö – Nykyarvojen määrittäminen – Perusteluvollisuus – Kilpailun vääristyminen – Luottamuksensuoja

Asiassa T-818/14

Brussels South Charleroi Airport (BSCA), kotipaikka Charleroi (Belgia), edustajinaan asianajajat P. Frühling, S. Golinvaux, H. Tacheny ja J. Delarue,

kantajana,

jota tukee

Société wallonne des aéroports SA (Sowaer), edustajinaan asianajajat A. Lepièce ja H. Baeyens,

väliintulijana,

vastaan

Euroopan komissio, asiamiehinnään S. Noë, R. Sauer ja B. Stromsky,

vastaaajana,

jota tukee

Brussels Airport Company SA, edustajinaan asianajajat T. Janssens, F. Hoseinian ja T. Oeyen,

ja

Brussels Airlines SA/NV, edustajinaan aluksi asianajajat J. Derenne, J. Blockx, D. Vallindas ja D. Dauchez, sittemmin Derenne ja Vallindas,

väliintulijoina,

jossa on kyse SEUT 263 artiklaan perustuvasta kanteesta, jolla vaaditaan kumoamaan toimenpiteistä SA. 14093 (C 76/2002), jotka Belgia on toteuttanut Brussels South Charleroi Airport -yrityksen ja Ryanairin hyväksi, 1.10.2014 annetun komission päätöksen C(2014) 6849 final 3–6 artikla,

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (laajennettu kahdeksas jaosto),

toimien kokoonpanossa: tuomarit I. Labucka, joka hoitaa jaoston puheenjohtajan tehtäviä, sekä M. Kancheva, L. Madise, R. Barents (esittelevä tuomari) ja J. Passer,

kirjaaja: hallintovirkamies G. Predonzani,

ottaen huomioon asian käsittelyn kirjallisessa vaiheessa ja 6.7.2017 pidetyssä istunnossa esitetyn, on antanut seuraavan

tuomion

Asian tausta

- 1 Vallonian alue (Belgia) perusti vuonna 1991 Brussels South Charleroi Airport (BSCA) -yrityksen (jäljempänä kantaja tai BSCA) hallinnoimaan Charleroi Bruxelles-Sud -lentoasemaa (Belgia) (jäljempänä Charleroin lentoasema).
- 2 Vallonian alue myönsi 9.7.1991 päivätyllä sopimuksella (jäljempänä Vallonian alueen ja BSCA:n välinen sopimus) BSCA:lle 50 vuodeksi palveluja koskevan toimiluvan, joka koski Charleroin lentoaseman julkisen alueen kaupallista toimintaa, sekä maa-alueen käyttöoikeuden, joka koski lentoasema-alueen pysyvää ja yksinoikeuteen perustuvaa käyttöä.
- 3 Vallonian alueen ja BSCA:n välisessä sopimuksessa ja siihen liitettyssä eritelmässä vahvistetaan kustannusten jakautuminen Vallonian alueen ja BSCA:n välillä.
- 4 Vallonian alue hyväksyi 20.7.2000 Charleroin lentoaseman monivuotista investointiohjelmaa koskevan puitesopimuksen periaatteet. Sopimuksessa mainittiin erityisesti uusi matkustajaterminaali, jonka kokonaisbudjetti oli 113,74 miljoonaa euroa.
- 5 Vallonian alue teki 8.11.2000 päätöksen, joka koski sen 20.7.2000 tekemän päätöksen täytäntöön panemista ja jolla muutettiin investointiohjelman hypoteeseja ja korotettiin investointien kokonaiskustannukset 121 miljoonaan euroon.
- 6 Vallonian alue hyväksyi 23.5.2001 tekemällään päätöksellä Société Wallonne des Aéroports (Sowaer) -yhtiön yhtiöjärjestyksen ja sen rahoitussuunnitelman vuosille 2001–2004, ja erityisesti se hyväksyi Charleroin lentoaseman investointien kokonaismääräksi 93 miljoonaa euroa, josta uuden terminaalin osuus oli 28 miljoonaa euroa.
- 7 Vallonian alue perusti 1.7.2001 Sowaer-yhtiön, jonka tehtävänä oli kehittää alueen lentoasemainfrastruktuureja, antaa nämä infrastruktuurit lentoaseman pitäjänä toimivien yhtiöiden käyttöön sekä pitää ne toimintakunnossa vastaamalla merkittävien huolto- ja korjaustoimenpiteiden kustannuksista.
- 8 Vallonian alueen ja BSCA:n niiden välisen sopimuksen muuttamisesta 29.3.2002 tekemässä kolmannessa lisäsopimuksessa Vallonian alue sitoutui maksamaan BSCA:lle avustuksen sellaisten kustannusten kattamiseksi, joita aiheutui Sowaerin BSCA:n käyttöön antamista lentoaseman maa-alueista, rakennuksista ja infrastruktuureista, sekä avustuksen, jolla korvattiin BSCA:lle palontorjunta- ja huoltopalveluista aiheutuvat kustannukset (jäljempänä vuoden 2002 toimenpide).

- 9 Sowaer, jolle oli 29.3.2002 luovutettu BSCA:lle vuonna 1991 myönnetty maa-alueen käyttöoikeus, teki 15.4.2002 BSCA:n kanssa maa-aluetta koskevan pysyvän ja yksinoikeuteen perustuvan alikäyttöoikeussopimuksen (jäljempänä vuoden 2002 sopimus), jonka mukaisesti BSCA:lla oli vuoteen 2040 asti yksinomainen oikeus lentoasema-alueen käyttöön ja hyödyntämiseen. Sowaer puolestaan sitoutui toteuttamaan investointiohjelman sekä toteuttamaan maa-alueisiin, rakennuksiin ja infrastruktuureihin liittyvät merkittävät korjaus- ja huoltotoimet. Vastineeksi tästä alikäyttöoikeudesta BSCA sitoutui maksamaan Sowaerille vuotuisen muuttuvan osan (ilman arvonlisäveroa), joka vastasi 35:tä prosenttia kyseisenä vuonna perittävistä lentoliikennemaksuista ja oli ylärajallinen tilikaudesta 2002 alkaen, sekä 9 371 000 euron kiinteämääräisen vuosimaksun (ilman arvonlisäveroa), joka vaihtelisi eri aikoina.
- 10 Vallonian hallitus vahvisti 3.4.2003 investointiohjelman tarkistuksen, jossa investointien määrää lisättiin 33 miljoonalla eurolla. Määrällä oli tarkoitus rahoittaa kapasiteetiltaan kahden miljoonan matkustajan terminaalin sijasta kolmen miljoonan matkustajan terminaalin sekä alkuperäistä suunnitelmaa suuremman autojen pysäköintialueen rakentaminen (jäljempänä vuoden 2003 toimenpide).
- 11 Vuoden 2002 sopimus korvattiin 4.4.2006 uudella sopimuksella, jonka määräykset olivat olennaisilta osiltaan aiemman sopimuksen kaltaiset ja jolla muutettiin joitakin muita sen määräyksiä, erityisesti BSCA:n Sowaerille maksamien toimilupamaksujen laskentatapaa.
- 12 Samalla Vallonian alueen ja BSCA:n välistä sopimusta muutettiin 10.3.2006 tehdyllä viidennellä lisäsopimuksella, jossa määrättiin, että Vallonian alue korvaa vastedes BSCA:lle palontorjuntaan sekä maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyvistä palveluista aiheutuvat kustannukset, ja pannaan merkille, että tällä vuosittain indeksillä tarkistettavalla korvauksella on enimmäismäärä.
- 13 Vallonian alueen ja BSCA:n välistä sopimusta muutettiin jälleen 15.1.2008 kuudennella lisäsopimuksella, jolla uskottiin BSCA:lle palontorjuntaan sekä maaliikenteen ja lentoasema-alueen turvallisuuteen liittyvien palvelujen lisäksi lentojen seurantaan ja kirjaamiseen, alustavaan lennonsuunnitteluun, ilma-alusten opastamiseen (lähinnä toimet ilma-alusten opastamiseksi niiden pysäköintialueille) ja turvatoimiin liittyvien palvelujen suorittaminen, josta Vallonian alue oli aikaisemmin huolehtinut. Avustus kattaa nyt kaikki viimeksi mainittuihin palveluihin liittyvät kustannukset, ja enimmäismäärä säilytetään edellä 12 kohdassa mainittujen palvelujen osalta.
- 14 Lentoyhtiö Ryanair Ltd ryhtyi liikennöimään Charleroin lentoasemalle 1.5.1997 alkaen. Vuosina 2000–2013 Charleroin lentoaseman liikenne kasvoi 200 000:sta lähes seitsemään miljoonaan matkustajaan, ja Ryanairin osuus kuljetettujen matkustajien kokonaismäärästä oli yli 70–80 prosenttia.
- 15 Euroopan yhteisöjen komissio antoi 12.2.2004 päätöksen 2004/393/EY Vallonian alueen ja Brussels South Charleroi Airport -lentoaseman Ryanair-lentoyhtiölle myöntämistä eduista lentoyhtiön aloittaessa toimintansa Charleroisissa (EYVL 2004, L 137, s. 1).
- 16 Päätös 2004/393 kumottiin unionin yleisen tuomioistuimen 17.12.2008 antamalla tuomiolla Ryanair v. komissio (T-196/04, EU:T:2008:585).

Riidanalainen päätös

- 17 Komissio antoi 1.10.2014 päätöksen C(2014) 6849 final toimenpiteistä SA. 14093 (C 76/2002), jotka Belgia on toteuttanut BSCA:n ja Ryanairin hyväksi (jäljempänä riidanalainen päätös).
- 18 Riidanalaisessa päätöksessä komissio huomautti, että unionin yleinen tuomioistuin oli kumonnut päätöksen 2004/393, minkä seurauksena viimeksi mainitulla päätöksellä päätetty muodollinen tutkintamenettely aloitettiin uudelleen.

- 19 Komissio korosti myös antaneensa 23.7.2010 päivätyllä kirjeellään Belgian kuningaskunnalle sekä osapuolille, jotka olivat esittäneet huomautuksia 11.12.2002 aloitetussa muodollisessa tutkintamenettelyssä, tilaisuuden esittää uusia huomautuksia 17.12.2008 annetun tuomion Ryanair v. komissio (T-196/04, EU:T:2008:585) johdosta uudelleen aloitetussa muodollisessa tutkintamenettelyssä.
- 20 Lopuksi komissio totesi ilmoittaneensa 21.3.2012 päivätyllä kirjeellä Belgian kuningaskunnalle päätöksestään laajentaa SEUT 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä ja kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa kyseessä olevista toimenpiteistä.
- 21 Komissio muistutti myös heti aluksi, että unionin tuomioistuin oli johdonmukaisesti määritellyt yritykset yksiköiksi, jotka harjoittavat taloudellista toimintaa, riippumatta kyseisten yksikköjen oikeudellisesta muodosta ja rahoitustavasta, ja että taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla. Lisäksi komissio totesi, että 12.12.2000 annetussa tuomiossa Aéroports de Paris v. komissio (T-128/98, EU:T:2000:290) ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin oli todennut, että lentoaseman pitäminen, joka tarkoitti lentoasemapalvelujen tarjoamista lentoyhtiöille, oli taloudellista toimintaa.
- 22 Komissio katsoi, että kyseessä olevat toimenpiteet myönnettiin kantajalle infrastruktuurin rakentamista ja sen toiminnan harjoittamista varten tuomion Aéroports de Paris v. komissio (T-128/98, EU:T:2000:290) antamispäivän eli 12.12.2000 jälkeen. Komissio muistutti, että kyseiseen päivämäärään asti se oli vakiintuneen käytäntönsä mukaisesti katsonut, etteivät lentoasemainfrastruktuurin kehittäminen ja hallinnointi olleet SEUT 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan kuuluvaa taloudellista toimintaa. Edellä mainitun tuomion jälkeen komissio totesi, että markkinoiden asteittaisen vapautumisen seurauksena tästä toiminnasta oli tullut taloudellista, lukuun ottamatta toimintoja, jotka eivät olleet luonteeltaan taloudellisia ja kuuluivat tavallisesti julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle (riidanalaisen päätöksen 346–348 perustelukappale).
- 23 Komissio katsoi, että 20.7.2000 tehty sopimus (ks. edempänä 4 kohta) ja 8.11.2000 tehty päätös (ks. edempänä 5 kohta) eivät tarkoittaneet, että Vallonian alue oli tehnyt sopimuksen kolmannen kanssa, eivätkä ne olleet peruuttamattomia, sitovia eivätkä lopullisia. Se muistutti, että merkityksellinen peruste, jonka mukaan määritellään päivä, jolloin mahdollinen tukitoimenpide katsotaan myönnettyksi, oli sen oikeudellisesti sitovan toimen antamispäivä, jonka nojalla viranomaiset sitoutuivat myöntämään kyseisen toimenpiteen tuensaajalle. Komissio katsoi, että vuoden 2002 sopimus oli tämä sitova toimi (riidanalaisen päätöksen 353 ja 354 perustelukappale).
- 24 Tältä osin komissio yhtäältä huomautti, että vuoden 2002 sopimuksella annettiin kantajan käyttöön infrastruktuureja, ja toisaalta totesi, että vuoden 2002 sopimukseen sisällytettyyn investointiohjelmaan tehtiin huomattavia muutoksia vuoden 2003 toimenpiteellä. Näin ollen komissio piti näitä investointiohjelman tarkistuksia huomattavana muutoksena ja siis kantajalle myönnettynä uutena valtiontukena (riidanalaisen päätöksen 362 ja 363 perustelukappale).
- 25 Komissio muistutti, että unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan oli tarpeen sulkea pois toiminnot, jotka tavallisesti kuuluvat julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle, sillä perusteella, etteivät ne ole luonteeltaan taloudellisia; tällaisia toimintoja ovat erityisesti turvallisuus, lennonjohto, poliisi ja tulli (riidanalaisen päätöksen 364 perustelukappale).
- 26 Komissio on ensinnäkin erottanut sellaiset Sowaerin tekemät investoinnit ja sen suorittamat palvelut, joita oli pidettävä luonteeltaan taloudellisina, muista kuin taloudellisina pidettävistä investoinneista ja palveluista (riidanalaisen päätöksen 364–374 perustelukappale), ja sen jälkeen tutkinut konkreettisesti tätä eroa tarkasteltavassa tapauksessa rahoitettujen palvelujen ja investointien kannalta (riidanalaisen päätöksen 375–400 perustelukappale).

