

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2016/2069**(2014. gada 1. oktobris)****par pasākumiem SA.14093 (C 76/2002), ko Beļģija īstenojusi par labu Brussels South Charleroi Airport un Ryanair**

(izziņots ar dokumenta numuru C(2014) 6849)

(Autentisks ir tikai teksts franču valodā)**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu ⁽¹⁾;

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu;

pēc uzaicinājuma ieinteresētajām personām iesniegt piezīmes saskaņā ar minētajiem pantiem ⁽²⁾ un ņemot vērā šīs piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

- (1) Saskaņā ar informāciju, kas parādījās Beļģijas presē 2001. gada jūlijā, un saņemot sūdzību 2002. gada janvārī, Komisija tika informēta, ka Beļģija ir piešķirusi atbalsta pasākumus par labu aviosabiedrībai *Ryanair Ltd* (turpmāk "Ryanair") gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanai Šarleruā lidostā. Ar 2001. gada 21. novembra, 2002. gada 13. jūnija un 2002. gada 4. jūlija vēstulēm, kā arī sanāksmē, kas notika 2002. gada 9. oktobrī, Beļģija iesniedza Komisijai informāciju par šo tematu.
- (2) Komisija ar 2002. gada 11. decembra vēstuli ⁽³⁾ (turpmāk "sākšanas lēmums") paziņoja Beļģijai savu lēmumu sākt LESD 108. panta 2. punktā noteikto procedūru (turpmāk "formālā izmeklēšanas procedūra") attiecībā uz šiem pasākumiem. Beļģija iesniedza savas piezīmes 2003. gada 14. februārī.
- (3) Sākšanas lēmums tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ⁽⁴⁾. Komisija uzaicināja ieinteresētās personas mēneša laikā pēc minētās publikācijas iesniegt piezīmes par attiecīgajiem pasākumiem.
- (4) Komisija saņēma piezīmes no ieinteresētajām personām. Tā nosūtīja šīs piezīmes Beļģijai 2003. gada 19. marta un 22. aprīļa vēstulēs, dodot Beļģijai iespēju iesniegt komentārus. Komisija saņēma Beļģijas komentārus 2003. gada 16. un 27. maija vēstulēs.
- (5) Pēc Komisijas pieprasījuma 2003. gada 24. jūnijā un 2003. gada 23. un 25. jūlijā notika trīs sanāksmes kopā ar Beļģijas iestādēm. Pēc šīm sanāksmēm 2003. gada 27. augustā tika nosūtīta Komisijas pieprasītā papildu informācija.
- (6) Beļģija 2003. gada 19. decembrī nosūtīja Komisijai vēstuli ar papildu informāciju. Šajā vēstulē Beļģijas iestādes pieprasīja jaunu sanāksmi ar Komisiju, un tā notika 2004. gada 16. janvārī.

⁽¹⁾ No 2009. gada 1. decembra EK līguma 87. un 88. pants attiecīgi kļuva par 107. un 108. pantu Līgumā par Eiropas Savienības darbību (LESD). Abi noteikumu kopumi pēc būtības ir identiski. Šajā lēmumā atsaucies uz LESD 107. un 108. pantu vajadzības gadījumā jāsaprot kā atsaucies uz EK līguma 87. un 88. pantu. LESD arī ievieša vairākas izmaiņas terminoloģijā, piemēram, aizstājot "Kopienas" ar "Savienību", "kopējo tirgu" ar "iekšējo tirgu" un "Pirmās instances tiesu" ar "Vispārējo tiesu". Šajā lēmumā ir izmantota LESD terminoloģija.

⁽²⁾ OV C 248, 17.8.2012., 1. lpp.

⁽³⁾ SG (2002) D/233141.

⁽⁴⁾ OV C 18, 25.1.2003., 3. lpp.

- (7) Komisija 2004. gada 12. februārī pieņēma galīgo lēmumu, kas bija daļēji negatīvs ⁽⁵⁾ (turpmāk “2004. gada lēmums”).
- (8) Šis lēmums tika anulēts ar Vispārējās tiesas 2008. gada 17. decembra spriedumu ⁽⁶⁾ (turpmāk “2008. gada spriedums”), ar ko Komisijai uzdeva pieņemt jaunu galīgo lēmumu par attiecīgajiem pasākumiem. Vispārējā tiesa atzina, ka, tā kā Komisija nepārbaudīja visus pasākumus, kurus Valonijas reģions (turpmāk “reģions”) un Šarleruā lidostas apsaimniekotājs – sabiedrība ar ierobežotu atbildību *Brussels South Charleroi Airport* (turpmāk “BSCA”) – piešķīra par labu *Ryanair*, un nepārlicinājās, vai šīs abas struktūras kopumā bija rīkojušās kā saprātīgi uzņēmēji tirgus ekonomikas apstākļos, tika pieļauta kļūda tiesību piemērošanā. Pēc 2008. gada sprieduma tika atjaunota formālā izmeklēšanas procedūra, kas bija slēgta ar 2004. gada galīgo lēmumu.
- (9) Ar 2010. gada 23. jūlija vēstuli Komisija Beļģijai, kā arī personām, kuras iesniedza piezīmes 2002. gada 11. decembrī ierosinātās formālās izmeklēšanas procedūras ietvaros, deva iespēju iesniegt jaunas piezīmes tās formālās izmeklēšanas procedūras ietvaros, kas tika atjaunota pēc 2008. gada sprieduma. Pēc Komisijas pieprasījuma Beļģijas iestādes 2011. gada 20. aprīlī nosūtīja papildu informāciju ar 2011. gada 14. jūlija un 21. septembra vēstulēm.
- (10) Komisija ar 2012. gada 21. marta vēstuli informēja Beļģiju par lēmumu paplašināt formālo izmeklēšanas procedūru, attiecinot to uz jauniem pasākumiem (turpmāk “2012. gada paplašināšanas lēmums”).
- (11) 2012. gada paplašināšanas lēmums tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ⁽⁷⁾. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par attiecīgajiem pasākumiem.
- (12) Beļģija iesniedza savas piezīmes 2012. gada 22. maijā. Šajās 22. maija piezīmēs nebija iekļauta kopsavilkuma tabula, kas bija paredzēta 2012. gada paplašināšanas lēmuma I pielikumā. Tā tika iesniegta 2012. gada 5. jūnijā.
- (13) Komisija 2012. gada 9. augustā pieprasīja papildu informāciju, jo īpaši par maksām, kuras sedza Valonijas lidostu sabiedrība (turpmāk “SOWAER”), saistībā ar šīs sabiedrības ieguldījumiem Šarleruā lidostā un pasākumiem par labu BSCA. Beļģijas iestādes 2012. gada 3. septembrī iesniedza SOWAER gada finanšu pārskatus par 2001.–2004. gadu un 2012. gada 9. oktobrī un 2012. gada 18. oktobrī – papildu informāciju.
- (14) Komisija 2012. gada 26. oktobrī pēc kādas sanāksmes pieprasīja papildu informāciju. Beļģija iesniedza šo informāciju 2012. gada 9. novembrī.
- (15) Komisija saņēma piezīmes no šādām ieinteresētajām personām:
- piezīmes no ieinteresētās personas C tika saņemtas 2012. gada 14. septembrī,
 - piezīmes no Avioliņiju pārstāvju padomes tika saņemtas 2012. gada 17. septembrī, tāpat kā piezīmes no *Air France*, Eiropas Avioliņiju asociācijas un *Brussels Airport Company*,
 - piezīmes no *Brussels Airlines* tika saņemtas 2012. gada 18. septembrī,
 - piezīmes no BSCA tika saņemtas 2012. gada 4. oktobrī,
 - *Ryanair* nosūtīja savas piezīmes 2012. gada 3. oktobrī, atsaucoties uz piezīmēm, kas bija nosūtītas 2011. gada 30. septembrī, 2012. gada 13. aprīlī un 2012. gada 4. jūlijā. *Ryanair* nosūtīja papildu piezīmes 2013. gada 10. aprīlī, 2013. gada 20. decembrī un 2014. gada 17. un 31. janvārī.
- (16) Komisija nosūtīja šīs piezīmes Beļģijai 2012. gada 2. jūlijā un 29. oktobrī, 2013. gada 3. maijā, 2014. gada 22. janvārī un 24. februārī, dodot tai iespēju iesniegt komentārus. Komisija saņēma Beļģijas komentārus 2012. gada 17. jūlija, 2012. gada 14. decembra un 2013. gada 5. jūnija vēstulēs.