- 27 Komissio katsoi, että palontorjunta- ja turvatoimipalveluihin liittyvät avustukset eivät ole valtiontukea (riidanalaisen päätöksen 377–385 perustelukappale).
- 28 Se katsoi sitä vastoin, että huoltopalvelut ja maaliikenteen turvallisuuteen liittyvät palvelut (lentoasema-alueen kunnossapito, rakennusten, kiitoteiden ja niiden lähialueiden ja kuljetuskaluston huolto, pienet asfaltointityöt, kiitotien ja yhdysteiden kunnossapito ja korjaus, kiitotien valaistuksen ja merkintöjen huolto ja kunnossapito, niittotyöt, kumijälkien poisto kiitotien pinnalta ja kiitotien merkinnät, lumenpoisto sekä maaliikenteen, lentoasema-alueen ja infrastruktuurien turvallisuuden takaavat muut palvelut) olivat luonteeltaan taloudellisia palveluja (riidanalaisen päätöksen 390–400 perustelukappale) ja että sama koski lentojen seurantaa ja kirjaamista, alustavaa lennonsuunnittelua ja lentokoneiden opastamista (riidanalaisen päätöksen 401–404 perustelukappale).
- 29 Komissio totesi, että vastaavissa olosuhteissa yksityinen toimija, jonka toiminta perustuu ennakoitaviin kannattavuusnäkyymiin, ei olisi osallistunut tällaisiin operaatioihin. Komission mukaan tätä varten oli ratkaistava, olisiko yksityinen toimija, jonka toiminta perustuu ennakoitaviin kannattavuusnäkyymiin, osallistunut vastaavissa olosuhteissa samoihin operaatioihin kuin toimenpiteen myöntävä taho, kun ei oteta huomioon yhteiskunnallisia eikä aluepoliittisia tai alakohtaisia näkökantoja. Komissio on siis soveltanut yksityistä markkinataloustoimijaa koskevaa arviointiperustetta erilaisiin toteutettuihin investointeihin ja toimenpiteisiin (riidanalaisen päätöksen 406–472 perustelukappale).
- 30 Komissio on täsmentänyt syyt, joiden vuoksi kyseiset toimenpiteet olivat viranomaisten toimia (riidanalaisen päätöksen 473–483 perustelukappale).
- 31 Komissio tutki ensinnäkin Ryanairille myönnettyjen tukien soveltuvuutta sisämarkkinoille ja totesi selvityksensä perusteella, että kyseisen lentoyhtiön hyväksi toteutetut toimenpiteet eivät olleet valtiontukea (riidanalaisen päätöksen 488–581 perustelukappale).
- 32 Komissio arvioi toiseksi kantajalle myönnettyjen tukien soveltuvuutta sisämarkkinoille. Se katsoi, että Charleroin lentoasemalle oli myönnetty tukia alueellisen kehityksen edistämiseksi ja että niillä oli ollut myönteinen vaikutus Charleroin ja sitä ympäröivän alueen talouteen ja työllisyyteen. Vaikka nämä tuet olivat vaikuttaneet yleistä etua koskevan tavoitteen saavuttamiseen eli Charleroin ja sitä ympäröivän alueen taloudelliseen kehittymiseen, komissio katsoi kuitenkin, että sen oli tutkittava valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille annettuja suuntaviivoja koskevan komission tiedonannon (EUVL 2014, C 99, s. 3; jäljempänä suuntaviivat) 114 kohdan mukaisesti, ettei tuella edistetty kannattamattomien lentoasemien päällekkäisyyttä. Se katsoi, että Charleroin lentoaseman käyttönäkymät olivat riittävät oikeuttamaan investoinnit ja korosti, että BSCA:n kuluvan tilikauden voitto ennen veroja oli vuoden 2013 lopussa 14,86 miljoonaa euroa eli enemmän kuin sen saama tuki. Todettiin kuitenkin, että tuki oli aiheuttanut huomattavia kilpailuvääristymiä, koska se oli vaikuttanut Bruxelles-National-lentoaseman (Belgia) matkustajamäärän kasvuun. Komissio totesi, että suuntaviivojen 119 kohdan mukaan toimintatukikelpoisia ovat sellaiset lentoasemat, joiden matkustajamäärä ei ylitä kolmea miljoonaa matkustajaa. Koska Charleroin lentoasema oli tässä tilanteessa, komissio katsoi, ettei tätä kohtaa sovelleta tukeen, joka on myönnetty ennen suuntaviivojen soveltamispäivämäärää eli 4.4.2014 (suuntaviivojen 171 kohta). Komissio päätteli siis, että Belgian kuningaskunnan kantajan hyväksi vuoden 2002 sopimuksen ja vuoden 2002 ja 2003 toimenpiteiden nojalla toteuttamat toimenpiteet olivat SEUT 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti sisämarkkinoille soveltuvaa valtiontukea 3.4.2014 asti ja sisämarkkinoille soveltumatonta valtiontukea 4.4.2014 alkaen (riidanalaisen päätöksen 582–649 perustelukappale).
- 33 Komissio hylkäsi vanhentumisajan sovellettavuuden kantajalle myönnettyihin tukiin muun muassa sillä perusteella, että vuoden 2002 toimenpide sisälsi huomattavia muutoksia Vallonian alueen ja BSCA:n välisellä sopimuksella alun perin myönnettyyn tukeen (riidanalaisen päätöksen 650–666 perustelukappale).

- 34 Komissio hylkäsi myös luottamuksensuojan periaatteen sovellettavuuden Vallonian alueen maksamaan avustukseen ja ilmoitti syyt, joiden takia kantaja ei voinut vedota tällaiseen periaatteeseen (riidanalaisen päätöksen 667–678 perustelukappale).
- 35 Komissio totesi lopuksi, että hyväksyessään vuoden 2002 sopimuksen ja vuosien 2002 ja 2003 toimenpiteet Belgian kuningaskunta oli myöntänyt kantajalle tukea SEUT 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti. Komissio katsoi tuen muodostuvan sen maksun, jonka yksityinen markkinataloustoimija olisi vaatinut, ja kantajan todellisuudessa Vallonia-Sowaerin alueelle maksaman maksun välisestä erosta (riidanalaisen päätöksen 679 perustelukappale).
- 36 Riidanalaisen päätöksen päätösoosassa säädetään seuraavaa:

”1 artikla

1. Ryanairin – – 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. [BSCA:n] hyväksi toteutetut toimenpiteet eli 4 päivänä huhtikuuta 2006 tehty [Sowaerin] 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 [kuningaskunnan] 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 [kuningaskunnan] 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 [kuningaskunnan] 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. Takaisinperittävästä summasta 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 [kuningaskunnan] 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 [kuningaskunnan] on varmistettava, että tämä päätös pannaan täytäntöön neljän kuukauden kuluessa sen tiedoksi antamisesta.

6 artikla

1. Belgian [kuningaskunnan] 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 [kuningaskunnan] on ilmoitettava komissiolle tämän päätöksen täytäntöön panemiseksi toteutettavien kansallisten toimenpiteiden edistymisestä säännöllisesti siihen saakka, kun 3 artiklassa tarkoitettujen 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.”

Asian käsittelyn vaiheet ja asianosaisten vaatimukset

- 37 Kantaja nosti unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 19.12.2014 toimittamallaan kannekirjelmällä nyt käsiteltävän kanteen.
- 38 Komissio jätti vastineensa unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 8.4.2015.

- 39 Brussels Airlines SA/NV (jäljempänä Brussels Airlines) ja Brussels Airport Company SA (jäljempänä Brussels Airport) toimittivat unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 3. ja 15.4.2015 väliintulohakemukset, joissa ne pyysivät saada osallistua tähän oikeudenkäyntiin tukeakseen komission vaatimuksia.
- 40 Unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 1.6.2015 toimittamallaan kirjelmällä kantaja pyysi tiettyjen kannekirjelmään ja sen liitteisiin sekä vastineeseen ja sen liitteisiin sisältyvien tietojen luottamuksellista käsittelyä Brussels Airportiin ja Brussels Airlinesiin nähden.
- 41 Kantaja toimitti 15.6.2015 unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon vastauskirjelmän ja 16.6.2015 kyseisen vastauskirjelmän ei-luottamuksellisen version.
- 42 Unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 16.6.2015 toimittamallaan kirjeellä kantaja pyysi tiettyjen vastauskirjelmänsä ja sen liitteisiin sisältyvien tietojen luottamuksellista käsittelyä Brussels Airportiin ja Brussels Airlinesiin nähden.
- 43 Komissio toimitti vastauskirjelmän unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 31.7.2015.
- 44 Unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 24.8.2015 toimittamallaan kirjeellä kantaja pyysi tiettyjen vastaajan vastauskirjelmään ja sen liitteisiin sisältyvien tietojen luottamuksellista käsittelyä Brussels Airportiin ja Brussels Airlinesiin nähden.
- 45 Unionin yleisen tuomioistuimen yhdeksännen jaoston puheenjohtaja hyväksyi 7.9.2015 antamallaan määräyksellä BSCA v. komissio (T-818/14, ei julkaistu, EU:T:2015:724) ja 7.9.2015 antamallaan määräyksellä BSCA v. komissio (T-818/14, ei julkaistu, EU:T:2015:729) Brussels Airportin ja Brussels Airlinesin väliintulijoiksi tukemaan komission vaatimuksia tässä oikeudenkäynnissä ja päätti, että luottamuksellista käsittelyä koskevan pyynnön perusteltavuudesta päätetään myöhemmin.
- 46 Unionin yleisen tuomioistuimen yhdeksännen jaoston puheenjohtaja hyväksyi 28.1.2016 antamallaan määräyksellä BSCA v. komissio (T-818/14, ei julkaistu, EU:T:2016:75) pyynnön tiettyjen kannekirjelmään ja vastineeseen sekä useisiin liitteisiin sisältyvien tietojen luottamuksellisesta käsittelystä ja hylkäsi kyseisen pyynnön muilta osin. Unionin yleisen tuomioistuimen kirjaaja asetti lisäksi määräajan, jonka kuluessa kantajan oli toimitettava ei-luottamuksellinen versio viimeksi mainitun määräyksen määräysosan 1 ja 2 kohdassa mainituista asiakirjoista tiedoksi väliintulijoille. Lopuksi päätettiin, että oikeudenkäyntikuluista päätetään myöhemmin.
- 47 Kantaja esitti 2.3.2016 päivätyllä kirjeellä edempänä 46 kohdassa mainittua määräystä koskevan oikaisuvaatimuksen.
- 48 Komissio antoi 5.4.2016 Belgian kuningaskunnalle tiedoksi riidanalaiseen päätökseen tehdyn oikaisun ja täsmensi, että edellä mainitussa päätöksessä havaitut virheet eivät vaikuttaneet millään tavoin siinä tehtyihin päätelmiin.
- 49 Unionin yleisen tuomioistuimen yhdeksännen jaoston puheenjohtaja oikaisi 11.4.2016 antamallaan määräyksellä BSCA v. komissio (T-818/14 REC, ei julkaistu, EU:T:2016:302) edempänä 46 kohdassa mainitun, 28.1.2016 annetun määräyksen.
- 50 Unionin yleisen tuomioistuimen yhdeksännen jaoston puheenjohtaja peruutti 13.4.2016 antamallaan määräyksellä BSCA v. komissio (T-818/14, ei julkaistu, EU:T:2016:712) 28.1.2016 annetun määräyksen BSCA v. komissio (T-818/14, ei julkaistu, EU:T:2016:75) ja ulotti pyynnön luottamuksellisesta käsittelystä koskemaan eräitä muita tietoja.
- 51 Kantaja toimitti 23.6.2016 kirjelmän, jossa se vaati komission riidanalaiseen päätökseen 5.4.2016 tekemään oikaisuun sisältyvien korjausten tarkistamista.

- 52 Brussels Airlines ja Brussels Airport jättivät 5. ja 6.7.2016 väliintulokirjelmänsä unionin yleisen tuomioistuimeen kirjaamoon.
- 53 Kantaja jätti 15.9.2016 unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon huomautuksensa yhtäältä Brussels Airlinesin ja toisaalta Brussels Airportin väliintulokirjelmästä sekä liitteistä.
- 54 Komissio toimitti 22.9.2016 huomautuksensa korjausten tarkistamista koskevasta kantajan kirjelmästä.
- 55 Käsiteltävä asia siirrettiin 6.10.2016 tehdyllä päätöksellä toiselle esittelevälle tuomarille hyvän oikeudenkäytön varmistamiseksi.
- 56 Unionin yleisen tuomioistuimen kahdeksannen jaoston puheenjohtaja päätti 11.10.2016 tekemällään päätöksellä, ettei nyt käsiteltävää asiaa yhdistetä asiaan T-474/16, Société wallonne des aéroports v. komissio.
- 57 Sekä Brussels Airport että Brussels Airlines toimittivat 24.11.2016 huomautuksensa korjausten tarkistamista koskevasta kantajan kirjelmästä.
- 58 Sowaer pyysi 12.1.2017 saada tulla väliintulijaksi tukemaan kantajan vaatimuksia menettelyn suullisessa vaiheessa.
- 59 Sowaer hyväksyttiin 9.3.2017 annetulla määräyksellä väliintulijaksi tukemaan kantajan vaatimuksia menettelyn mahdollisessa suullisessa vaiheessa.
- 60 Unionin yleinen tuomioistuin päätti 5.4.2017 siirtää käsiteltävän asian laajennetun kahdeksannen jaoston käsiteltäväksi.
- 61 Kantaja ja istunnossa Sowaer vaativat, että unionin yleinen tuomioistuin
- kumoaa riidanalaisen päätöksen 3–6 artiklan ja
 - velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.
- 62 Komissio, Brussels Airport ja Brussels Airlines vaativat, että unionin yleinen tuomioistuin
- hylkää kanteen ja
 - velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Oikeudellinen arviointi

Kantajan esittämien taulukoiden tutkittavaksi ottaminen

- 63 Suullisessa käsittelyssä kantaja halusi esittää unionin yleisessä tuomioistuimessa kaksi taulukkoa, joissa sen mukaan toistettiin riidanalaiseen päätökseen sisältyvät luvut.
- 64 Unionin yleinen tuomioistuin päätti työjärjestyksensä 85 artiklan 3 kohdan nojalla jättää mainitut taulukot tutkimatta sillä perusteella, että kantaja ei perustellut niiden esittämistä myöhässä.

Pääasia

65 Kantaja vetoaa kanteensa tueksi yhdeksään kanneperusteeseen. Ensimmäisen kanneperusteen mukaan komissio on tehnyt oikeudellisen virheen ja ilmeisen arviointivirheen vahvistaessaan sen päätöksen päivämäärän, jolla Vallonian alue päätti rahoituksen myöntämisestä. Toisen kanneperusteen mukaan komission toiminnalle säädetty määräaika oli päättynyt. Kolmannen kanneperusteen mukaan komissio on tehnyt oikeudellisen virheen, tosiseikkoja koskevan virheen ja ilmeisen arviointivirheen sekä esittänyt puutteelliset perustelut luokitellessaan mittarilähestymisjärjestelmän (Instrument Landing System, jäljempänä ILS-järjestelmä) taloudelliseksi investoinniksi. Neljännen kanneperusteen mukaan komissio on tehnyt tosiseikkoja koskevan virheen ja ilmeisen arviointivirheen sekä esittänyt puutteelliset perustelut katsoessaan, että uutta terminaalirakennusta varten tehtyjen sijoitusten kustannusten muu kuin taloudellinen osuus on 7 prosenttia. Viidennen kanneperusteen mukaan komissio on tehnyt oikeudellisen virheen, tosiseikkoja koskevia virheitä ja ilmeisiä arviointivirheitä sekä esittänyt puutteelliset perustelut määrittäessään vuosien 2002 ja 2003 toimenpiteiden nettohyötyarvon, ja siten rikkonut SEUT 107 artiklan 1 kohtaa. Kuudennen kanneperusteen mukaan komissio on tehnyt oikeudellisen virheen, tosiseikkoja koskevia virheitä ja ilmeisiä arviointivirheitä määrittäessään vuosien 2002 ja 2003 toimenpiteiden nettohyötyarvon ja siten laskeessaan kantajan 4.4.2014 alkaen maksaman lisämaksun. Seitsemännen kanneperusteen mukaan komissio on esittänyt puutteelliset perustelut ja tehnyt oikeudellisen virheen määrittäessään 1.1.2016 alkaen maksetun lisämaksun. Kahdeksannen kanneperusteen mukaan komissio on tehnyt oikeudellisen virheen, tosiseikkoja koskevan virheen ja ilmeisen arviointivirheen sekä esittänyt puutteelliset perustelut tarkastellessaan kyseessä olevia markkinoita ja tuesta johtuvia väitettyjä kilpailun vääristymiä Charleroin lentoaseman ja Bruxelles-National-lentoaseman välillä. Yhdeksännen kanneperusteen mukaan luottamuksensuojan periaatetta on loukattu.

Ensimmäinen kanneperuste, jonka mukaan komissio on tehnyt oikeudellisen virheen ja ilmeisen arviointivirheen vahvistaessaan sen päätöksen päivämäärän, jolla Vallonian alue päätti rahoituksen myöntämisestä

66 Kantajan mukaan vuosien 2002 ja 2003 toimenpiteet olivat tosiasiallisesti 20.7.2000 tehdyssä päätöksessä, sellaisena kuin se vahvistettiin 8.11.2000 tehdyllä päätöksellä, toteutettuja toimenpiteitä, joten nämä toimenpiteet edelsivät 12.12.2000 annettua tuomiota Aéroports de Paris v. komissio (T-128/98, EU:T:2000:290). Tältä osin kantaja huomauttaa, että vuoden 2002 sopimuksen liitteenä oleva Charleroin lentoasemaa koskeva investointiohjelma on sama kuin investointiohjelma, josta Vallonian alue päätti 20.7.2000 ja joka vahvistettiin 8.11.2000. Kantaja korostaa lisäksi, että sen kaupallisessa strategiassa, josta päätettiin heinäkuussa 2000, mainittiin jo muun muassa uusi terminaalit, autojen pysäköintialue ja kiitotien pidennys.

67 Kantaja väittää myös, että Vallonian alue sitoutui myöntämään tuet 20.7. ja 8.11.2000. Kyseisinä päivinä tehdyt päätökset olivat sitovia, koska ne olivat melko täsmällisiä kyseessä oleva hanke huomioon ottaen. Kantaja lisää, että mainitut päätökset olivat paljon enemmän kuin lähtökohtaisesti abstrakteja periaatesopimuksia, ja niissä määrättiin konkreettisesti investointien ottamisesta talousarvioon. Mainittuja päätöksiä ei nimittäin voida pitää pelkkinä aiejulistuksina, koska niissä määrättiin Vallonian hallituksen sitoutumisesta periaatetasolla, rahoituksen kokonaismäärän määrittämisestä tuolloin käytettävissä olleiden tietojen perusteella sekä päätöksiin liittyvästä rahoitussuunnitelmasta. Kantaja lisää, että kyseessä oleviin toimiin sisältyivät nimittäin kaikki riittävät tiedot, joiden perusteella niitä voitiin pitää peruuttamattomina rahoitussitoumuksina. Vuoden 2002 sopimuksella ainoastaan hyväksyttiin nämä päätökset. Tältä osin kantaja huomauttaa, että viittaaminen 20.7. ja 8.11.2000 tehtyihin päätöksiin Sowaerin rahoitussuunnitelmassa korosti niiden sitovuutta.

68 Kantaja huomauttaa lopuksi, että 20.7. ja 8.11.2000 tehdyissä päätöksissä päätettyjen toimenpiteiden myöntäminen annettiin sille tiedoksi hyvissä ajoin ennen 12.12.2000.

- 69 Komissio vaatii tämän kanneperusteen hylkäämistä.
- 70 Tältä osin on aluksi muistutettava, että 12.12.2000 annetussa tuomiossa *Aéroports de Paris v. komissio* (T-128/98, EU:T:2000:290) ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi, että lentoaseman käyttö, jossa tarjotaan lentoasemapalveluja lentoyhtiöille, on taloudellista toimintaa (ks. erityisesti mainitun tuomion 107 ja 120 kohta).
- 71 Komissio totesi lisäksi riidanalaisen päätöksen 346 ja 347 perustelukappaleessa seuraavaa:
- ”(346) Komissio katsoikin [12.12.2000 annettuun] tuomioon *Aéroports de Paris* [v. komissio (T-128/98, EU:T:2000:290)] asti vakiintuneesti, etteivät lentoasemainfrastruktuurin kehittäminen ja hallinnointi olleet [EUT-sopimuksen] 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan kuuluvaa taloudellista toimintaa. [12.12.2000 annetun] tuomion [*Aéroports de Paris v. komissio* (T-128/98, EU:T:2000:290)] jälkeen komissio totesi, että markkinoiden asteittaisen vapautumisen seurauksena tästä toiminnasta oli tullut taloudellista. Kuten valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille annettujen suuntaviivojen – – 28 ja 29 kohdassa täsmennetään, '[12.12.2000 annetun tuomion *Aéroports de Paris v. komissio* (T-128/98, EU:T:2000:290)] päivämäärästä – – lentoasemainfrastruktuurin rakentaminen ja sen toiminnan harjoittaminen on katsottava tehtäväksi, joka kuuluu valtiontukien valvonnan piiriin. Sitä vastoin viranomaiset saattoivatkin ennen [12.12.2000 annettua tuomiota *Aéroports de Paris v. komissio* (T-128/98, EU:T:2000:290)] 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 [12.12.2002 annettua tuomiota *Aéroports de Paris v. komissio* (T-128/98, EU:T:2000:290)]'.
- (347) Näin ollen on ratkaistava, myönnettiinkö BSCA:n hyväksi toteutetut toimenpiteet, joilla tuettiin lentoasemainfrastruktuurin rakentamista ja sen toiminnan harjoittamista, ennen [12.12.2000 annetun tuomion *Aéroports de Paris v. komissio* (T-128/98, EU:T:2000:290)] antamispäivää – – vai sen jälkeen.”
- 72 Tältä osin on muistutettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan arviointiperuste tuen myöntämisaikakohtaa määritettäessä on sitova oikeudellinen toimi, jolla toimivaltainen kansallinen viranomainen sitoutui myöntämään tuen tuensaajalle (tuomio 19.5.2015, *Diputación Foral de Bizkaia v. komissio*, T-397/12, ei julkaistu, EU:T:2015:291, 33 kohta; ks. myös vastaavasti tuomio 14.1.2004, *Fleuren Compost v. komissio*, T-109/01, EU:T:2004:4, 73 ja 74 kohta ja tuomio 30.11.2009, *Ranska ja France Télécom v. komissio*, T-427/04 ja T-17/05, EU:T:2009:474, 321 kohta) ehdottomalla ja laillisesti sitovalla lupauksella (ks. vastaavasti tuomio 15.2.2001, *Itävalta v. komissio*, C-99/98, EU:C:2001:94, 38 kohta ja määräys 5.10.2016, *Diputación Foral de Bizkaia v. komissio*, C-426/15 P, ei julkaistu, EU:C:2016:757, 30 kohta). Tämä arviointiperuste edellyttää välttämättä, että tuensaaja voidaan yksilöidä tuen myöntämispäivänä.
- 73 20.7.2000 annetun päätöksen B 12 IV kohdassa, jonka otsikkona on ”Alueellisten lentoasemien kehitysedellytykset ja niihin liittyvät ympäristötoimenpiteet. Puitesopimus” määrätään seuraavaa:
- ”Hallitus hyväksyy [Charleroin] lentoaseman investointiohjelman periaatteet ja antaa lentoaseman hallinnoinnista vastaavalle ministerille tehtäväksi esittää sille kyseiseen ohjelmaan liittyvän monivuotisen konkreettisen ohjelman.”
- 74 Siten tästä päätöksestä käy selvästi ilmi, että Vallonian hallitus ei sitoutunut myöntämään kantajalle tukea, vaan toimivaltainen ministeri päinvastoin sitoutui ainoastaan esittämään kyseiselle hallitukselle investointiohjelman täytäntöönpanotoimenpiteet. On lisäksi todettava, ettei kantajaa nimetty mahdolliseksi tuensaajaksi.

75 8.11.2000 tehdyn päätöksen B 15 kohdan 2 alakohdassa, jonka otsikkona on ”Alueellisia lentoasemia koskevan, heinäkuun 20 päivänä 2000 tehdyn puitesopimuksen täytäntöönpano. [Charleroin] lentoaseman monivuotinen investointiohjelma”, täsmennetään, että Vallonian hallitus on hyväksynyt ”monivuotisen konkreettisen investointiohjelman vuosiksi 2000–2004”. Tämän investointiohjelman yhdeksännessä ja kymmenennessä kohdassa määrätään muun muassa seuraavaa:

”Muutoks[ia] on tehtävä sen alkuperäisen sopimuksen puitteissa, jossa määrätään Vallonian alueen ja [Charleroin] lentoasemaa pitävän toimiluvan haltijan BSCA:n välisistä suhteista; tällä tavalla pyritään tehostamaan kyseisen lentoaseman pitäjän toimintaa.

Nykyisiä asiakirjoja (toimilupasopimus, eritelmä ja liitteenä olevat pöytäkirjat) on siis muutettava investointien lopullisen rahoitusmallin mukaisesti.”

76 Tämä määräys ei jätä mitään epäilystä sen suhteen, että Vallonian alueen ja kantajan väliset konkreettiset sitoumukset edellyttivät edellä mainittujen asiakirjojen hyväksymistä.

77 Tästä seuraa, että toisin kuin kantaja väittää, 20.7. ja 8.11.2000 tehtyihin päätöksiin ei sisällynyt Vallonian hallituksen antamia sitovia ja täsmällisiä oikeudellisia sitoumuksia kantajaa kohtaan. Kuten kantaja lisäksi vastauksessaan itse toteaa, näissä päätöksissä vahvistettiin Vallonian hallituksen sitoutuminen sen poliittisiin tavoitteisiin, ja ne olivat tulosta kyseisen hallituksen ministereiden saavuttamasta yhteisymmärryksestä. Sitä vastoin jo pelkästään vuoden 2002 sopimuksen sanamuodossa tuodaan esiin, että ainoastaan tässä asiakirjassa infrastruktuureja ja palveluja koskevat yksityiskohtaiset tiedot on vahvistettu oikeudellisten velvoitteiden muodossa. Vuoden 2002 sopimuksen ominaispiirteitä ovat nimittäin investointiohjelma sekä menot, joihin Vallonia-Sowaerin alue sitoutui, ja kantajan vastineena maksama toimilupamaksu.

78 Tästä seuraa myös, että koska 20.7. ja 8.11.2000 tehdyissä päätöksissä ei asetettu sitovia ja täsmällisiä velvoitteita, kantajan väitteet, jotka koskevat kantajan ja Sowaerin vuonna 2002 tekemän sopimuksen liitteenä olevan taulukon sekä 20.7. ja 8.11.2000 tehtyihin sopimuksiin sisältyvän taulukon väitettyä vastaavuutta, 20.7.2000 tehdyn päätöksen väitettyä tiedoksi antamista ennen 12.12.2000 annetun tuomion *Aéroports de Paris v. komissio* (T-128/98, EU:T:2000:290) päivämäärää sekä kantajan ja Ryanairin välillä syyskuusta 2000 saakka käytyjä neuvotteluja, ovat vailla merkitystä ja ne on hylättävä.

79 Lopuksi on todettava olevan kiistatonta, että Sowaer antoi infrastruktuurit kantajan käyttöön. Viimeksi mainittu yritys kuitenkin perustettiin vasta 1.7.2001.

80 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että ensimmäinen kanneperuste on hylättävä.

Toinen kanneperuste, jonka mukaan komission toiminnalle säädetty määräaika oli päättynyt

81 Toisessa kanneperusteessaan kantaja väittää, että vuonna 2000 myönnettyihin tukiin sovelletaan [SEUT 108] artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22.3.1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 15 artiklan 1 kohdassa säädettyä kymmenen vuoden vanhentumisaikaa, ja tukien myöntämispäivän ja 20.4.2011 eli sen päivän, jona komissio toimitti Belgialle ensimmäisen riidanalaisen päätöksen kohteena olevia tukia koskevan tietopyyntönsä, välillä oli kulunut enemmän kuin kymmenen vuotta.

82 Komissio vaatii tämän kanneperusteen hylkäämistä.

83 Tältä osin on todettava, että tässä kanneperusteessa lähdetään yksinomaan siihen olettamasta, että riidanalaiset tuet myönnettiin 20.7. ja 8.11.2000 tehdyillä päätöksillä.

84 Ensimmäisen kanneperusteen tarkastelun yhteydessä todettiin kuitenkin nimenomaisesti, ettei riidanalaisia tukia myönnetty 20.7. ja 8.11.2000 tehdyillä päätöksillä vaan vuoden 2002 sopimuksella, eli tukien myöntämisen ja 20.4.2011 eli sen päivän, jona komissio toimitti Belgialle ensimmäisen tietopyynnön, välillä kului vähemmän kuin kymmenen vuotta, joten tämä oletama on virheellinen.

85 Tästä seuraa, että myös toinen kanneperuste on hylättävä.

Kolmas kanneperuste, jonka mukaan komissio on tehnyt oikeudellisen virheen, tosiseikkoja koskevan virheen ja ilmeisen arviointivirheen sekä esittänyt puutteelliset perustelut luokitellessaan ILS-järjestelmän taloudelliseksi investoinniksi

86 Kolmannen kanneperusteensa ensimmäisessä osassa kantaja moittii komissiota lähinnä siitä, että se on tehnyt oikeudellisen virheen ja ilmeisen arviointivirheen sekä esittänyt puutteelliset perustelut luokitellessaan ILS-järjestelmän taloudelliseksi investoinniksi.

87 Kantajan mukaan ilma-alus pystyy ILS-järjestelmän ansiosta lähestymään laskeutumiskiitorataa näkyvyyden ollessa heikko. Tämä järjestelmä muodostuu pääasiassa kolmesta osasta: ensimmäinen osa on ilma-aluksen sivuttaisopastuksessa käytettävä suuntalähetin (localizer), toinen ohjausta korkeussuunnassa antava liukukulma (glide slope) ja kolmas kiitoradan lähestymistä osoittavat etäisyysmerkit. Näin ollen ILS-järjestelmää on pidettävä lennonvarmistuksen sekä kiitoratojen ja rakennelmien turvallisuuden, turvatoimien ja vaatimustenmukaisuuden kannalta välttämättömänä laitteistona. Tältä osin kantaja viittaa Belgocontrolin (Belgian lentoturvallisuusjärjestö) ja Eurocontrolin tälle järjestelmälle antamaan luokitukseen. Lisäksi se viittaa tietoihin, joita ILS-järjestelmästä on annettu lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista 20.12.2005 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 2096/2005 (EUVL 2005, L 335, s. 13), neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 muuttamisesta kaupallisiin lentokoneella suoritettaviin ilmakuljetuksiin sovellettavien yhteisten teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen osalta 20.8.2008 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 859/2008 (EUVL 2008, L 254, s. 1), lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti 5.10.2012 annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012 (EUVL 2012, L 296, s. 1) ja lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti 12.2.2014 annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 139/2014 (EUVL 2014, L 44, s. 1). Kantaja täsmentää, että koska lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen luokitellaan lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa 10.3.2004 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 550/2004 (EUVL 2004, L 96, s. 10) sekä suuntaviivoissa muuksi kuin taloudelliseksi palveluksi, ILS-järjestelmä ei lennonvarmistuksen kannalta välttämättömänä laitteena ole luonteeltaan taloudellinen. Se, ettei ILS-järjestelmän asentamista edellytetä lainsäädännössä, ei sen mukaan muuta tätä asiaa mitenkään.