⁽⁵⁾ Komisijas 2004. gada 12. februāra Lēmums 2004/393/EK “Valonijas reģiona un Briseles Dienvidu–Šarleruā lidostas radītās priekšrocības aviokompānijai *Ryanair*, tai uzsākot darbību Šarleruā” (OV L 137, 30.4.2004., 1. lpp.).

⁽⁶⁾ Vispārējās tiesas 2008. gada 17. decembra spriedums *Ryanair*/Komisija T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, II-3646. lpp.

⁽⁷⁾ Sk. 2. zemsvirtras piezīmi.

- (17) Komisija 2014. gada 14. janvārī pieprasīja Beļģijai papildu informāciju, jo īpaši nolūkā piemērot testu par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos pasākumiem par labu BSCA. Beļģija atbildēja, nosūtot 2014. gada 7. un 24. februāra vēstules. Tā kā šīs atbildes tomēr bija nepilnīgas, Komisija 2014. gada 10. martā nosūtīja Beļģijai atgādinājuma vēstuli, lai tai norādītu atbildēs trūkstošo informāciju un pieprasītu sniegt atbildi. Beļģija nosūtīja papildu informāciju 2014. gada 24. martā.
- (18) Komisija 2014. gada 7. februārī pieprasīja Beļģijai sniegt papildu informāciju, jo īpaši attiecībā uz pasākumiem par labu *Ryanair*. Beļģija 2014. gada 18. un 24. martā nosūtīja daļējas atbildes uz uzdotajiem jautājumiem.
- (19) 2014. gada 7. februārī Šarleruā lidostā notika sanāksme, kurā piedalījās pārstāvji no Valonijas reģiona, SOWAER un BSCA, no vienas puses, un Komisijas dienestiem, no otras puses.
- (20) Komisija 2014. gada 25. februārī un 11. martā pieprasīja Beļģijai papildu informāciju un jo īpaši paskaidrojumus par informāciju, kuru Beļģija sniedza 2014. gada 7. un 24. februārī attiecībā uz reģiona un SOWAER pasākumiem par labu BSCA. Beļģija sniedza atbildes vēstulēs, kas tika nosūtītas 2014. gada 25. martā un 4. aprīlī (pielikumi tika nosūtīti 9. aprīlī).
- (21) 2014. gada 17. un 19. martā pēc pamatnostādņu par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām (turpmāk "aviācijas pamatnostādnes")⁽⁸⁾ pieņemšanas Komisija aicināja Beļģiju un ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par aviācijas pamatnostādņu piemērošanu šajā lietā. Turklāt 2014. gada 15. aprīlī tika publicēts paziņojums, aicinot dalībvalstis un ieinteresētās personas iesniegt piezīmes, tostarp par šo lietu, ņemot vērā to, ka ir stājušās spēkā ES pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām. Komisija saņēma piezīmes no *Brussels Airport Company*, *Brussels Airlines*, Avioliņiju pārstāvju padomes, *Air France* un asociācijas "Transports un vide". Tā nosūtīja šīs piezīmes Beļģijai 2014. gada 26. maijā. Beļģija iesniedza savas piezīmes 2014. gada 26. jūnijā.
- (22) Jauna sanāksme, kurā piedalījās Komisijas dienesti, no vienas puses, un Beļģija, BSCA un SOWAER, no otras puses, notika 2014. gada 11. aprīlī. Pēc šīs sanāksmes Beļģija nosūtīja dokumentus, kā arī 2014. gada 5. maija notu par sabiedrisko pakalpojumu uzdevumiem, kas uzticēti BSCA.
- (23) Komisija 2014. gada 5. maijā iesniedza Beļģijai jaunu informācijas pieprasījumu, uz kuru tā atbildēja 2014. gada 13. maijā.
- (24) Beļģija 2014. gada 7. maija vēstulē piekrita, ka šīs lietas ietvaros, ņemot vērā Komisijas dienestu apņemšanos iespējami ātri iesniegt tai arī lēmuma tulkojumu nīderlandiešu valodā, Komisija izņēmuma kārtā saskaņā ar LESD 297. pantu var Beļģijai paziņot šo lēmumu franču valodā. Beļģija piekrita, ka vienīgi šā lēmuma teksts franču valodā ir autentisks un ka lēmums stājas spēkā ar paziņojumu franču valodā.
- (25) *Brussels Airlines* 2014. gada 2. jūlijā nosūtīja to piezīmju atjauninātu redakciju, kas tika iesniegtas 2013. gada 25. septembrī pēc pamatnostādņu par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām projekta publicēšanas. Šīs piezīmes tika nosūtītas Beļģijai 2014. gada 4. jūlijā, un tā iesniedza savas piezīmes 2014. gada 18. jūlijā.

2. INFORMĀCIJA PAR SITUĀCIJU SAISTĪBĀ AR PĀRBAUDĀMAJĪEM PASĀKUMIEM

2.1. BSCA un SOWAER izveide – Valonijas reģiona un SOWAER vēsturiskās saistības attiecībā uz Briseles Dienvidu–Šarleruā lidostu

2.1.1. 1980. gada institucionālā reforma

- (26) Pēc tam, kad tika pieņemts 1980. gada 8. augusta likums par institucionālo reformu, Beļģijas reģioni uzskatīja, ka tiem ir nepieciešamās pilnvaras, lai aprīkotu un ekspluatētu valsts lidlaukus un lidostas, kas atradās to teritorijā, izņemot Briseles Nacionālo lidostu (*Bruxelles-National*), attiecībā uz kuru šādu kompetenci saglabāja Beļģijas federālā valdība.

⁽⁸⁾ OVC 99, 4.4.2014., 3. lpp.

- (27) Kā apgalvo Beļģija ⁽⁹⁾, Valonijas valdība tolaik nolēma izmantot ekonomiskās iespējas, ko radīja minētās transporta infrastruktūras, un pakāpeniski veikt nepieciešamos ieguldījumus. Valonijas valdība 1989. gada 2. maijā apstiprināja Satiksmes ministrijas notu, kas paredzēja, ka: “Tādējādi Valonijas izpildvaras pirmais uzdevums ir darīt visu iespējamo, lai Valonijas lidostas un lidlauki ātri sasniegtu rentabilitātes sliekšni. Šā mērķa sasniegšanai ir kopīgi jāveic vairāki pasākumi, jo īpaši infrastruktūras jomā.”