88 Lisäksi kantaja moittii komissiota siitä, ettei se ole perustellut syitä siihen, miksi kategorian III ILS-järjestelmä ei sen mielestä kuulu välttämättömiin lennonvarmistuslaitteisiin, jotka eivät ole luonteeltaan taloudellisia.

89 Tämän kanneperusteen toisessa osassa kantaja väittää, etteivät myöskään kiitoteiden merkinnät olleet luonteeltaan taloudellista toimintaa.

90 Komissio vaatii tämän kanneperusteen hylkäämistä.

91 On muistutettava, että komissio katsoi riidanalaisen päätöksen 367 perustelukappaleessa seuraavaa:

”Komissio kuitenkin katsoo, että kategorian III ILS-järjestelmään 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 laskeutuminen ja lentoönlähtö) turvallisuuden takaaminen on olennainen osa lentoaseman kaupallista toimintaa, ja se on siksi luonteeltaan taloudellista. Lisäksi komission hiljattain tekemässä päätöksessä, joka koskee Marseillen lentoasemaa, toiminnan turvallisuutta ei ole luettu ’ei-taloudellisten’ toimintojen joukkoon”.

92 Aluksi on todettava, ettei kantaja ole kiistänyt komission toteamusta, jonka mukaan ILS-järjestelmä ja kiitoteiden merkinnät olivat erillisiä laitteistoja.

93 Kuten komissio, joka vaatii tämän osan tutkimatta jättämistä, on perustellusti korostanut, kantaja ei kuitenkaan ole kiitoteiden merkintöjen osalta esittänyt mitään perusteluja sille, että kyseessä olisi muu kuin luonteeltaan taloudellinen toiminta.

94 Tältä osin on muistutettava, että Euroopan unionin tuomioistuimen perussäännön 21 artiklan ensimmäisen kohdan mukaan, sellaisena kuin sitä sovelletaan unionin yleisessä tuomioistuimessa vireillä olevaan oikeudenkäyntimenettelyyn saman perussäännön 53 artiklan ensimmäisen kohdan ja unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 76 artiklan d alakohdan nojalla, kanteessa on mainittava oikeudenkäynnin kohde sekä perusteet ja perustelut, joihin asiassa vedotaan, ja yhteenveto kyseisistä perusteista.

95 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan näiden mainintojen on oltava riittävän selkeitä ja täsmällisiä, jotta vastaaja voi valmistella puolustuksensa ja jotta unionin yleinen tuomioistuin voi tarvittaessa ratkaista kanteen tukeutumatta muihin tietoihin. Oikeusvarmuuden ja hyvän lainkäytön takaamiseksi kanteen tutkittavaksi ottamisen edellytyksenä on, että ne olennaiset tosiseikat ja oikeudelliset seikat, joihin kantaja perustaa kanteensa, käyvät ilmi ainakin pääpiirteittäin itse kannekirjelmästä, kunhan ne on esitetty johdonmukaisesti ja ymmärrettävästi (määräys 7.11.2013, *Arbos v. komissio*, C-615/12 P, ei julkaistu, EU:C:2013:742, 33 kohta; ks. myös tuomio 25.10.2012, *Arbos v. komissio*, T-161/06, ei julkaistu, EU:T:2012:573, 23 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

96 Todettakoon kuitenkin, että kanne ei tältä osin ole työjärjestyksen 76 artiklan d alakohdan mukainen, koska kantaja on vedonnut ainoastaan kiitoteiden merkintöjä koskevan toiminnan ei-taloudelliseen luonteeseen mutta ei ole esittänyt mitään tämänsuuntaisia perusteluja. Tästä seuraa, että kolmannen kanneperusteen toinen osa on jätettävä tutkimatta.

97 Siltä osin kuin on kyse perusteluista, jotka kantaja on esittänyt kategorian III ILS-järjestelmän ei-taloudellisen luonteen tueksi, on muistutettava, että taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla (tuomio 24.10.2002, *Aéroports de Paris v. komissio*, C-82/01 P, EU:C:2002:617, 79 kohta), ja että viimeksi mainitun kaltainen toiminta poikkeaa julkisen vallan käyttöön kuuluvasta toiminnasta.

98 Käsiteltävässä asiassa on siis määritettävä, onko kyseessä oleva toiminta luonteeltaan, tarkoitukseltaan ja siihen sovellettavilta säännöiltään sellaisten toimivaltuuksien käyttöä, jotka ovat tyypillisiä julkiselle vallalle (ks. vastaavasti tuomio 19.1.1994, *SAT Fluggesellschaft*, C-364/92, EU:C:1994:7, 30 kohta).

99 Tältä osin ilmatilan valvontaan ja ohjaukseen liittyvät tehtävät ovat tyypillisesti julkisen vallan tehtäviin kuuluvaa toimintaa (ks. vastaavasti tuomio 19.1.1994, *SAT Fluggesellschaft*, C-364/92, EU:C:1994:7, 30 kohta ja tuomio 26.3.2009, *SELEX Sistemi Integrati v. komissio*, C-113/07 P, EU:C:2009:191, 71 kohta).

- 100 On muistettava, että kategorian III ILS-järjestelmä on komission määritelmän mukaan – kantajan sitä kiistämättä – laskeutumisessa käytettävä laite, jossa käytetään radiosignaalia kiitorataa lähestyvän ilma-aluksen laskeutumistarkkuuden lisäämiseen, jotta laskeutuminen olisi turvallista epäsuotuisissa sääolosuhteissa.
- 101 Kuten kantajan ja Sowaerin unionin yleisen tuomioistuimen kysymykseen antamista vastauksista, joita ne esittivät kantajan tueksi istunnossa, samoin kuin asiakirja-aineistosta ilmenee, kyseessä on lennonvarmistuksessa laskeutumisvaiheessa käytettävä laite, joka on tarpeellinen tai jopa välttämätön tietyillä lentoasemilla, kun otetaan huomioon niiden lentoliikenteen luonne, vaikka se ei olekaan Belgian tai kansainvälisten turvallisuusmääräysten nojalla pakollinen lennonvarmistuksen alalla. Lentoyhtiöt voivat olla haluttomia liikennöimään säännöllisesti lentoasemalle, jolla ei ole tällaisia laitteita, epäsuotuisissa sääoloissa laskeuduttaessa mahdollisesti ilmenevien vaikeuksien takia.
- 102 Vaikka tämä laite olisikin pakollinen ja vaikka onkin riidatonta, että se muiden järjestelmien tavoin edistää laskeutumisen turvallisuutta, se ei kuitenkaan liity ilmatilan valvontaan ja ohjaukseen, kuten kantaja ja sitä tukeva väliintulija istunnossa myönsivät, eikä mihinkään muuhun lentoasemalla suoritettavaan julkisen vallan tehtävään. Se tukee siviililentoaseman lentoyhtiöille yleisen toimintansa yhteydessä, joka on luonteeltaan taloudellista toimintaa, tarjoamien palvelujen suorittamista kilpailutilanteessa (ks. vastaavasti tuomio 24.10.2002, *Aéroports de Paris v. komissio*, C-82/01 P, EU:C:2002:617, 78 kohta).
- 103 Seuraavaksi on huomautettava, että kantaja ei ole kiistänyt komission väitettä, jonka mukaan tällaisten laitteiden puuttumisesta seuraa yksinomaan, että lentoasemaa käyttävät lentoyhtiöt peruuttavat tietyissä sääolosuhteissa lentonsa tai ohjaavat ne muille lentoasemille, joissa on tällaiset laitteet. Siksi sellainen lentoasema, jolla ei ole kategorian III ILS-järjestelmää, on epäedullisemmassa kilpailuasemassa sellaiseen lentoasemaan nähden, jonne on asennettu tällainen laitteisto, mutta kyseistä laitteistoa ei kuitenkaan voida tämän toteamuksen perusteella jättää luokittelematta taloudelliseksi toiminnaksi.
- 104 Kantajan väite, jonka mukaan Belgian kuningaskunta ilmoitti riidanalaisista päätöistä edeltävän hallinnollisen menettelyn yhteydessä katsovansa, että kategorian III ILS-järjestelmä on ”välttämätön, jotta lentoyhtiöt voivat käyttää lentoasemaa kotikenttänään ja lentää sieltä säännöllisiä reittejä”, ei muuta tätä arviota.
- 105 Toiminta, joka liittyy lentoyhtiöiden vastaanottamiseen siten, että ne voivat ”käyttää lentoasemaa kotikenttänään ja lentää sieltä säännöllisiä reittejä”, ei nimittäin voi edellyttää, että tällainen toiminta kuuluu julkisen vallan käyttöön.
- 106 Tästä seuraa, ettei kantaja voi perustellusti vedota väitettyyn vaatimukseen, jonka mukaan lennonvarmistukselta edellytetään kategorian III ILS-järjestelmää, jotta tämä laitteisto kuuluisi julkisen vallan käyttöön ja voitaisiin siten jättää luokittelematta luonteeltaan taloudelliseksi järjestelmäksi.
- 107 Muut kantajan esittämät perustelut eivät kyseenalaista mitenkään tätä päätelmää.
- 108 Se seikka, että kantajan mukaan Belgocontrol pitää kategorian III ILS-järjestelmää suunnistuksen apuvälineenä ja että Eurocontrol määrittelee sen yhdeksi niistä kolmesta laskeutumisarjelmasta, jotka mahdollistavat lennonvarmistuksen valmiuden tarkkuuslähestymiseen, ei tarkoita, että tämä laitteisto on osa julkisen vallan käyttöä, kun otetaan huomioon edempänä 102 kohdassa esitetyt toteamukset.
- 109 Viittaus asetuksen N:o 965/2012 liitteessä I olevaan 14 kohtaan, jonka mukaan kategorian III lähestyminen suoritetaan ILS-järjestelmän avulla, koskee vain mainitussa asetuksessa säädettyjä teknisiä vaatimuksia varten esitettyä määritelmää. Sama koskee asetuksen N:o 859/2008 liitteen E

- luvussa, joka korvaa teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla 16.12.1991 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 (EYVL 1991, L 373, s. 4) liitteen III, olevaa viittausta.
- 110 Todettakoon lopuksi, että vaikka on totta, että lentoaseman pitäjän on varmistettava, että laaditaan ja otetaan käyttöön keinot ja menetelmät, joiden avulla toiminta lentopaikalla on turvallista ”huonoissa näkyvyysolosuhteissa” (asetuksen N:o 139/2014 liite IV, kohdan ADR.OPS.B.045 ”Toiminta huonossa näkyvyydessä” a alakohhta), tästä ei kuitenkaan ilmene, että kategorian III ILS-järjestelmän asentaminen tukee osaltaan julkisen vallan käyttöä, kun otetaan huomioon edempänä 102 kohdassa esitetyt toteamukset.
- 111 Kantaja väittää vielä, että lennonvarmistuslaitteena kategorian III ILS-järjestelmä ei ole luonteeltaan taloudellinen, koska asetuksen N:o 550/2004 johdanto-osan viidennen perustelukappaleen mukaan ”asetuksessa säädetty lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen liittyy sellaisen julkisviranomaisten toimivallan käyttöön, joka ei ole sillä tavoin luonteeltaan taloudellista, että siihen voitaisiin soveltaa perustamissopimuksen kilpailusääntöjä”.
- 112 Tältä osin on korostettava, että asetus N:o 550/2004 liittyy yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista 10.3.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 (EUVL 2004, L 96, s. 1), jonka 2 artiklassa määritellään erilaisia käsitteitä, säännöksiin. Asetuksen N:o 549/2004 2 artiklan 4 kohdasta ilmenee, että ”lennonvarmistuspalveluilla” tarkoitetaan ”ilmaliikennepalveluja, viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluja, lennonvarmistukseen tarkoitettuja sääpalveluja sekä ilmailutiedotuspalveluja”. Asetuksen N:o 549/2004 2 artiklan 30 kohdan mukaan ”suunnistuspalveluilla” tarkoitetaan ”järjestelyjä ja palveluja, jotka tarjoavat ilma-alukselle paikantamis- ja ajoitustietoja”. Nämä suunnistuspalvelut eroavat siten asetuksen N:o 549/2004 2 artiklan 11 kohdassa määritellyistä ilmaliikennepalveluista, joihin kuuluvat muun muassa saman asetuksen 2 artiklan 1 kohdassa määritellyt lennonjohtopalvelut, joiden tarkoituksena on ilma-alusten välisten törmäysten välttäminen sekä ilmaliikennevirtojen sujuvuuden edistäminen ja ylläpitäminen. Kuten edempänä todettiin, sekä suunnistuspalvelut että ilmaliikennepalvelut kuuluvat lennonvarmistuspalveluihin. Kategorian III ILS-järjestelmän kaltainen laitteisto, joka antaa ilma-aluksille kiitorataa koskevia paikannustietoja laskeutumista varten, kuuluu selvästi edellä tarkoitettuihin suunnistuspalveluihin.
- 113 Vaikka asetuksen N:o 550/2004 johdanto-osan viides perustelukappale, johon kantaja vetoaa, vaikuttaa viittaavan siihen, että lennonvarmistuspalvelut kuuluvat julkisen vallan tehtäviin, saman asetuksen johdanto-osan 13 perustelukappaleessa, joka on yksityiskohtaisempi, todetaan nimenomaisesti, että suunnistuspalvelujen, kuten tiettyjen muidenkin lennonvarmistuspalvelujen, tarjoaminen on järjestettävä markkinaehtoisesti siten, että samalla otetaan huomioon tällaisten palvelujen erityispiirteet ja säilytetään turvallisuuden korkea taso. Edellä mainitun asetuksen eri säännöksistä nimittäin ilmenee, että ilmaliikennepalvelujen ja sääpalvelujen tarjoajien nimeämisessä ei tarvitse noudattaa markkinatalouden periaatteita, mutta mitään samankaltaista säännöstä ei kuitenkaan sovelleta suunnistuspalveluihin. Näin ollen johdanto-osan kappale, johon kantaja vetoaa, ei yleisluonteisuudestaan huolimatta johda mihinkään erityiseen säännökseen, jonka nojalla voitaisiin katsoa, että suunnistuspalveluihin käytettävänä laitteena kategorian III ILS-järjestelmä kuuluu julkisen vallan käytön eikä markkinaehtoisesti harjoitettavan taloudellisen toiminnan piiriin.
- 114 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on lisäksi niin, että unionin säädöksen perustelukappaleilla ei ole sitovaa oikeusvaikutusta eikä niihin voida vedota kyseisen säädöksen varsinaisista säännöksistä poikkeamiseksi (ks. tuomio 2.4.2009, Tyson Parketthandel, C-134/08, EU:C:2009:229, 16 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen), saati EUT-sopimuksessa vahvistetuista määräyksistä, kuten jäsenvaltioiden myöntämiä tukia koskevista SEUT 107 ja SEUT 108 artiklasta, poikkeamiseksi, etenkin rajoittamalla niiden soveltamisalaa sen suhteen, mitä seuraa unionin tuomioistuimen niiden sanamuodosta ja tarkoituksesta tekemästä tulkinnasta.

- 115 Lopuksi kantaja viittaa suuntaviivojen 35 kohtaan, josta ilmenee, että ”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”.
- 116 Sen lisäksi, ettei suuntaviivojen 35 kohdassa viitata laskeutumislaitteisiin tai -laitteistoihin, kantaja ei myöskään ole riitauttanut komission huomautusta, jonka mukaan se, että laitteisto parantaa turvallisuutta, ei välttämättä edellytä sen luokittelemista ei-taloudelliseksi.
- 117 Tästä seuraa, että luokitellessaan kategorian III ILS-järjestelmän luonteeltaan taloudelliseksi järjestelmäksi komissio ei ole tehnyt arviointivirhettä, johon kantaja vetoaa.
- 118 On hylättävä myös kantajan väite, jonka mukaan komissio ei ole riittävästi perustellut niitä syitä, joiden takia se pitää kategorian III ILS-järjestelmää luonteeltaan taloudellisena.
- 119 On nimittäin todettava, että paitsi että riidanalaisen päätöksen 367 perustelukappaleesta ilmenee selvästi, että komission mukaan ”maaliikenteen (mukaan lukien lentokoneiden laskeutuminen ja lento-ohjaukset) turvallisuuden takaaminen on olennainen osa lentoaseman kaupallista toimintaa, ja se on siksi luonteeltaan taloudellista”, kantajan esittämässä kolmannessa kanneperusteessa vahvistetaan riittäväällä tavalla, että kantaja on täysin ymmärtänyt ne syyt, joiden takia komissio katsoi, että kategorian III ILS-järjestelmää oli pidettävä luonteeltaan taloudellisena. Riidanalaisen päätöksen 367 perustelukappaleesta kantajalle selvisivät siis kanteen kohteena olevan päätöksen syyt, ja sen perusteella unionin yleinen tuomioistuimien saattoi tutkia ne (ks. vastaavasti tuomio 13.1.2004, Thermenhotel Stoiser Franz ym. v. komissio, T-158/99, EU:T:2004:2, 94 kohta).
- 120 Kaiken edellä esitetyn perusteella kolmas kanneperuste on hylättävä.

Neljäs kanneperuste, jonka mukaan komissio on tehnyt tosiseikkoja koskevan virheen ja ilmeisen arviointivirheen sekä esittänyt puutteelliset perustelut katsoessaan, että uutta terminaalirakennusta varten tehtyjen sijoitusten kustannusten muu kuin taloudellinen osuus on 7 prosenttia

- 121 Neljännessä kanneperusteessaan kantaja moittii komissiota ensinnäkin siitä, että se on tehnyt tosiseikkoja koskevan virheen ja ilmeisen arviointivirheen sekä toiseksi esittänyt puutteelliset perustelut ottaessaan huomioon uutta terminaalirakennusta varten tehtyjen sijoitusten kustannusten muun kuin taloudellisen osuuden.
- 122 Siltä osin kuin on kyse lentoaseman uudesta terminaalista, kantaja moittii komissiota lähinnä siitä, että se on käyttänyt väärää jakoperustetta muun kuin taloudellisen toiminnan erottamiseksi taloudellisesta toiminnasta. Se väittää siten, että sen komissiolle 8.4.2014 toimittamasta muistiosta ilmenee, että 14,9 prosenttia tilojen käytöstä on luonteeltaan muuta kuin taloudellista ja 85,1 prosenttia taloudellista.
- 123 Komissio vaatii tämän kanneperusteen hylkäämistä.
- 124 On muistutettava, että komissio katsoi riidanalaisen päätöksen 366 perustelukappaleessa seuraavaa:

”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 terminaaliiin liittyvistä investointikustannuksista 7:ää prosenttia voidaan pitää muina kuin taloudellisina, sillä 7 prosenttia terminaalista on poliisin, tullin ja matkustajien ja matkatavaroiden tarkastuksesta vastaavan henkilöstön sekä alueen turvallisuudesta vastaavien Vallonian alueen virkamiesten käytössä.”

- 125 Aluksi on muistutettava, että vaikka komissiolla on valtioneuvosten alalla laaja harkintavalta, jonka käyttäminen edellyttää taloudellisten kysymysten arviointeja, jotka on tehtävä Euroopan unionin kannalta katsoen, tämä ei merkitse sitä, että unionin tuomioistuimet eivät voisi tutkia komission taloudellisista tiedoista suorittamaa tulkintaa (tuomio 2.9.2010, komissio v. Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, 64 kohta).
- 126 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan unionin tuomioistuinten on nimittäin paitsi muun muassa tutkittava esitettyjen todisteiden aineellinen paikkansapitävyys, luotettavuus ja johdonmukaisuus myös tarkistettava, muodostavatko nämä todisteet merkityksellisten seikkojen kokonaisuuden, joka on otettava huomioon monitahoisen tilanteen arvioinnissa, ja voivatko kyseiset todisteet tukea päätelmiä, jotka niistä on tehty (tuomio 2.9.2010, komissio v. Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, 65 kohta; ks. analogisesti myös tuomio 15.2.2005, komissio v. Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, 39 kohta).
- 127 Tässä valvonnassa unionin tuomioistuinten tehtävänä ei kuitenkaan ole korvata omalla taloudellisia seikkoja koskevalla arvioinnillaan komission arviointia. Unionin tuomioistuinten harjoittama valvonta komission suorittamien monitahoisten taloudellisten arviointien osalta on rajoitettua valvontaa, joka rajoittuu väistämättä siitä varmistumiseen, että menettelyä ja perusteluvelvollisuutta koskevia sääntöjä on noudatettu, että tosiseikat pitävät asiallisesti paikkansa, että näitä tosiseikkoja ei ole arvioitu ilmeisen virheellisesti eikä harkintavaltaa ole käytetty väärin (ks. tuomio 2.9.2010, komissio v. Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, 66 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Tältä osin on niin, että silloin kun komission on sovellettava yksityisen sijoittajan arviointiperustetta sen selvittämiseksi, kuuluuko jokin toimenpide SEUT 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, tämän arviointiperusteen soveltaminen edellyttää komissiolta monitahoista taloudellista arviointia (ks. vastaavasti tuomio 2.9.2010, komissio v. Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, 68 kohta).
- 128 Neljännestä seitsemänten kanneperustetta on tutkittava suhteessa näihin arviointiperusteisiin, jotka koskevat oikeuskäytännössä määritettyä unionin tuomioistuinten valvontavallan laajuutta.
- 129 On heti aluksi todettava, ettei kantaja ole kiistänyt komission vastineessaan esittämää lausumaa, jonka mukaan Belgian kuningaskunta ilmoitti kolme kertaa (24.2., 21.3. ja 4.4.2014 päivätyillä kirjeillä), että uuden terminaalien muiden kuin taloudellisten investointien kustannukset olivat 7 prosenttia toteutuneiden investointien kokonaiskustannuksista.
- 130 Komissiolle 8.4.2014 toimittamassaan muistiossa kantaja selitti, että 14,9 prosenttia uuden terminaalien pinta-alasta oli tarkoitettu muuhun kuin taloudelliseen käyttöön, ja se lisäsi yksinomaan liittovaltion poliisiin ja muiden julkisen vallan käyttöön tai turvallisuuteen liittyviä tehtäviä hoitavien viranomaisten tiloihin, jotka se luokitteli ”julkisen palvelun tehtäviin” käytettäviksi tiloiksi ja joiden osuus oli 7 prosenttia terminaalien pinta-alasta, 7 prosenttia teknisille laitteille, kuten lämmityslaitteille, varatuista tiloista, 7 prosenttia yleisiä siirtymiseen tarkoitetuista tiloista, kuten porras- ja käytävätiloista, joita se luonnehti ”lentoaseman yleisiksi” tiloiksi, ja 100 prosenttia pinta-alasta, jossa suoritettiin edellä mainittuja henkilöihin tai tavaroihin liittyviä viranomais- tai turvallisuustehtäviä, kuten passitarkastukseen tarkoitettuja tiloja, jotka se luokitteli ”yleisiksi julkisiksi” tiloiksi.
- 131 Tältä osin on todettava, että vaikka – kuten kantaja totesi vastauksessaan unionin yleisen tuomioistuimen istunnossa esittämään kysymykseen – matkustajat kulkevat käytävillä muun muassa tullitarkastusten tekemistä varten, julkisen vallan käyttö ei sitä vastoin suinkaan tapahdu kyseisillä käytävillä vaan ainoastaan näihin tarkastuksiin erityisesti varatuissa tiloissa. Kuten komissio istunnossa perustellusti totesi, kulkuväyliä ja kahviloita ei myöskään voida pitää tiloina, joissa käytetään julkista valtaa.
- 132 Näin ollen nyt käsiteltävään tapaukseen liittyvien seikkojen tarkastelusta ei ilmene syytä siihen, miksi kantaja pitää jakoperusteen määrittämisessä noudattamaansa menetelmää tarkoituksenmukaisempana kuin Belgian kuningaskunnan kolme kertaa (24.2., 21.3. ja 4.4.2014 päivätyillä kirjeillä) ilmoittamaa ja komission hyväksymää menetelmää.

- 133 Tästä on todettava, että – toisin kuin kantaja istunnossa väitti – tilojen jakautuminen siten, että 7 prosenttia niistä on tarkoitettu muuhun kuin taloudelliseen käyttöön, ei ole Belgian hallituksen summittainen tai tuulesta temmattu arvio, sillä – kuten Belgian hallituksen vastauksesta komission 11.3.2014 esittämiin kysymyksiin ilmenee – ”laskelmat perustuivat – – pohjapiirustuksiin”.
- 134 Istunnossa kantaja väitti vielä, että Charleroin lentoasema kehittyi jatkuvasti, toisin kuin Pariisin Charles de Gaullen tai Lontoon Heathrow’n kaltaiset suuret lentoasemat, joiden matkustajamäärät olivat pysyneet samoina 20 vuotta, joten muuhun kuin taloudelliseen käyttöön tarkoitettujen tilojen osuus Charleroin lentoasemalla muuttui.
- 135 Siinäkin tapauksessa, että tämä väite osoittautuisi paikkansa pitäväksi, on todettava, ettei kantaja ole pystynyt näyttämään toteen Charleroin lentoaseman kehitystä sinä aikana, joka kului Belgian hallituksen 24.2., 21.3. ja 4.4.2014 päivätyjen kolmen kirjeen ja kantajan 8.4.2014 eli neljä päivää mainitun hallituksen viimeisen kirjeen jälkeen toimittaman muistion välillä.
- 136 Tässä tilanteessa on todettava, ettei komission voida katsoa tehneen tosiseikkoja koskevaa virhettä tai ilmeistä arviointivirhettä, kun se katsoi Belgian kuningaskunnan sille toimittamien tietojen perusteella, että 7:ää prosenttia lentoaseman kokonaispinta-alasta käytettiin muuhun kuin taloudelliseen toimintaan, eikä viitannut riidanalaisessa päätöksessä 8.4.2014 päivätyyn muistioon.
- 137 Väitteestä, joka koskee riidanalaisen päätöksen perustelujen puutteellisuutta tältä osin, on lopuksi todettava, että riidanalaisen päätöksen 366 perustelukappaleesta ilmenee selvästi komission käyttämä jakoperuste, jonka Belgian hallitus toimitti sille kolme kertaa, kuten edempänä jo todettiin. Vaikka komissio ei riidanalaisen päätöksen 366 perustelukappaleessa maininnut kantajan 8.4.2014 päivätyä muistiota, on lisäksi todettava yhtäältä, että riidanalaisen päätöksen 22 perustelukappaleesta ilmenee, että kyseisessä päätöksessä viitataan nimenomaisesti Belgian viranomaisten 5.5.2014 antamaan ilmoitukseen, jossa täsmennetään, että ”muihin kuin taloudellisiin julkisiin palveluihin tarkoitettun pinta-alan osuus on 14,9 prosenttia verrattuna taloudelliseen toimintaan käytettäviin tiloihin”, ja toisaalta, että komissio perusteli selvästi ne syyt, joiden takia Belgian kuningaskunnan kolme kertaa (24.2., 21.3. ja 4.4.2014 päivätyillä kirjeillä) toimittamat tiedot oli vahvistettava, mikä on väistämättä antanut kantajalle mahdollisuuden ymmärtää ne syyt, joiden takia sen omia tietoja ei voitu vahvistaa, ja unionin yleiselle tuomioistuimelle mahdollisuuden harjoittaa valvontaansa. Todetessaan, että ”uuteen terminaaliin liittyvistä investointikustannuksista 7:ää prosenttia voidaan pitää muina kuin taloudellisina, sillä 7 prosenttia terminaalista on poliisin, tullin ja matkustajien ja matkatavaroiden tarkastuksesta vastaavan henkilöstön sekä alueen turvallisuudesta vastaavien Vallonian alueen virkamiesten käytössä”, komissio lähinnä täsmensi, että ainoastaan tällaisiin palveluihin erottamattomasti ja välttämättä liittyvät kustannukset olivat luonteeltaan muita kuin taloudellisia kustannuksia, minkä kantaja on lisäksi täysin ymmärtänyt, kuten sen tämän kanneperusteen tueksi esittämistä väitteistä ilmenee.
- 138 Näin ollen neljäs kanneperuste on hylättävä.

Viides kanneperuste, jonka mukaan komissio on tehnyt oikeudellisen virheen, tosiseikkoja koskevia virheitä ja ilmeisiä arviointivirheitä sekä esittänyt puutteellisia perusteluja määritellessään vuosien 2002 ja 2003 toimenpiteiden nettohyötyarvon, ja siten rikkonut SEUT 107 artiklan 1 kohtaa

- 139 Viidennessä kanneperusteessaan kantaja riitauttaa lähinnä komission yksityinen markkinataloussijoittaja -arviointiperusteesta tekemän arvion. Sen mukaan sekä komission käyttämä laskentamenetelmä että tietyt sen käyttämät laskentakertoimet ovat virheellisiä. Tämä kanneperuste jakaantuu seitsemään osaan.

140 Ennen viidennen kanneperusteen eri osien tarkastelua on aluksi vastattava kantajan väitteeseen, jonka mukaan vuonna 2001 tehty tutkimus nimeltä ”Risk Premiums for Other Markets” (Riskipreemiot muilla markkinoilla) ei ollut saatavana komission mainitsemassa internetosoitteessa.