2.1.2. BSCA izveide un 1991. gada nolīgums starp reģionu un BSCA

- (28) 1991. gadā reģions izveidoja BSCA, lai apsaimniekotu Briseles Dienvidu–Šarleruā lidostu (turpmāk “Šarleruā lidosta”).
- (29) Saskaņā ar 1991. gada 9. jūlija nolīgumu (turpmāk “reģiona un BSCA nolīgums”), reģions uz 50 gadiem piešķir BSCA:
- pakalpojumu koncesiju Šarleruā lidostas publiski pieejamās zonas komerciālai apsaimniekošanai,
 - domēna koncesiju attiecībā uz lidostas zonas pastāvīgu un ekskluzīvu izmantošanu.
- (30) Reģiona un BSCA nolīgums – tostarp šā nolīguma pielikumā pievienotā specifikācija (turpmāk “specifikācija”) – paredz, ka izmaksas kopīgi sedz Valonijas reģions un BSCA.
- a) Attiecībā uz pakalpojumu koncesiju reģiona un BSCA nolīgums ⁽¹⁰⁾ paredz, ka BSCA “uz sava rēķina apmaksā” pienākumus, kas saistīti ar lidostas zonas tehnisko un komerciālo apsaimniekošanu. Tomēr saskaņā ar specifikācijas 25. punktu reģions sedz “ugunsdzēsības ⁽¹¹⁾ un uzturēšanas ⁽¹²⁾ pakalpojumu izmaksas” līdz 1997. gada 1. janvārim.
- b) Attiecībā uz domēna koncesiju nolīgums paredz, ka reģiona atbildība ir koncesijas apgabala sakārtošana, kā arī visi labiekārtošanas, uzstādīšanas un aprikošanas darbi ⁽¹³⁾, bet BSCA uzņemas atbildību par koncesijas apgabala uzkopšanu un uzturēšanu (...) ⁽¹⁴⁾. Specifikācija ⁽¹⁵⁾ arī paredz ikgadēju vai daudzgadīgu aprikošanas programmu, ko BSCA piedāvā un pieņem, konsultējoties ar reģionu, bet par tās finansēšanu atbild koncesijas izdevēja iestāde.
- (31) Attiecībā uz lidostas maksām nolīgums ⁽¹⁶⁾ paredz, ka:
- BSCA ir atļauts iekasēt maksu, kas saistīta ar lidostas satiksmi, kā arī maksu par visiem pakalpojumiem, kurus tai būtu nepieciešams sniegt,
 - kā atlīdzību par koncesiju BSCA maksā reģionam ikgadēju maksu, kas atbilst 35 % no aeronavigācijas maksas, kuru BSCA iekasējusi iepriekšējā gadā. Šo maksu iemaksā fondā, kas finansiāli risina lidostas ekspluatācijas radītās vides aizsardzības problēmas.

2.1.3. Pasākumi attiecībā uz “ugunsdzēsības un uzturēšanas” subsīdiju, ko reģions maksājis BSCA no 1997. līdz 2002. gadam

- (32) Saskaņā ar specifikācijas papildinājumu Nr. 2 kārtība, ka reģions sedz “ugunsdzēsības un uzturēšanas pakalpojumu izmaksas”, tika pagarināta līdz 2000. gada 1. janvārim.

⁽⁹⁾ Beļģijas 2014. gada 24. februāra nota.

⁽¹⁰⁾ Reģiona un BSCA nolīguma 3.2. punkts.

⁽¹¹⁾ Saskaņā ar specifikācijas 12. punktu ugunsdzēsības pakalpojums ir definēts, atsaucoties uz Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas standartiem.

⁽¹²⁾ Saskaņā ar specifikācijas 12. un 19. punktu uzturēšanas pakalpojums ir definēts kā “tehnisks pakalpojums ēku, skrejceļu, apkārtējo teritoriju, transportlīdzekļu u. c. uzturēšanai”, kā arī “tādas zemes, ēku un ēku aprikojuma un iekārtu uzturēšana, kas nodota koncesijā vai valdījumā tādā veidā, lai visu laiku būtu izmantojama paredzētajam nolūkam”.

⁽¹³⁾ Reģiona un BSCA nolīguma 10.1. punkts.

⁽¹⁴⁾ Saskaņā ar reģiona un BSCA nolīguma 13.2. punktu BSCA uzņemas atbildību par koncesijas apgabala uzkopšanu un uzturēšanu. Tai jānodrošina arī visi nepieciešamie mazie vai lieli remontdarbi. Tomēr šā nolīguma papildinājums Nr. 1 ierobežo BSCA atbildību tikai attiecībā uz tādiem lieliem remontdarbiem, ko izraisa steidzamu uzturēšanas darbu neveikšana.

⁽¹⁵⁾ Reģiona un BSCA nolīguma pielikumā iekļautās specifikācijas 22. punkts.

⁽¹⁶⁾ Reģiona un BSCA nolīguma 18. punkts.

- (33) Reģions arī uzņēmās atbildību par ugunsdzēsības un uzturēšanas pakalpojumu izmaksām, kas radās 2000. ⁽¹⁷⁾ un 2001. gadā ⁽¹⁸⁾.
- (34) Attiecībā uz 2002. gadu Beļģija apgalvo, ka, lai arī reģions aizvien bija plānojis arī turpmāk piešķirt kompensāciju par šīm izmaksām, SOWAER izveide un jauna tiesiskā regulējuma ieviešana aizkavēja minētās kompensācijas pagarinājuma formalizēšanu. Kā apgalvo Beļģija, šīs atbildības saglabāšana tika apstiprināta 2001. gada 5. jūlija vēstulē, kuru BSCA nosūtīja Valonijas transporta un aprīkojuma pārvaldei, galvenajos punktos izklāstot BSCA 2002. gada budžetu saistībā ar šo pakalpojumu izmaksām, pēc tālruņa sarunas, kurā reģions apliecināja, ka segs minēto pakalpojumu izmaksas par 2002. gadu.