141 Tältä osin on riittävää todeta, että paitsi että tutkimus mainittiin riidanalaisen päätöksen 437 perustelukappaleen alaviitteessä, ei käsiteltävässä asiassa voida sen seikan perusteella, ettei komission mainitsema asianomainen internetsivusto ollut saatavilla, siltikään katsoa, että riidanalaisen päätöksen perustelut olivat tältä osin puutteelliset.

– Kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee 15.4.2002 tekemättä olevien investointien kustannusten laskemista

142 Riidanalaisen päätöksen 431 perustelukappaleessa olevan taulukon 13 otsikko on ”Huhtikuun 15 päivänä 2002 tekemättä olleet investoinnit (miljoonaa euroa)”. Taulukko sisältää seuraavat tiedot:

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2002–2004 |
|--|-------|------|------|-----------|
| Teknisten ja hallintotilojen kunnostus | 1,55 | 0,00 | 0,00 | 1,78 |
| Lentopolttoaineaseman laajennus | 0,27 | 0,00 | 0,00 | 0,62 |
| Hautausmaan pysäköintialue | 0,030 | 0,00 | 0,00 | 0,05 |

143 Kantaja väittää, että edellä 142 kohdassa mainitun taulukon viimeisessä sarakkeessa on virheitä.

144 Vastineessaan komissio myönsi, että tietyt tässä taulukossa esitetyt luvut olivat virheellisiä. Se väittää kuitenkin, että kantajan mainitsemia virheitä lukuun ottamatta taulukoihin vuosittain siirretyt määrät sekä taulukon 13 kokonaismäärät ovat oikein. Vuoden 2002 toimenpiteen nettonykyarvo laskettiin taulukon 14 perusteella; sen otsikko on ”Luonteeltaan taloudellisten investointien kustannukset, jotka komissio on ottanut huomioon laskiessaan vuoden 2002 toimenpiteen nettonykyarvon”, ja siinä on esitetty oikeat luvut. Näin ollen taulukossa 13 todetuilla virheellisyyksillä ei komission mukaan ollut mitään vaikutusta taulukossa 13 lueteltujen investointien kokonaismäärään ja siten nykyarvon laskemiseen.

145 Oikaisussaan komissio oikaisi kyseisiä lukuja ($1,78 > 1,55$; $0,62 > 0,27$ ja $0,05 > 0,03$).

146 Vaikka tällaiset virheet ovat valitettavia, on todettava, että kantaja ei kiistä sitä, että kyseiset virheet eivät vaikuttaneet mitenkään vuoden 2002 toimenpiteen nettonykyarvon laskemiseen komission käyttämien menetelmän ja arvojen mukaan. Unionin yleisen tuomioistuimen tiedusteltua kantajalta istunnossa tästä seikasta kantaja ei pystynyt osoittamaan, miten nämä virheet olivat sen mukaan vaikuttaneet vuoden 2002 toimenpiteen nettonykyarvon laskemiseen.

147 Tästä seuraa, että viidennen kanneperusteen ensimmäinen osa on tehoton, ja se on näin ollen hylättävä.

– Toinen osa, joka koskee nettonykyarvojen laskentamenetelmää

148 Kantajan mukaan komissio on tehnyt virheitä laskiessaan kassavirtojen nettonykyarvon diskontattuna 9 prosentilla ja vuoden 2002 toimenpiteen nettonykyarvon.

- 149 Komissio sai riidanalaisen päätöksen 438 perustelukappaleessa vuoden 2002 toimenpiteen osalta kassavirtojen nettonykyarvoksi diskontattuna 9 prosentilla -76,48 miljoonaa euroa ja vuoden 2002 toimenpiteen nettonykyarvoksi -75 miljoonaa euroa, kun taas kantajan valtuuttamat asiantuntijat saivat kassavirtojen nettonykyarvoksi samalla diskonttokorolla [luottamuksellinen]¹ miljoonaa euroa ja edellä mainitun toimenpiteen nettonykyarvoksi [luottamuksellinen] miljoonaa euroa.
- 150 Vastineessaan komissio myönsi, että -83,70 euron määrä oli oikea ja että nettonykyarvo oli [luottamuksellinen] miljoonaa euroa. [Luottamuksellinen] miljoonan euron ja [luottamuksellinen] miljoonan euron määrän välinen ero oli seurausta kahdesta tosiseikosta koskevasta virheestä, joita kantaja ei ollut kiistänyt.
- 151 On muistettava, että riidanalaisen päätöksen 437–439 perustelukappaleessa komissio totesi seuraavaa:

”(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, 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;
- riskipreemio (Δk) on 5,51 prosenttia;
- beetakerroin on 0,91–1,23 prosenttia;
- pääomakustannukset: ilman riskiä sijoitetun pääoman kustannukset ennen veroja (r_f) ovat 5,16–5,37 prosenttia;
- 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 9 prosentin diskonttokorkoa kohtuullisena.

--

- (438) Taulukossa 19 esitettyjen nettokassavirtojen nettonykyarvo diskontattuna 9 prosentilla on -83,7 miljoonaa euroa.

1 Luottamukselliset tiedot on poistettu tekstistä.

- (439) Jotta voitaisiin laskea hankkeen nettonykyarvo 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 2 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.”
- 152 On kiistatonta, että oikaisullaan komissio korvasi riidanalaisen päätöksen 438 perustelukappaleessa luvun -76,48 luvulla -83,7, kyseisen päätöksen 439 perustelukappaleessa luvun 1,48 luvulla 8,07 ja kyseisen päätöksen 440 perustelukappaleessa luvun 75 luvulla 75,63.
- 153 Tehdyistä virheistä huolimatta on todettava, että kantaja ei kiistä komission väitettä, jonka mukaan korjatut luvut olivat kantajan kannalta epäedullisempia kuin riidanalaisessa päätöksessä esitetyt luvut, ja että kantaja ei myöskään kiistänyt komission havaintoa, jonka mukaan vuosia 2007–2009 koskevat positiiviset nettokassavirrat eivät selvästikään riittäneet kompensoimaan muiden vuosien negatiivisia kassavirtoja ja erityisesti vuosina 2002 ja 2003 tehtyjä investointeja, minkä perusteella komissio päätteli, että yksityinen sijoittaja ei olisi tehnyt kyseessä olevia investointeja.
- 154 Kantaja väittää seuraavaksi, että sen omat konsultit olivat päätyneet komission arvoista huomattavasti poikkeaviin arvoihin yrittäessään soveltaa samaa kaavaa ja ehdottaneet rahoituslaskennalla yleisesti käytettyjä vaihtoehtoisia laskentakaavoja, mikä sen mielestä osoitti komission analyysin epäasianmukaisuuden.
- 155 Tältä osin pelkästään sen seikan perusteella, että kantajan konsultti oli päätenyt erilaisiin tuloksiin samalla tai eri kaavalla, ei voida katsoa, että komission valitsema kaava, jota käytettiin pääomakustannusten painotetun keskiarvon laskemiseen Sowaerin osalta toimenpiteen myöntämishetkellä, oli ilmeisen virheellinen (ks. vastaavasti tuomio 2.9.2010, komissio v. Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, 72 kohta).
- 156 Kantajan väite, jonka mukaan komission laskentakaavasta toimittamat tiedot ovat epätarkkoja, on tehoton, koska komissio on myöntänyt, että kantajan konsultin esittämät laskelmat olivat oikein.
- 157 Kantaja moittii lisäksi komissiota siitä, ettei se perustellut lainkaan tai se perusteli erittäin puutteellisesti kaavan, jonka se valitsi pääomakustannusten painotetun keskiarvon laskemiseksi Sowaerin osalta toimenpiteen myöntämishetkellä, sekä käytetyt kertoimet ja arvot, eikä myöskään esittänyt kyseessä olevien tietojen tueksi riippumattomien konsulttien tai asiantuntijoiden laatimia selvityksiä.
- 158 Tältä osin on huomautettava, ettei perusasetuksesta eli asetuksesta N:o 659/1999 eikä kantajan mainitsemasta oikeuskäytännöstä ilmene, että komissio olisi velvollinen kuulemaan riippumattomia asiantuntijoita määrittääkseen noudatettavan menetelmän tai tarkistaakseen tai vahvistuttaakseen laskelmiaan (ks. vastaavasti tuomio 25.6.1998, British Airways ym. v. komissio, T-371/94 ja T-394/94, EU:T:1998:140, 72 kohta; tuomio 16.3.2000, Astilleros Zamacona v. komissio, T-72/98, EU:T:2000:79, 55 kohta ja tuomio 16.3.2016, Frucona Košice v. komissio, T-103/14, EU:T:2016:152, 177 kohta).
- 159 Sen väitteen osalta, jonka mukaan riidanalainen päätös on puutteellisesti perusteltu, on todettava, että vuoden 2002 toimenpiteen nettonykyarvon laskentakaava ja käytetyt tiedot on esitetty riidanalaisen päätöksen 437 perustelukappaleessa ja että näiden tietojen perusteella kantajan konsultti saattoi todeta virheet, jotka komissio teki soveltaessaan tätä kaavaa ja jotka sittemmin korjattiin kantajan tarkoittamalla tavalla. Tästä seuraa, ettei kantaja voinut väittää, että riidanalaisen päätöksen perustelut olivat puutteelliset.

- 160 Vaikka virheet, joita komissio teki riidanalaisen päätöksen 438–440 perustelukappaleessa, ovat valitettavia ja vaikeuttivat kantajan puolustuksen valmistelua ja unionin yleisen tuomioistuimen riidanalaiseen päätökseen kohdistamaa valvontaa, on kuitenkin todettava, ettei vaikuta siltä, että korjatut luvut olisivat omiaan kumoamaan komission päätelmän, jonka mukaan käsiteltävässä asiassa ei noudatettu yksityistä toimijaa koskevaa arviointiperustetta.
- 161 Koska kantaja toteaa lisäksi soveltaneensa komission kanssa samaa laskentakaavaa, vaikkakin eri parametriarvojen kanssa, tätä seikkaa tarkastellaan erityisesti tämän kanneperusteen seuraavien osien yhteydessä; niissä asetetaan nimenomaisesti kyseenalaiseksi komission käyttämät parametriarvot.
- 162 Viidennen kanneperusteen toinen osa on näin ollen hylättävä.

– Kolmas osa, joka koskee beetakerrointa

- 163 Kantaja moittii komissiota siitä, että se on tehnyt tosiseikkoja koskevan virheen ja ilmeisen arviointivirheen määritellessään beetakertoimen virheellisesti. Kantajan mukaan beetakertoimella ei mitata hyödykkeen suhteellista tuottavuutta markkinoihin verrattuna vaan hyödykkeen suhteellista volatilitteettia markkinoihin verrattuna. Se lisää, että beeta-arvot eivät vastaa sen oman konsultin määrittämiä arvoja. Kantajan mukaan nämä arviolaskelmat ja epätarkkuudet vaikuttivat vuosien 2002 ja 2003 toimenpiteiden nettonykyarvon laskentaan, koska beetakerroin otettiin huomioon pääomakustannuksia laskettaessa.
- 164 Tältä osin on riittävää todeta, että vaikka oletettaisiin komission määritelleen beetakertoimen väärin, tämä virhe ei näytä vaikuttaneen pääomakustannusten laskentaan eikä olisi siis voinut vaikuttaa komission päätelmään, jonka mukaan yksityinen markkinataloussijoittaja ei olisi tehnyt kyseessä olevia investointeja. Myöskään pelkästään se seikka, että kantajan konsultti oli määrittänyt beetakertoimelle muita arvoja, ei riitä osoittamaan, että komissio on tehnyt ilmeisen arviointivirheen valitessaan kyseisen kertoimen.
- 165 Kantajan väite, jonka mukaan se ei ole voinut tarkastaa tietojen paikkansapitävyyttä ja komission soveltamaa beetakertoimen määritelmää, on hylättävä, koska asiakirja-aineistosta ilmenee kiistattomasti, että kantaja pystyi tarkastamaan tiedot ja vetoamaan virheeseen, joka sen mukaan tehtiin hallinnollisessa menettelyssä tiedoksi annettujen taulukoiden perusteella.
- 166 Edellä esitetystä seuraa, että viidennen kanneperusteen kolmas osa on hylättävä.

– Neljäs osa, joka koskee vuoden 2003 toimenpiteen nettonykyarvon laskennassa käytettyä verokantaa

- 167 Kantajan mukaan komissio on tehnyt yhtäältä tosiseikkoja koskevan virheen ottamalla vertailukohtaksi 40,2 prosentin verokannan vuoden 2003 toimenpiteen nettonykyarvon arviointia varten, vaikka tätä verokantaa alennettiin 33,99 prosenttiin 1.1.2003 lähtien, ja toisaalta ilmeisen arviointivirheen perustamalla laskelmansa tähän virheelliseen arvoon.
- 168 Vastineessaan komissio myönsi, että vuotta 2003 koskeva 40,2 prosentin verokanta oli virheellinen, joten beetakertoimen vaihteluväli kyseisen vuoden osalta oli 0,91–1,25 (ei 0,91–1,23).
- 169 Todettakoon, että kanneperusteen tämä osa on hylättävä, koska käsiteltävässä asiassa ei vaikuta siltä, että vuoden 2003 verokantaa koskeva virhe olisi voinut vaikuttaa komission päätelmään, jonka mukaan yksityinen markkinataloussijoittaja ei olisi tehnyt kyseessä olevia investointeja.

– Viides osa, joka koskee nettohyötyarvon laskentaa varten tehtyä arviota ilman riskiä sijoitetun pääoman kustannuksista ennen veroja

- 170 Kantajan mukaan komissio on tehnyt ilmeisen arviointivirheen, kun se on vuoden 2002 nettohyötyarvon määrittämistä varten viitannut Belgian valtion 10 vuoden obligaatioiden korkoon arvioidakseen ilman riskiä sijoitetun pääoman kustannukset ennen veroja. Sen mukaan Sowaer olisi nimittäin varsin hyvin voinut viitata Saksan valtion 10 vuoden obligaatioiden korkoon vuoden 2002 jälkeen. Kantajan mukaan komissio ei myöskään vuoden 2003 toimenpiteen yhteydessä ottanut huomioon huhtikuun 2003 merkityksellistä korkoa vaan huhtikuun 2002 mukaisen koron.
- 171 Tältä osin on todettava, että kantaja ei mainitse, missä määrin viittaus Saksan valtion 10 vuoden obligaatioiden korkoon olisi voinut muuttaa komission päätelmää, jonka mukaan yksityinen markkinataloussijoittaja ei olisi tehnyt kyseessä olevia investointeja, eli sitä, missä määrin viittausta muuttamalla olisi voitu päätyä positiiviseen nettohyötyarvoon. Se ei nimittäin ole ilmoittanut, mikä olisi tässä tapauksessa ollut nettohyötyarvon taso verrattuna riidanalaisen päätöksen 438 perustelukappaleessa mainittuun -83,7 miljoonan euron määrään tai kyseisen päätöksen 440 perustelukappaleessa mainittuun -75,63 miljoonan euron määrään, joka laskettiin koko (vuoteen 2040 saakka jatkuvan) toimilupakauden ajalta.
- 172 Toisin kuin kantaja väittää, komissio arvioi ilman riskiä sijoitetun pääoman kustannukset ennen veroja Belgian valtion 10 vuoden obligaatioiden koron perusteella huhtikuussa 2003.
- 173 Vastauskirjelmässään kantaja moittii komissiota siitä, ettei se ottanut huomioon investointien rahoituskustannusten ja korkojen vähennyskelpoisuutta, vaikka nämä veroedut vaikuttavat olennaisesti yritysten voittoon ja investointien kannattavuuteen.
- 174 Tältä osin on riittävää todeta, että näillä päätelmillä kantaja vetoaa tosiasiallisesti uuteen kanneperusteeseen, jota ei ole nimenomaisesti eikä edes implisiittisesti tuotu esiin kannekirjelmässä, joten se on jätettävä tutkimatta.
- 175 Toissijaisesti on todettava, ettei kantaja ole kiistänyt komission väitteitä, joiden mukaan verotuksellisten seikkojen huomioon ottamiseksi ehdotettu vaihtoehtoinen menetelmä ei sopinut rakenteellisten nettotappioiden yhteyteen eikä ole kantajalle edullisempi kuin komission käyttämä menetelmä.
- 176 Edellä esitetystä seuraa, että viidennen kanneperusteen viides osa on hylättävä.