2.1.4. Ieguldījumu plāna pamatojums attiecībā uz Šarleruā lidostu 1999.–2000. gadā

- (35) XX gadsimta 90. gadu beigās ārējie konsultanti bija veikuši vairākus pētījumus par Šarleruā lidostas attīstības iespējām. Tādējādi reģions pasūtīja *Tractebel* Šarleruā lidostas attīstības stratēģisku izpēti, kas tika pabeigta 2000. gada aprīlī ⁽¹⁹⁾. Vienlaikus arī *Roland Berger International Management Consultant* pētījums 2000. gada jūlijā pievērsās lidostu stratēģijas izstrādei Valonijā ⁽²⁰⁾. Visbeidzot, saistībā ar sarunām ar reģionu no 2001. gada sākuma par iespējamu iejaukšanos BSCA kapitālā *Grands Travaux de Marseille* pasūtīja pētījumu par šīs lidostas potenciālo attīstību ⁽²¹⁾.
- (36) Kā apgalvo Beļģija, arī pirms šiem pētījumiem un esošās infrastruktūras tehnisko ierobežojumu dēļ ⁽²²⁾ bija skaidrs, ka jābūvē jauns terminālis teritorijas ziemeļu daļā. Vairākus zemes gabalus jau bija ekspropriējis uzņēmums *Intercommunale Igretec*, kas bija atbildīgs par "Aeropoles" izveidi. Reģions arī pats veica ekspropriācijas 90. gados, un 1999. gadā *Intercommunale* tam cedēja atpakaļ ekspropriēto zemi. Uz šīs zemes tika uzbūvēts jaunais pasažieru terminālis, kas darbojas pašlaik.
- (37) Sanāksmē, kas notika 2000. gada 20. jūlijā, Valonijas reģions apstiprināja pamatnolīguma nostādnes attiecībā uz daudzgadu ieguldījumu programmu Šarleruā lidostā, jo īpaši minot "konceptiju par jaunu pasažieru termināli", paredzot kopējo budžetu EUR 113,74 miljonu apmērā.

1. tabula

Ieguldījumi infrastruktūrā, kas paredzēti 2000. gada 20. jūlija pamatnolīgumā

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

(miljonos)

⁽¹⁷⁾ Saskaņā ar 1999. gada 16. decembra Dekrētu par Valonijas reģiona vispārējiem budžeta izdevumiem 2000. budžeta gadā un Valonijas valdības 2000. gada 27. septembra Rīkojumu, ar ko piešķir ekspluatācijas subsīdiju BSCA, kas paredzēta izdevumu segšanai saistībā ar Šarleruā lidostas ugunsdzēsības un uzturēšanas pakalpojumiem 2000. gadā.

⁽¹⁸⁾ Saskaņā ar 2000. gada 14. decembra Dekrētu par Valonijas reģiona vispārējiem budžeta izdevumiem 2001. budžeta gadā un Valonijas valdības 2001. gada 4. oktobra Rīkojumu, ar ko piešķir ekspluatācijas subsīdiju BSCA, kas paredzēta izdevumu segšanai saistībā ar Šarleruā lidostas ugunsdzēsības un uzturēšanas pakalpojumiem 2001. gadā.

⁽¹⁹⁾ Minētais pētījums bija veltīts Briseles Dienvidu–Šarleruā lidostas attīstības plānam vidējā termiņā (5 gadi) un ilgtermiņā (20 gadi). Tas atsaucās uz jaunā Ziemeļu termināļa projektu un precīzi raksturoja piedāvātos ieguldījumus.

⁽²⁰⁾ Šis pētījums izcēla Šarleruā lidostas potenciālās nišas un jo īpaši iespēju atvērt bāzi zemo izmaksu reisiem, norādot uz *Ryanair*. Pētījums raksturoja ieguldījumus, kas nepieciešami lidostas attīstībai – skrejceļu sistēma, ekspropriācijas, sanitārija un dažādi tīkli, uzbēršanas un rakšanas darbi, jaunais terminālis, autostāvvietu pakalpojumi un privāta piekļuve lidostai, publiska piekļuve pa autoceļiem un citas pozīcijas (degviela, vadības tornis, ritošais sastāvs u. c.).

⁽²¹⁾ Minētais pētījums apstiprināja Šarleruā lidostas attīstības segmentu, proti, zemo cenu aviosabiedrības, reģionālās aviosabiedrības un čartera aviosabiedrības. Pētījums apstiprināja, ka *Ryanair* bija straujas satiksmes attīstības iespēja īstermiņā, izveidojot bāzi pieciem gaisa kuģiem. Šis pētījums analizēja arī tehniskos nosacījumus saistībā ar aviosabiedrību *Easyjet* un *Go* piesaisti, kā arī reģionālajām un čartera aviosabiedrībām.

⁽²²⁾ Tehniskie ierobežojumi bija saistīti ar nepieciešamību uzstādīt III kategorijas *ILS* sistēmu (instrumentālās nolaišanās sistēmu), lai nodrošinātu nolaišanās sliktas redzamības apstākļos, jo tas bija nepieciešams, lai varētu piesaistīt aviosabiedrības ar bāzētiem gaisa kuģiem un regulārām satiksmes līnijām. Tolaik saimnieciskās darbības parka "Aeropole" projekts savā sākotnējā plānā bija paredzēts ievērojami tālāk uz dienvidiem, tādējādi tas neļautu attīstīt lidostas infrastruktūras.

- (38) Reģions 2000. gada 8. novembrī pieņēma lēmumu, izpildot savu 2000. gada 20. jūlija lēmumu, un grozīja daudzgadu ieguldījumu programmas pieņēmumus, paredzot kopējās ieguldījumu izmaksas EUR 121 miliona apmērā. Tomēr šim lēmumam pievienotā piezīme liecina: "Ieguldījumi, kas attiecas uz jauno termināli un tā pavadošajām infrastruktūrām, ir īstenojami tikai saistībā ar konkrētu vajadzību attīstību. Minēto ieguldījumu uzņemšanās ir jāvērtē atkarībā no darbības attīstības." Šajā piezīmē ir raksturotas izmaiņas līdzšinējās izmaksās, ko radījis jaunais terminālis: "Gadījumā, ja to prasa faktiskas lidostas vajadzības (...), jaunā termināļa un ar to saistīto pavadošo infrastruktūru īstenošana var radīt ieguldījumus BEF 1 514 miljonu apmērā." Tas atbilst aptuveni EUR 37,5 miljoniem, tomēr piezīmē nav precizēts laika grafiks šīs summas apgūšanai (sk. 9. tabulu). Tajā brīdī vēl nebija noteikta kārtība Šarleruā lidostas ieguldījumu programmas finansēšanai ⁽²³⁾.

2. tabula

Ieguldījumi infrastruktūrā, kas paredzēti 2000. gada 8. novembra lēmumam pievienotajā piezīmē

(miljonos)

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

A – tiešs reģiona finansējums; B – ieguldījumu subsīdijas.

2.1.5. SOWAER izveide 2001. gada 1. jūlijā

- (39) Reģions 2001. gada 1. jūlijā izveidoja sabiedrību, kas atradās pilnīgā tā kontrolē, Valonijas lidostu sabiedrību (turpmāk "SOWAER"), lai attīstītu reģiona lidostu infrastruktūru, nodotu šo infrastruktūru to sabiedrību rīcībā, kas apsaimnieko attiecīgās lidostas, un uzturētu to darba kārtībā, uzņemoties liela apjoma uzturēšanas un remonta darbus.
- (40) Iepriekš – ar 2001. gada 23. maija lēmumu, kura mērķis bija "izveidot finansiālu mehānismu un radīt specializētu sabiedrību", – reģions apstiprināja SOWAER statūtus un finanšu plānu 2001.–2004. gadam ⁽²⁴⁾ un jo īpaši kopējo ieguldījumu summu Šarleruā lidostai BEF 3 753 miljonu apmērā, proti, aptuveni EUR 93 miljonu apmērā, no kuriem EUR 28 miljoni bija paredzēti jaunajam terminālim (sk. 3. tabulu).