– Kuudes osa, joka koskee arvioitua velan suhdetta pääomaan ja nettohyötyarvon laskennassa käytettävää velasta muodostuvan rahoituksen osuutta

- 177 Kantajan mukaan komissio on tehnyt virheitä arvioidessaan Sowaerin velan suhteeksi pääomaan 30 prosenttia vuoden 2002 taseeseen perustuvan jälkikäteisanalyysin pohjalta. Tehdessään jälkikäteisanalyysin komissio ei ole noudattanut periaatetta, jonka mukaan yksityinen markkinataloussijoittaja -arviointiperusteen noudattamista on arvioitava etukäteen. Lisäksi kantaja väittää konsulttinsa päätyneen erilaisiin lukuihin. Lopuksi kantaja korostaa, ettei Sowaer ole lentoyhtiö eikä lentoasema ja että komissio teki virheen käyttäessään vertauskohtana lentoyhtiöiden velan suhdetta pääomaan.
- 178 Arvostelusta, jonka mukaan se suoritti jälkikäteisanalyysin, komissio selitti – kantajan sitä kiistävä – että jos vuodelta 2001 olisi ollut olemassa tase, se olisi ollut liian vanha antaakseen asianmukaisen kuvan arvioinnin kohteena olevasta suhteesta sellaisena kuin se oli määritetty 15.4.2002, toisin sanoen ennakolta tarkasteltuna, ja että koska Sowaer perustettiin 28.6.2001, sen ensimmäinen tilikausi

jakautui 18 kuukauden ajanjaksolle, joka vastasi vuoden 2002 tasetta. Tästä seuraa, että kantaja ei voi moittia komissiota siitä, että se on tehnyt ilmeisen arviointivirheen suorittaessaan arvioinnin vuoden 2002 taseen perusteella.

- 179 Pelkästään se, että kantajan konsultti on päätenyt toisenlaiseen velan ja pääoman suhteeseen, ei riitä osoittamaan, että komissio on tehnyt ilmeisen arviointivirheen. Komissio on lisäksi vastauksessaan eritellyt omien lukujensa ja kantajan konsultin lukujen väliset erot, jotka selittyvät sillä, ettei komissio ole laskelmissaan ottanut huomioon muita kuin rahoitusvelkoja, mikä on perusteltua tämän tyyppisen sijoituksen osalta.
- 180 Kantajan väite, jonka mukaan Sowaer ei ole ilmailualan yritys, on todettava tehottomaksi, koska komissio ei ole laskenut kyseessä olevien investointien nettohyötyä lentoyhtiöiden keskimääräisen velkaantumistasen vaan Sowaerin velan ja pääoman tosiasiallisen suhteen perusteella. Riidanalaisen päätöksen alaviitteessä 163 mainittua lentoyhtiöiden keskimääräistä velkaantumistasetta on käytetty ainoastaan vertailukohtana, eikä se vaikuta kyseessä olevaan laskelmaan.
- 181 Vastauskirjelmässään kantaja arvostelee komissiota siitä, että tämä on valinnut velkojen ja pääoman suhteen määrittämistä varten ajanjaksoksi vuodet 2002–2010. Sen mukaan tämä ajanjakso on aivan liian lyhyt.
- 182 Tältä osin on riittävää todeta, ettei kantaja ole asianmukaisesti riitauttanut komission väitettä, jonka mukaan edellä mainittu ajanjakso on ainoa, jolta lukuja oli saatavilla.
- 183 Edellä esitetystä seuraa, että viidennen kanneperusteen kuudes osa on hylättävä.

– *Seitsemäs osa, joka koskee nettohyötylaskennassa käytettävän riskipreemion arviointia*

- 184 Kantajan mukaan riskipreemioksi on virheellisesti arvioitu 5,51 prosenttia. Se väittää nimittäin komission ottaneen huomioon vain yhden Yhdysvaltojen markkinoilla todetun arvon, vaikka Belgian markkinoita koskeva yksityiskohtainen tutkimus on julkisesti saatavilla. Näin ollen laskelmat, joissa tämä luku on otettu huomioon, eivät sen mukaan ole luotettavia.
- 185 Tämä väite ei voi menestyä.
- 186 Kantaja ei nimittäin ole kiistänyt komission väitettä, jonka mukaan kantaja ei sen pyynnöistä huolimatta ole esittänyt mitään muuta arviota hallinnollisen menettelyn aikana.
- 187 Sikäli kuin kantaja väittää, ettei komissio ole perustellut riidanalaisesta päätöstä tältä osin, on todettava, että komissio on riidanalaisen päätöksen 437 perustelukappaleessa ilmoittanut 5,51 prosentin riskipreemion perusteen eli edempänä tämän ratkaisuehdotuksen 140 kohdassa mainitun tutkimuksen (ks. riidanalaisen päätöksen alaviite 164).
- 188 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että viidennen kanneperusteen seitsemäs osa on hylättävä, samoin kuin viides kanneperuste kokonaisuudessaan.

Kuudes kanneperuste, jonka mukaan komissio on tehnyt oikeudellisen virheen, tosiseikkoja koskevia virheitä ja ilmeisiä arviointivirheitä määrittäessään vuosien 2002 ja 2003 toimenpiteiden nettohyötylaskennassa kantajan 4.4.2014 alkaen maksaman lisämaksun

- 189 Kuudennessa kanneperusteessaan kantaja kritisoi seurauksia, joita on aiheutunut tosiseikkoja koskevista virheistä, oikeudellisesta virheestä ja ilmeisistä arviointivirheistä, jotka komissio on tehnyt määrittäessään vuosien 2002 ja 2003 toimenpiteiden nettohyötylaskennassa kantajan Sowaerille 4.4.2014

alkaen maksaman lisämaksun laskemista varten. Kun otetaan huomioon, että riidanalaisen päätöksen mukaan takaisinperittävä tuki koostuu markkinahintaisen maksun ja kantajan maksaman maksun välisestä erotuksesta, todetuilla virheillä on merkittävä vaikutus takaisin perittävän tuen määrään.

190 Tältä osin on riittävää todeta, että tässä kanneperusteessa lähdetään siitä olettamuksesta, että viides kanneperuste on perusteltu.

191 Koska viides kanneperuste on hylätty, sama pätee myös kuudenteen kanneperusteeseen.

Seitsemäs kanneperuste, jonka mukaan komissio on esittänyt puutteelliset perustelut ja tehnyt oikeudellisen virheen määrittäessään 1.1.2016 alkaen maksetun lisämaksun määrän

192 Seitsemännessä kanneperusteessaan kantaja moittii komissiota siitä, ettei tämä ole vastannut kantajan 17.11.2014 päivätyyn selvityspyyntöön, joka koskee sen 1.1.2016 alkaen maksaman markkinahintaisen lisämaksun määrän laskentaa. Kantajan mukaan on ensiarvoisen tärkeää ja oikeutettua tietää takaisin perittävien tukien tarkka määrä, mikä edellyttää lisätoimilupamaksun määrittämistä täsmällisesti. Sitä suuremmalla syyllä Belgian kuningaskunnalla, jolle riidanalainen päätös on osoitettu, ei myöskään voi olla toimivaltaa määrittää harkintansa mukaan yhteismarkkinoille soveltumattomaksi todetun tuen määrää.

193 Tältä osin on todettava, että jos kantaja pyrkii tällä kanneperusteellaan arvostelevaan sitä, ettei riidanalaisessa päätöksessä ole mainittu takaisin perittävän tuen tarkkaa määrää, on riittävää huomauttaa, ettei yhdessäkään unionin oikeuden säännöksessä tai määräyksessä edellytetä, että komissio vahvistaisi palautettavan tuen tarkan määrän määrätessään sisämarkkinoille soveltumattomaksi todetun tuen palauttamisesta. Riittää, että komission päätökseen sisältyvät ne seikat, joiden avulla sen adressaatti voi itse määritellä tämän määrän ilman kohtuuttomia vaikeuksia. Komissio voi siten asianmukaisesti todeta pelkästään kyseessä olevan tuen takaisinmaksuveloitteen ja jättää kansallisten viranomaisten tehtäväksi palautettavan tuen tarkan määrän laskemisen (ks. vastaavasti tuomio 12.10.2000, Espanja v. komissio, C-480/98, EU:C:2000:559, 25 ja 26 kohta ja tuomio 28.7.2011, Mediaset v. komissio, C-403/10 P, ei julkaistu, EU:C:2011:533, 126 ja 127 kohta).

194 Siltä osin kuin kantaja epäilee sen maksettavaksi kuuluvan maksun määrää, on lisäksi todettava, että komissio on riidanalaisen päätöksen 686 perustelukappaleessa esittänyt takaisin perittävän tuen määrän määrittämismenetelmän.

195 Seitsemäs kanneperuste on näin ollen hylättävä.

Kahdeksas kanneperuste, jonka mukaan komissio on tehnyt oikeudellisen virheen, tosiseikkoja koskevan virheen ja ilmeisen arviointivirheen sekä esittänyt puutteelliset perustelut tutkiessaan merkityksellisiä markkinoita sekä tuen aiheuttamia väitettyjä kilpailun vääristymiä Charleroin lentoaseman ja Bruxelles-National-lentoaseman välillä

196 Kahdeksannessa kanneperusteessaan kantaja arvostelee riidanalaisen päätöksen 605 perustelukappaleessa esitettyä toteamusta, jonka mukaan tuet ovat aiheuttaneet huomattavia kilpailuvääristymiä, koska ne ovat vaikuttaneet Bruxelles-National-lentoaseman matkustajamäärän kasvuun lyhyiden ja keskipitkien point-to-point-lentojen segmentissä. Päätellessään näin komissio on kantajan mukaan tehnyt oikeudellisen virheen ja ilmeisen arviointivirheen sekä esittänyt puutteelliset perustelut.

197 Tämä kanneperuste jakaantuu kahteen osaan.

- 198 Ensimmäisessä osassa kantaja arvostelee komissiota siitä, ettei se ole arvioinut oikein merkityksellisiä markkinoita. Siltä osin kuin on kyse Bruxelles-National-lentoaseman ja Charleroin lentoaseman palvelutarjonnan osittaisesta keskinäisestä korvaavuudesta, kantaja moittii komissiota ensinnäkin siitä, että tämä on viitannut ainoastaan Bruxelles-National-lentoaseman hallintoviranomaisen eli Brussels Airportin toimittamiin tietoihin eikä niihin tietoihin, joita Vallonian alue toimitti erityisesti vastauksena komission 14.1.2014 päivättyyn tietopyyntöön. Kantaja arvostelee komissiota myös siitä, että tämä on ottanut huomioon vain vuoden 2004 jälkeistä aikaa koskevat tiedot ja jättänyt siten huomiotta ”Sabena-yhtiön (Société anonyme belge d’exploitation de la navigation aérienne) 7.11.2001 tapahtuneeseen konkurssiin liittyvän erittäin vahingollisen ajanjakson”.
- 199 Kantaja väittää lisäksi, että komissio on tarkastellut palvelutarjonnan keskinäistä korvaavuutta vain kyseisten kahden lentokentän maantieteellisen sijainnin perusteella eikä ole analysoinut sitä lentoreittien kohteiden kannalta. Se muistuttaa oikeuskäytännöstä, jonka mukaan ilmailualalla palvelutarjonnan korvaavuutta on tarkastettava analysoimalla point-to-point-yhteyksiä. Kantajan mukaan komissio ei myöskään ole tarkastellut kummankin lentoaseman mahdollisten asiakkaiden ominaispiirteitä määrittääkseen kyseisten lentoasemien palvelutarjonnan keskinäisen korvaavuuden. Tästä seuraa kantajan mukaan, ettei komissio voinut lainmukaisesti päätellä, että kyseisten lentoasemien palvelutarjonta oli keskinäisesti korvattavissa ja siksi yhteistä.
- 200 Toisessa osassa kantaja väittää, että komissio on virheellisesti päätellyt tuen vääristäneen Bruxelles-National-lentoaseman ja Charleroin lentoaseman välistä kilpailua, erityisesti olettaessaan Bruxelles-National-lentoaseman matkustajamäärän kasvun jäävän pienemmäksi. Vaikka komissio myönsikin, että keskenään kilpailevia lentoasemia oli vähintään viisi, se otti kantajan mukaan huomioon vain kilpailun Bruxelles-National-lentoaseman kanssa. Komission olisi kuitenkin pitänyt tutkia tilannetta kunkin viiden lentoaseman osalta varmistaakseen, kohdistuivatko väitetyt vaikutukset yksin Bruxelles-National- lentoasemaan vai myös muihin saman vaikutusalueen lentoasemiin, niin ettei Bruxelles-National-lentoaseman matkustajamäärän kehitys johtunut jonkin muun samalla alueella sijaitsevan lentoaseman aiheuttamasta kilpailusta. Bruxelles-National-lentoaseman matkustajamäärän kehitys selittyy kantajan mukaan nimittäin pääasiassa Sabenan konkurssilla ja Bruxelles-National-lentoaseman puutteellisella liiketoimintasuunnitelmalla (kehittämissuunnitelma).
- 201 Kantaja lisää vastauskirjelmässään, ettei komissio ole osoittanut syy-yhteyttä riidanalaisen toimenpiteiden ja ensinnäkin Charleroin lentoaseman liikenteen kehityksen, toiseksi Bruxelles-National-lentoaseman liikenteen vähenemisen ja kolmanneksi Charleroin lentoaseman liikenteen kehityksen ja Bruxelles-National-lentoaseman liikenteen vähenemisen välillä. Kantajan mukaan Charleroin lentoasemalla tapahtunut kasvu ei ole – ainakaan pelkästään – seurausta kyseessä olevista toimenpiteistä vaan sen valitsemasta asianmukaisesta ja lupaavasta liiketoimintasuunnitelmasta, kun taas Bruxelles-National-lentoaseman lyhyen matkan liikenteen kasvun pysähtyminen selittyy sen valitsemalla varovaisella liiketoimintasuunnitelmalla ja vuonna 2001 tapahtuneella Sabenan konkurssilla.
- 202 Komissio vaatii tämän kanneperusteen hylkäämistä.
- 203 Kantajan kanneperusteen molemmat osat on tutkittava yhdessä.
- 204 Siltä osin kuin on kyse tietolähteistä, joiden perusteella komissio päätteli palvelutarjonnan osittaisen keskinäisen korvaavuuden, on todettava, että riidanalaisen päätöksen 624 perustelukappaleesta ilmenee, että komissio oli saanut saman päätöksen 625 ja 626 perustelukappaleessa antamansa tiedot Belgian kuningaskunnalta. Komissio tosin ilmoitti, että 7.2.2014 annettuun vastaukseen sisältyvät luvut vastasivat Brussels Airportin toimittamia lukuja. Ei kuitenkaan vaikuta siltä, että komissio olisi tehnyt ilmeisen arviointivirheen ottaessaan huomioon Brussels Airportin antamat tiedot.