3. tabula

Ieguldījumi infrastruktūrā, kas paredzēti SOWAER finanšu plānā, kuru reģions apstiprināja 2001. gada 23. maijā

(miljonos)

	2001	2002	2003	2004	Kopā BEF	Kopā EUR
Zeme	253	15	0	38	306	7,59
Infrastruktūra	741	709	548	319	2 317	57,44

⁽²³⁾ Pēc tam bija paredzēta arī Valonijas reģiona transporta sabiedrības (*Société Régionale Wallonne du Transport, SRWT*) finansiāla iejaukšanās, kas galu galā tika atcelta. Iepriekš minētā piezīme arī norādīja, ka "tāpēc ir jāpielāgo arī esošie dokumenti (koncesijas nolīgums un tā pielikumos iekļautā specifikācija un protokoli), lai ņemtu vērā jauno formulu, kas tiks izmantota ieguldījumu finansēšanai".

⁽²⁴⁾ Iesniegts kā Beļģijas 2003. gada 26. augusta vēstules 19. pielikums.

	(miljonos)					
	2001	2002	2003	2004	Kopā BEF	Kopā EUR
Terminālis	10	500	500	120	1 130	28,01
Kopā	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

- (41) Detalizētāks finanšu plāns, kas atspoguļoja jaunākās izmaiņas Ljēžas un Šarleruā ieguldījumu programmās, tika iesniegts SOWAER valdei 2002. gada martā ⁽²⁵⁾. Pēc tam šis plāns tika regulāri atjaunināts (aptuveni vienu reizi gadā).
- (42) Arī saskaņā ar SOWAER finanšu plānu, kas apstiprināts 2001. gada 23. maijā, iemaksas vides aizsardzības fondā bija ierobežotas līdz BEF 75 miljoniem (EUR 1,86 miljoni) par 2002. gadu. Šis finanšu plāns SOWAER ieņēmumos iekļāva arī vides aizsardzības fonda bilanci atbilstoši šim uzņēmumam deleģētajiem uzdevumiem.

2.1.6. SOWAER un BSCA 2002. gada 15. aprīļa nolīgums un reģiona un BSCA 2002. gada 29. marta nolīguma papildinājums Nr. 3

- (43) SOWAER, kas 2002. gada 29. martā bija pārņēmis BSCA 1991. gadā piešķirto domēna koncesiju, 2002. gada 15. aprīlī noslēdza nolīgumu par pakārtotu domēna koncesiju ar BSCA (turpmāk "SOWAER un BSCA 2002. gada nolīgums"), saskaņā ar kuru:
- a) BSCA līdz 2040. gadam var ekskluzīvi izmantot lidostas zonu ekspluatācijas vajadzībām. Šajā lidostas zonā SOWAER apņemas īstenot ieguldījumu programmu (turpmāk "ieguldījumu programma"), kas sīkāk izklāstīta SOWAER un BSCA nolīgumā un ir identiska programmai, kura iepriekš minēta 40. apsvērumā. SOWAER arī apņemas veikt lielus remonta un uzturēšanas darbus attiecībā uz zemi, konstrukcijām un infrastruktūru;
- b) atbildzinot par lidostas zonas nodošanu BSCA rīcībā, ieguldījumu programmas īstenošanu un lielu uzturēšanas darbu veikšanu, šim uzņēmumam jāmaksā koncesijas maksa, kas sastāv no:
- ikgadējās mainīgās daļas, kura atbilst 35 % aeronavigācijas maksas, paredzot maksimālo ierobežojumu, kas laika gaitā mainās (turpmāk "mainīgā ierobežotā maksa"),
 - ikgadējās nemainīgās maksas, kas arī laika gaitā mainās (turpmāk "nemainīgā maksa").
- (44) Gandrīz vienlaikus 2002. gada 29. martā reģions un BSCA vienojās par papildinājumu, ar ko groza reģiona un BSCA nolīgumu. Saskaņā ar šo papildinājumu – reģiona un BSCA nolīguma papildinājumu Nr. 3 ⁽²⁶⁾ – reģions apņemas izmaksāt BSCA:
- subsīdiju, kas šim uzņēmumam ļauj uzņemties segt izmaksas saistībā ar no SOWAER pārņemto lidostas zemi, konstrukcijām un infrastruktūru. Šī subsīdija atbilst nemainīgajai maksai, kas minēta 43. apsvērumā, lai BSCA galu galā apmaksātu tikai mainīgo ierobežoto maksu,
 - subsīdiju, ar ko atlīdzina izdevumus (maksas un ieguldījumus), kurus BSCA apņemas segt saistībā ar "uzturēšanas un ugunsdzēsības" pakalpojumiem. Papildinājums Nr. 3 groza arī specifikācijas 25. punktu, jo īpaši paredzot iekļaut ekspluatācijas aprēķinā par ugunsdzēsības un uzturēšanas pakalpojumu izmaksām arī ieguldījumu izmaksas un/vai ieguldījumu amortizācijas maksas.

2.1.7. Ieguldījumu programmas 2003. gada 3. aprīļa grozījumi

- (45) Valonijas valdība 2003. gada 3. aprīlī pieņēma ieguldījumu programmas grozījumu aktu. Šie grozījumi jo īpaši paredzēja izmainīt jaunā termināļa jaudu, salīdzinot ar līmeni, kas bija nolemts ieguldījumu programmas

⁽²⁵⁾ Iesniegts kā Beļģijas 2014. gada 24. februāra vēstules 2. pielikums.

⁽²⁶⁾ Reģiona un BSCA 2002. gada 29. marta nolīguma papildinājums Nr. 3, 3.2.2. punkts.

sākotnējā redakcijā. Būtībā – divu miljonu pasažieru jaudas vietā turpmāk tika paredzēts būvēt termināli ar trīs miljonu pasažieru jaudu, kā arī ar lielāku autostāvvietu ietilpību, nekā sākotnēji bija plānots. Šādas izmaiņas prasīja papildu ieguldījumus EUR 33 miljonu apmērā.

2.1.8. SOWAER un BSCA 2006. gada 4. aprīļa nolīgums un reģiona un BSCA 2006. gada 10. marta nolīguma papildinājums Nr. 5

(46) SOWAER un BSCA 2002. gada nolīgums 2006. gada 4. aprīlī tika aizstāts ar jaunu nolīgumu (turpmāk "SOWAER un BSCA 2006. gada nolīgums"). Tas atkārtoja SOWAER un BSCA 2002. gada nolīguma galvenos noteikumus, precizējot dažu pakalpojumu saturu, ko SOWAER sniedz BSCA, papildus tiem pakalpojumiem, kas definēti SOWAER un BSCA 2002. gada nolīgumā. Turklāt tas grozīja metodiku, kā aprēķina koncesijas maksas summu, kas BSCA jāmaksā SOWAER.

(47) Paralēli tika izmainīts arī reģiona un BSCA nolīgums, 2006. gada 10. martā vienojoties par papildinājumu Nr. 5. Reģiona un BSCA nolīguma 3.2.2. punkts turpmāk paredzēja, ka:

— reģions kompensē izmaksas, kas BSCA rodas saistībā ar pakalpojumiem, kuri attiecas uz ugunsdrošību, satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā,

— šī kompensācija ir ierobežota. Maksimālā summa, kas 2006. gadā bija noteikta EUR 5 774 000 apmērā, katru gadu tiek indeksēta.

(48) Šis papildinājums arī nosaka, ka finansālās kompensācijas summa ir jāpārskata līdz 2009. gada jūlijam.

2.1.9. Reģiona un BSCA nolīguma 2008. gada 15. janvāra papildinājums Nr. 6

(49) Reģiona un BSCA nolīgums tika vēlreiz grozīts 2008. gada 15. janvārī (ar papildinājumu Nr. 6). Saskaņā ar šo grozījumu:

— papildus pakalpojumiem, kuri attiecas uz ugunsdrošību, satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā, reģions uztic BSCA sniegt pakalpojumus saistībā ar reisu uzraudzību un reģistrāciju, provizorisku reisu plānošanu ⁽²⁷⁾, gaisa kuģu izvietošanu ⁽²⁸⁾ un apsardzi ⁽²⁹⁾ (šos uzdevumus iepriekš tieši nodrošināja pats reģions ⁽³⁰⁾),

— reģiona subsīdija turpmāk sedz ne tikai BSCA izmaksas saistībā ar ugunsdrošību, satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā (paredzot saglabāt ierobežojumus), bet arī izmaksas, kas saistītas ar apsardzi, reisu uzraudzību un reģistrēšanu, provizorisku reisu plānošanu un gaisa kuģu izvietošanu.

2.2. Šarleruā lidostas attīstība

(50) Šarleruā lidostai iepriekš praktiski nebija regulāru lietotāju, bet no 1997. gada 1. maija tā uzņēma aviosabiedrību *Ryanair*, sākotnēji avioliņijas Dublina–Šarleruā ekspluatācijai. *Ryanair* 2001. gada aprīlī atklāja Šarleruā savu pirmo bāzi kontinentālajā Eiropā, sākotnēji piesaistot tai divus gaisa kuģus un piedāvājot jaunus galamērķus (Šanona, Glāzgova, Piza, Venēcija un Karkasona).

(51) Laikā no 2000. līdz 2013. gadam satiksme Šarleruā no aptuveni 200 000 pasažieru pieauga līdz gandrīz 7 miljoniem pasažieru.

⁽²⁷⁾ Minētie uzdevumi ietver: i) visas informācijas apkopošanu par gaisa kuģu kustību; ii) dažādu gaisa kuģu dokumentu apkopošanu; un iii) gaisa kuģu stāvvietu plānošanu un apsaimniekošanu.

⁽²⁸⁾ Gaisa kuģu aizvādīšana līdz stāvvietai.

⁽²⁹⁾ Ar apsardzi saistītie pakalpojumi ietver "skrīninga pārbaudi, attālinātu novērošanu, kontroles apgaitas un patruļas, piekļuves kontroli un apmeklētāju nozīmīšu izsniegšanu". Apsardzes uzdevumi tiek deleģēti BSCA Security, sabiedrībai, kurā 51 % daļu pieder Valonijas reģionam un 49 % – BSCA.

⁽³⁰⁾ Drošuma un drošības uzdevumi Šarleruā lidostā tiek uzticēti BSCA saskaņā ar 2007. gada 19. decembra Dekrētu, ar ko groza 1994. gada 23. jūnija Dekrētu par Valonijas reģionam būtisku lidostu un lidlauku izveidi un ekspluatāciju. Tāpat saskaņā ar šo dekrētu BSCA deleģē drošības uzdevumus BSCA Security, sabiedrībai ar ierobežotu atbildību, kura izveidota šim nolūkam un kuras kapitāls 49 % apmērā pieder BSCA, bet 51 % apmērā – reģionam.

4. tabula

Ikgadējā satiksmes statistika Šarleruā lidostā

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

(52) *Ryanair* aizvien ir nodrošinājusi vairāk nekā [70–80] (*) % satiksmes Šarleruā lidostā.

2.3. BSCA statūti un īpašumtiesības

- (53) BSCA īpašumtiesības laikā no 2001. gada mainījās vairākkārt. 2000. gada beigās BSCA īpašnieks ar vairāk nekā 80 % faktiski bija *Sambrinvest* ⁽³¹⁾, bet mazākuma akcionāri bija *Cockerill Sambre*, *Igretec* ⁽³²⁾ un vairāki citi akcionāri.
- (54) Pirmā pārskatīšana notika, pamatojoties uz Valonijas valdības 2001. gada 8. februāra lēmumu. Ar šo lēmumu valdība uzdeva *Sogepa* ⁽³³⁾ – reģiona kontrolētai sabiedrībai – atpirkt 2 680 BSCA akcijas (proti, 43,79 % kapitāla), ko turēja *Sambrinvest*, paša uzņēmuma BSCA turētās akcijas, kā arī daļas, ko vēlējās pārdot “privātie akcionāri”. Turklāt ar to pašu nolīgumu valdība uzdeva ministram, kurš atbild par lidostu apsaimniekošanu, “sagatavot akcionāru vienošanos, kas būtu saistoša SOWAER, *Sambrinvest* un, iespējams, arī *Igretec*, organizējot šo akcionāru pilnvaru koordināciju uzņēmumā BSCA gan pilnsapulcē, gan valdē un vadības komitejā”.
- (55) Reģions arī nolēma paralēli iesaistīties BSCA kapitāla palielināšanā – šādas rekapitalizācijas princips 2001. gada maijā tika minēts Valonijas valdības lēmumā ⁽³⁴⁾. Šāda kapitāla palielināšana par kopējo summu EUR 3 941 300 apmērā tika īstenota 2002. gada 3. decembrī; SOWAER ieguldīja naudas summu EUR 3 808 660 apmērā, kas atbilda 49,23 % BSCA kapitāla daļu.

(*) Uz šo informāciju attiecas profesionālais noslēpums.

⁽³¹⁾ *Sambrinvest* ir aktīvā riska kapitāla uzņēmums Šarleruā Tūnas (*Charleroi-Thuin*) apgabalā. Tā darbības mērķis ir MVU atbalstīšana un attīstīšana. Līdz 2012. gadam *Sambrinvest* par 50 % piederēja Valonijas reģionam.

⁽³²⁾ *Igretec* ir saīsinājums no *Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques* (Starpkopienų uzņēmums tehnisku un ekonomisku pētījumu vadībai un īstenošanai). Tas piedalās Šarleruā attīstīšanā un atjaunošanā, attīstot lidostu un tai līdzās esošo “Aeropoli”, labiekārtojot rūpnieciskās zonas; savukārt *Igretec* aptver 68 komūnas, lielākoties *Eno (Hainaut)* provincē. Uzņēmuma valdes priekšsēdētājs ir Valonijas reģiona ministru prezidents.

⁽³³⁾ Valonijas Vadības un līdzdalības sabiedrība (*Sogepa*) ir privilēģēts Valonijas reģiona finanšu instruments pārstrukturējamu uzņēmumu atbalstam. Tā iesaistās aizdevumu vai kapitāla veidā, un tā pārvalda daļas, obligācijas, avansa vai procentu maksājumus, kurus Valonijas reģions vai pati šī sabiedrība tur minētajos uzņēmumos, izmantojot valdības deleģētas pilnvaras.