- 205 Siitä kantajan väitteestä, jonka mukaan komissio otti huomioon ainoastaan vuoden 2004 jälkeiseen markkinatilanteeseen liittyvät tiedot ja jätti siten huomiotta Sabenan vuonna 2001 tapahtuneen konkurssin vaikutukset, on riittävää todeta, ettei kantaja ole kiistänyt komission väitettä, jonka mukaan se oli nimenomaisesti halunnut välttää liikenteen kehitykseen kohdistuneiden vaikutusten esittämisen Sabenan konkurssin valossa ja oli siksi tuonut esiin vuodesta 2004 lähtien tapahtuneen kehityksen.
- 206 Väitteestä, jonka mukaan Sabenan konkurssi edisti osaltaan Bruxelles-National-lentoaseman liikenteen vähenemistä, on riittävää todeta, että se on tehoton.
- 207 Jo pelkästään se, että kantaja sai etua, jota sen kilpailijat eivät saaneet, on riittävä peruste todeta, että sen kilpailuasema vahvistui ja siten kilpailu vääristyi. Samoista syistä kantajan väite, jonka mukaan ero Bruxelles-National-lentoaseman ja Charleroin lentoaseman kasvussa selittyy viimeksi mainitun lentoaseman valitsemalla kehittämissuunnitelmalla, ei voi menestyä.
- 208 Siltä osin kuin on kyse yhtäältä Bruxelles-National-lentoaseman ja Charleroin lentoaseman palvelutarjonnan keskinäisestä korvaavuudesta ja toisaalta kantajan saamien tukien aiheuttamista kilpailun vääristymistä on aluksi muistutettava vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenevän, ettei komissiolla ole velvollisuutta valtion toimenpiteeksi luokittelemista varten osoittaa, että tuki todellisuudessa vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja että se tosiasiallisesti vääristää kilpailua, vaan sillä on ainoastaan velvollisuus tutkia, saattaako tämä tuki vaikuttaa tähän kauppaan ja vääristää kilpailua (ks. tuomio 12.12.2014, Banco Privado Português ja Massa Insolvente do Banco Privado Português v. komissio, T-487/11, EU:T:2014:1077, 62 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 209 Komissiolla ei siis käsiteltävässä asiassa ollut velvollisuutta osoittaa syy-yhteyden olemassaoloa kyseisten kahden lentoaseman liikenteen kasvun ja vähenemisen ja riidanalaisten tukien välillä. Se, että näiden lentoasemien kilpailutilanteeseen olisivat voineet kyseessä olevien tukien lisäksi vaikuttaa muutkin tekijät, ei ole esteenä toteamukselle, jonka mukaan tuet olivat omiaan vaikuttamaan kauppaan ja vääristämään kilpailua SEUT 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla.
- 210 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee myös, että komissiolla ei ole tämän tarkastelun yhteydessä velvollisuutta tehdä taloudellista erittelyä kyseisten markkinoiden todellisesta tilanteesta, tuensaajayritysten markkinaosuudesta, kilpailijayritysten tilanteesta ja jäsenvaltioiden välisistä kauppavirroista. Lisäksi – kuten kantajakin on istunnossa myöntänyt – komission ei tarvitse osoittaa tuen tosiasiallisia vaikutuksia kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, jos on kyse sääntöjenvastaisesti myönnetystä tuesta. Jos näin olisi, tällä vaatimuksella päädyttäisiin nimittäin suosimaan jäsenvaltioita, jotka maksavat sääntöjenvastaisia tukia, niiden vahingoksi, jotka ilmoittavat tuista niiden valmisteluvaiheessa (ks. tuomio 28.10.2015, Hammar Nordic Plugg v. komissio, T-253/12, ei julkaistu, EU:T:2015:811, 130 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 211 Tästä seuraa, ettei kantaja voi käsiteltävässä asiassa väittää, että todetakseen riidanalaisten tukien aiheuttaman kilpailun vääristymisen komission olisi pitänyt rajata kyseessä olevat palvelumarkkinat ja maantieteelliset markkinat sekä osoittaa, että kantajan saamien tukien ja niistä kyseessä olevien lentoasemien liikenteeseen aiheutuvien todellisten vaikutusten välillä oli syy-yhteys. Tältä osin on muistutettava, että sen toteaminen, että kyseessä on valikoiva taloudellinen etu kantajan hyväksi, mitä ei ole käsiteltävässä asiassa kiistetty, riittää osoittamaan SEUT 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua kilpailun vääristymisen riskin (ks. vastaavasti tuomio 16.9.2013, British Telecommunications ja BT Pension Scheme Trustees v. komissio, T-226/09 ja T-230/09, ei julkaistu, EU:T:2013:466, 168 kohta). Lisäksi sitä, miten tuki voi vahvistaa sitä saavan yrityksen kilpailuasemaa, arvioidaan yritykselle myönnetyn edun perusteella, eikä ole tarpeen tutkia sen kilpailijoiden liiketoiminnan tuloksia (ks. vastaavasti tuomio 28.1.1999, BAI v. komissio, T-14/96, EU:T:1999:12, 78 kohta).
- 212 Vaikka oletettaisiin, että komission olisi pitänyt analysoida riidanalaisten tukien vaikutuksia kaikkiin kantajan vaikutusalueella sijaitseviin lentoasemiin, ei vaikuta siltä, että tällaisen tarkastelun perusteella olisi päädytty edullisempaan tulokseen kuin se, johon komissio päätyi riidanalaisessa päätöksessä.

213 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että kahdeksas kanneperuste on hylättävä.

Yhdeksäs kanneperuste, joka koskee luottamuksensuojan periaatteen loukkaamista

214 Kantajan mukaan komissio on tehnyt oikeudellisen virheen, kun tämä ei ole tarkistanut kaikkien luottamuksensuojan periaatteen arviointiperusteiden täyttymistä. Se huomauttaa aluksi, että komissio on päätöksessä 2004/393 esittämillään lausumilla, yli kymmenen vuoden toimittomuudella ja aikaisemmalla käytännöllään saanut kantajassa aikaan perustellun luottamuksen riidanalaisten tukien lainmukaisuudesta tai ainakin siitä, ettei niitä voida määrätä takaisin perittäviksi. Kantaja väittää seuraavaksi, ettei se voinut kohtuudella ennakoida komission menettelytavan muutosta, koska Ryanairin hyväksi toteutettujen toimenpiteiden uudelleen tutkimista koskevan menettelyn kohde poikkesi niin paljon käsiteltävästä asiasta, ja siitä huolimatta, ettei unionin yleinen tuomioistuin ollut viitannut mitenkään sen hyväksi myönnettyjen toimenpiteiden mahdolliseen lainvastaisuuteen, ja lisäksi, että komissio oli aloittanut sitä koskevan tutkintamenettelyn lähes kolme ja puoli vuotta aikaisemmin. Kantaja huomauttaa lopuksi, että käsiteltävässä asiassa unionin yleinen etu ei ole esteenä kyseessä olevien tukien takaisin perimättä jättämiselle, koska komissio ei ole osoittanut, että tämä yleinen etu olisi riittävän pakottava, jotta sillä olisi etusija kantajan etuun nähden.

215 Komissio vaatii tämän kanneperusteen hylkäämistä.

216 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee yhtäältä, että tuensaajajäritykset voivat lähtökohtaisesti perustellusti luottaa siihen, että niille myönnetty tuki on sääntöjenmukainen, ainoastaan silloin, kun tukea myönnettäessä on noudatettu SEUT 108 artiklan mukaista menettelyä, ja toisaalta huolellisen taloudellisen toimijan pitäisi yleensä olla kykenevä varmistumaan siitä, että menettelyä on noudatettu. Erityisesti silloin, kun tuki on otettu käyttöön ilmoittamatta sitä ennalta komissiolle, jolloin tuki on SEUT 108 artiklan 3 kohdan nojalla sääntöjenvastainen, tuensaaja ei voi kyseisellä hetkellä perustellusti luottaa siihen, että tuki on myönnetty sääntöjenmukaisesti (ks. tuomio 19.3.2015, OTP Bank, C-672/13, EU:C:2015:185, 77 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

217 Vaikka on lisäksi muistettava, että lainvastaisen tuen saajan on mahdollista vedota poikkeuksellisiin oloihin, joiden perusteella se on voinut perustellusti luottaa tuen laillisuuteen, perustellun luottamuksen syntyminen tällaisessa tapauksessa edellyttää kuitenkin, että tuki on myönnetty SEUT 108 artiklassa määrättyä menettelyä noudattaen (tuomio 27.1.1998, Ladbroke Racing v. komissio, T-67/94, EU:T:1998:7, 182 kohta).

218 Nyt käsiteltävässä asiassa on kuitenkin selvää, että riidanalaisia tukia ei ilmoitettu komissiolle SEUT 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti ja että tuet, joiden takaisin perimistä vaaditaan, myönnettiin 12.12.2000 annetun tuomion Aéroports de Paris v. komissio (T-128/98, EU:T:2000:290) jälkeen ja että kyseisessä tuomiossa todettiin lentoaseman hallinnon olevan lähtökohtaisesti taloudellista toimintaa.

219 Kantaja ei näin ollen voi vedota siihen, että komissio on loukannut luottamuksensuojan periaatetta määrätessään riidanalaiset tuet takaisin perittäviksi.

220 Näin ollen yhdeksäs kanneperuste, samoin kuin kanne kokonaisuudessaan, on hylättävä.

Korjausten tarkistamista koskeva kirjelmä

221 On muistettava, että 5.4.2016 komissio antoi Belgian kuningaskunnalle tiedoksi riidanalaiseen päätökseen tehdyn oikaisun, jossa se täsmensi, että kyseisessä päätöksessä havaitut virheet eivät vaikuta mitenkään siinä tehtyihin päätelmiin.

- 222 Komission riidanalaiseen päätökseen 5.4.2016 päivätyllä oikaisulla tekemien korjausten vuoksi kantaja toimitti 23.6.2016 niiden tarkistamista koskevan kirjelmän.
- 223 Komissio esittää kyseisen kirjelmän tutkimatta jättämistä.
- 224 On selvää, ettei korjausten tarkistamista koskeva kirjelmä sisällä mitään uutta tietoa, ja siinä ainoastaan toistetaan suuremmin kannekirjelmässä ja vastauskirjelmässä esitetyt perustelut ja moititaan komissiota lukuisista vakavista ja huomattavista virheistä, vaikka tosiasiallisesti oikaisu koskee ainoastaan tyyliseikkoihin liittyviä ja kieliopillisia muutoksia sekä tiettyjä laskelmia.
- 225 Lisäksi on niin, että vaikka riidanalaiseen päätökseen sisältyvät virheelliset luvut ovat saattaneet vaikeuttaa sen oikeaa tulkintaa erityisesti kantajan kannalta, näiden virheiden perusteella ei kuitenkaan voida asettaa kyseenalaiseksi riidanalaisen päätöksen laillisuutta.
- 226 Tästä seuraa, että koska riidanalaisen päätöksen laillisuutta ei ole voitu kyseenalaistaa kyseisen päätöksen tarkastelun perusteella ja se johtaa kanteen hylkäämiseen, kysymys korjausten tarkistamista koskevan kirjelmän tutkittavaksi ottamisesta on jäänyt vaille kohdetta.

Oikeudenkäyntikulut

- 227 Unionin yleisen tuomioistuimen työjärjestyksen 135 artiklan 1 kohdan mukaan unionin yleinen tuomioistuin voi kohtuuden niin vaatiessa päättää, että hävinnyt asianosainen vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan mutta tämä velvoitetaan korvaamaan vastapuolen oikeudenkäyntikulut vain osittain tai että tätä ei lainkaan velvoiteta korvaamaan oikeudenkäyntikuluja. Lisäksi unionin yleinen tuomioistuin voi työjärjestyksen 135 artiklan 2 kohdan mukaan velvoittaa myös voittaneen asianosaisen korvaamaan oikeudenkäyntikulut osittain tai kokonaan, jos se katsotaan perustelluksi kyseisen asianosaisen menettelyn takia, ottaen huomioon myös tämän menettelyn ennen asian vireilletuloa, erityisesti siinä tapauksessa, että kyseisen asianosaisen katsotaan aiheuttaneen toiselle asianosaiselle kuluja tarpeettomasti tai haitantekona.
- 228 Käsiteltävän asian olosuhteissa unionin yleinen tuomioistuin katsoo, että – kuten edellä on esitetty – komissio on tehnyt lukuisia asiavirheitä, jotka ovat voineet antaa kantajalle vaikutelman, että oli perusteltua riitauttaa riidanalaisen päätöksen pätevyys, ja jotka ovat vaikeuttaneet unionin yleisen tuomioistuimen riidanalaiseen päätökseen kohdistamaa valvontaa.
- 229 Komission voidaan näin ollen katsoa käyttäytymisellään aiheuttaneen osaksi tämän oikeudenkäynnin, koska sen tekemät virheet ovat saattaneet herättää kantajassa ymmärrettäviä epäilyjä, jotka koskevat riidanalaisen päätöksen laillisuutta.
- 230 Tällaiset seikat ovat perusteltu syy jakaa oikeudenkäynnistä aiheutuneet kulut komission ja kantajan kesken.
- 231 Unionin yleinen tuomioistuin katsoo, että tämän asian olosuhteita arvioidaan asianmukaisesti, kun komissio velvoitetaan omien oikeudenkäyntikulujensa lisäksi korvaamaan puolet kantajan oikeudenkäyntikuluista.
- 232 Lisäksi väliintulijat vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan työjärjestyksen 138 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

Näillä perusteilla

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (laajennettu kahdeksas jaosto)

on ratkaissut asian seuraavasti:

- 1) **Kanne hylätään.**
- 2) **Euroopan komissio vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja se veloitetaan maksamaan puolet Brussels South Charleroi Airportin (BSCA) oikeudenkäyntikuluista.**
- 3) **Société wallonne des aéroports SA (Sowaer), Brussels Airport Company SA ja Brussels Airlines SA/NV vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan.**

Labucka

Kancheva

Madise

Barents

Passer

Julistettiin Luxemburgissa 25 päivänä tammikuuta 2018.

E. Coulon
Kirjaaja

R. Barents
Tuomari