⁽³⁴⁾ 2001. gada 23. maija lēmums “*Lidostu attīstība, finanšu mehānisma izveide un specializētas sabiedrības radīšana*”. Ar šo lēmumu Valonijas valdība apstiprināja SOWAER statūtus, finanšu plānu un budžeta aplēses, kā arī vadības struktūru. Tā aicināja *Sogepa* sākt SOWAER izveidi un noteica, ka “vides aizsardzības pasākumu finansēšanu, izņemot atsevišķus jautājumus, SOWAER izskatīs, saskaņojot ar koncesionāriem”.

5. tabula

Izmaiņas BSCA akcionāru sastāvā ⁽¹⁾

(%)

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

Dati ir spēkā norādītā gada 31. decembrī.

⁽¹⁾ Beļģijas iestāžu 2011. gada 21. septembra un 2014. gada 6. februāra vēstules.

- (56) No 2002. līdz 2008. gadam SOWAER pārvaldīja BSCA kapitāla daļu aptuveni 49 % apmērā. Kā apgalvo Beļģijas iestādes, šī pārvaldīšana tika īstenota Valonijas valdības vārdā.
- (57) 2009. gadā BSCA atvēra savu kapitālu privātam partnerim. Konsorcijs *Belgian Airports* (turpmāk "*Belgian Airports*"), ko veidoja Itālijas grupa *SAVE* un Beļģijas sabiedrība *Holding Communal S.A.* ⁽³⁵⁾, arī iegādājās 27,65 % šā lidostas apsaimniekotāja daļu. *Belgian Airports* piederēja veto tiesības attiecībā uz lēmumiem vairākos svarīgos jautājumos, tostarp par komerciālajiem līgumiem ar *Ryanair*.

3. PASĀKUMU APRAKSTS

- (58) Šis lēmums attiecas uz divu veidu pasākumiem:

- reģiona un SOWAER pasākumiem par labu BSCA (3.1. iedaļa),
- reģiona, SOWAER un BSCA pasākumiem par labu *Ryanair* (3.2. iedaļa).

⁽³⁵⁾ Šī sabiedrība tika likvidēta 2011. gadā.

3.1. Reģiona un SOWAER pasākumi par labu BSCA

(59) Procedūrā paredzētie pasākumi par labu BSCA ir šādi:

- saskaņā ar SOWAER un BSCA nolīgumu un ieguldījumu lēmumiem Šarleruā lidostas zemes un infrastruktūras nodošana BSCA valdījumā un ieguldījumu programmas īstenošana ar mērķi tās modernizēt un paplašināt, kā arī noteiktu SOWAER pakalpojumu sniegšana, tostarp lieli infrastruktūras remontdarbi, kā atlīdzību saņemot BSCA veikto maksu (3.1.1. iedaļa),
- saskaņā ar reģiona un BSCA nolīgumu reģiona piešķirtā subsīdija noteiktiem pakalpojumiem, kas saistīti ar lidostas darbību (sal. ar 3.1.2. iedaļu),
- SOWAER 2002. gada 3. decembrī parakstītā BSCA akciju kapitāla palielināšana (3.1.3. iedaļa).

3.1.1. *Šarleruā lidostas zemes un infrastruktūras nodošana valdījumā, tostarp tās infrastruktūras, kas izveidota ieguldījumu programmas ietvaros, un noteiktu pakalpojumu, jo īpaši lielo remontdarbu, kā atlīdzību saņemot koncesijas maksu, sniegšana*

3.1.1.1. *Šarleruā lidostas zemes un infrastruktūras nodošana valdījumā, tostarp tās infrastruktūras, kas izveidota ieguldījumu programmas ietvaros, un noteiktu pakalpojumu, jo īpaši lielo remontdarbu, sniegšana*

(60) Saskaņā ar SOWAER un BSCA 2002. gada nolīgumu SOWAER:

- piešķir BSCA pakārtotu domēna koncesiju līdz 2040. gadam attiecībā uz lidostas zonas pastāvīgu un ekskluzīvu izmantošanu tās ekspluatācijas nolūkā,
- nodod BSCA rīcībā jaunus ieguldījumus. Ieguldījumu programma, kas jo īpaši paredz jauna termināļa būvniecību, skrejceļa pagarināšanu, gaisa kuģu piebraucamā ceļa izbūvi un stāvvietu papildu gaisa kuģiem, kā arī iekārtas navigācijas atbalstam, veido summu EUR 93 miljonu apmērā ⁽³⁶⁾;

6. tabula

Ieguldījumu programma, kas pievienota SOWAER un BSCA 2002. gada nolīguma pielikumā

	(miljonos)					
	2001	2002	2003	2004	Kopā BEF	Kopā EUR
Zeme	253	15	0	38	306	7,59
Infrastruktūra	741	709	548	319	2 317	57,44
Terminālis	10	500	500	120	1 130	28,01
Kopā	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

⁽³⁶⁾ Šī programma ir identiska programmai, kas minēta 41. apsvērumā.

— veic lielus remontdarbus un lielus uzturēšanas darbus saistībā ar lidostas zemi, konstrukcijām un infrastruktūru, kas atrodas koncesijas apgabalā.

- (61) Ieguldījumu programmu pārskata katru gadu. Šīs izmaiņas tiek iekļautas vienlaikus ar atjauninājumiem, kas saistīti ar papildu izmaksām, kuras netika plānotas 2002. gada aprīlī, un lēmumiem par jauniem ieguldījumiem. Proti, Valonijas valdība 2003. gada 3. aprīlī pieņēma ieguldījumu programmas grozījumu aktu, ko apstiprināja SOWAER valde. Šie grozījumi ⁽³⁷⁾ jo īpaši paredzēja būvēt jaunu termināli ar lielāku jaudu, nekā bija paredzēts sākumā (trim miljoniem pasažieru, nevis diviem miljoniem), un plašāku autostāvvietu, kas būtu lielāka par sākotnēji plānoto. Šādas izmaiņas prasīja papildu ieguldījumus EUR 33 miljonu apmērā.
- (62) Ieguldījumu programmu pārskata katru gadu līdz 2009. gadam ⁽³⁸⁾. SOWAER ieguldījumu programmas kopējās izmaksas Šarleruā laikā posmā no 2002.–2010. gadam saskaņā ar SOWAER valdes novērtējumu pēdējās atjaunināšanas laikā 2009. gadā palielinājās līdz EUR 219 103 435 ⁽³⁹⁾. Kaut arī šī ieguldījumu programma tika apzīmēta kā "ieguldījumu programma 2002.–2010. gadam", izdevumi bija paredzēti līdz pat 2017. gadam.

7. tabula

SOWAER ieguldījumu programmas kopējās izmaksas Šarleruā saskaņā ar SOWAER valdes novērtējumu 2009. gadā

(EUR)

Ieguldījumu veids	
Tradicionālie ieguldījumi	[180 000 000–210 000 000]
no tiem zeme	[4 000 000–5 000 000]
no tiem gaisa kuģu stāvvietu	[36 000 000–40 000 000]
no tiem jaunais terminālis	[80 000 000–100 000 000]
no tiem vadības tornis	[10 000 000–13 000 000]
Iepriekšējās saistības	[1 000 000–2 000 000]
Ieguldījumi, kas rada ieņēmumus	[3 000 000–4 000 000]
Drošība, apsardze un vides aizsardzība	[8 000 000–11 000 000]
Ārkārtas uzturēšanas darbi	[4 000 000–6 000 000]
Kopā	219 103 435

Avots: Beļģijas iestāžu 2011. gada 21. septembra vēstules 7. pielikums.

⁽³⁷⁾ Saskaņā ar SOWAER 2003. gada 3. aprīļa notu Valonijas valdībai, piemērojot šo grozījumu, ieguldījumu programma palielinās no EUR 93 miljoniem līdz EUR 150,8 miljoniem, proti, par papildu EUR 57,8 miljoniem, no kuriem:

- EUR 33 miljoni paredzēti pasažieru termināļa paplašināšanai, salīdzinot ar sākotnēji plānoto;
- EUR 3 miljoni paredzēti vadības torņa būvniecības otrajam posmam;
- EUR 2 miljoni paredzēti drošuma un drošības programmai;
- EUR 1,6 miljoni paredzēti, lai SOWAER varētu pārņemt budžeta aizdevumu;
- EUR 1,5 miljoni paredzēti zemes iegādes atjaunināšanai lidostas apkārtnē;
- EUR 12 miljoni paredzēti, lai nodrošinātu jebkurus iespējamus atvilkumus un korekcijas;
- EUR 4,8 miljoni apzīmēti kā "izmaiņas".

⁽³⁸⁾ Sal. ar Beļģijas 2014. gada 6. februāra notu.

⁽³⁹⁾ Minētajā summā nav iekļauta obligātā papildu ieguldījumu programma (kas netiek apskatīta šajā lēmumā) un ieguldījumi, kurus finansēja pati BSCA.

- (63) Papildus lieliem remonta un uzturēšanas darbiem saskaņā ar SOWAER un BSCA 2006. gada nolīgumu SOWAER apņēmas sniegt papildu pakalpojumus BSCA interesēs, proti, jo īpaši jebkura veida konsultēšanas pakalpojumus (juridiska, vides, finansiāla, administratīva u. c. rakstura), analīzi un ieteikumus attiecībā uz lidostas radīto troksni un Ģeogrāfiskās informācijas sistēmas (ĢIS) definēšanu un atjaunināšanu.

3.1.1.2. *Koncesijas maksa, kura BSCA jāmaksā SOWAER*

- (64) Atlīdzinot par 3.1.1.1. iedaļā minētajiem pakalpojumiem, BSCA maksā SOWAER koncesijas maksu.

i) Līguma noteikumi

- a) Laikposms no 2002. gada 15. aprīļa līdz 2005. gada 31. decembrim

- (65) Saskaņā ar SOWAER un BSCA 2002. gada nolīgumu BSCA maksā reģionam koncesijas maksu, ko veido:

— ikgadēja mainīgā summa (turpmāk "mainīgā ierobežotā maksa"), kas atbilst 35 % no aeronavigācijas maksas, kura iekasēta kārtējā gadā, paredzot maksimālo ierobežojumu EUR 883 689 apmērā 2002. gadā un palielinot par 2 % gadā no 2003. līdz 2006. gadam; šis ierobežojums sasniedz EUR 2 650 000 2007. gadā, palielinot par 2 % gadā, un to pārskata, sākot no 2015. gada ⁽⁴⁰⁾. Šo maksu iemaksā fondā, kas finansiāli risina lidostas ekspluatācijas radītās vides aizsardzības problēmas,

— ikgadējā nemainīgā summa (turpmāk "nemainīgā maksa"), kas noteikta EUR 9 371 000 apmērā par 2002. gadu un pēc tam tiek indeksēta. Šī summa sasniedz EUR 13 525 000, sākot no 2010. gada, un tiek indeksēta ⁽⁴¹⁾.

- (66) Tomēr saskaņā ar reģiona un BSCA koncesijas nolīgumu, kas grozīts 2002. gada 29. martā, BSCA saņem reģiona subsīdiju, kas paredzēta, lai varētu "uzņemties pildīt sabiedrisko pakalpojumu uzdevumus, ekspluatējot Šarleruā lidostu, proti, segt izdevumus, kas saistīti ar tās lidostas zemes, konstrukciju un infrastruktūras izmantošanu, kuru tai dara pieejamu SOWAER". Minētā subsīdija atbilst ierobežotajai nemainīgajai maksai, tāpēc pašai BSCA faktiski ir jāsedz vienīgi mainīgā ierobežotā maksa. Turklāt saskaņā ar SOWAER un BSCA 2002. gada 15. aprīļa nolīgumu BSCA tiek atbrīvota no nemainīgās maksas atlīdzināšanas, ja tā nesaņem reģiona subsīdiju ⁽⁴²⁾.

b) Laikposms no 2006. gada 1. janvāra

- (67) SOWAER un BSCA 2002. gada nolīgums tika grozīts ar SOWAER un BSCA 2006. gada nolīgumu, ko piemēro no 2006. gada 1. janvāra. Saskaņā ar šo nolīgumu ⁽⁴³⁾ BSCA maksā SOWAER:

— ikgadēju mainīgo summu, kas noteikta EUR 1,5 apmērā par vienu pasažieri un EUR 8 apmērā par kravas tonnu, un to indeksē, pamatojoties uz Beļģijas patēriņa cenu indeksu ⁽⁴⁴⁾. Šī mainīgā summa tiek līgumiski ierobežota līdz EUR 956 533 ⁽⁴⁵⁾ par 2006. gadu, pēc tam – līdz EUR 2 651 067 no 2007. gada, bet no 2008. gada šī summa palielinās par salikto procentu likmi 2 % gadā,

— ikgadēju nemainīgo summu EUR 10 094 000 apmērā, palielinot par 2 % gadā.

⁽⁴⁰⁾ SOWAER un BSCA 2002. gada nolīguma 11. punkts.

⁽⁴¹⁾ Turpat.

⁽⁴²⁾ SOWAER un BSCA 2002. gada nolīguma 11.3. punkts paredz, ka "BSCA iegūst atbrīvojumu no nemainīgās maksas atlīdzināšanas, ja tā nesaņem vai vairs nesaņem Valonijas reģiona subsīdiju tāda iemesla dēļ, kas nav saistīts ar izdarītu pārkāpumu vai nav atkarīgs no tās gribas".

⁽⁴³⁾ SOWAER un BSCA 2006. gada pakalpojumu nolīguma 12. punkts.

⁽⁴⁴⁾ No 2007. gada indeksācija notiek vienu reizi gadā. To aprēķina, pamatojoties uz Beļģijas patēriņa cenu indeksu.

⁽⁴⁵⁾ Maksimālais ierobežojums EUR 956 533 apmērā atbilst EUR 883 689 robežvērtībai (kas paredzēta SOWAER un BSCA 2002. gada nolīgumā), palielinot par 2 % gadā.

- (68) Līdzās tam reģiona un BSCA 2006. gada 10. marta pakalpojumu koncesijas nolīgums groza noteikumus par reģiona subsīdiju, kas paredzēta, lai segtu BSCA maksas nemainīgo daļu, kas maksājama SOWAER ⁽⁴⁶⁾, un atkārtu atbrīvojuma klauzulu, kas minēta 66. apsvērumā ⁽⁴⁷⁾.
- (69) Visbeidzot, ar SOWAER un BSCA 2006. gada nolīguma 2009. gada 27. maija papildinājumu Nr. 1 BSCA un SOWAER vienojās, ka, sākot no 2009. gada, BSCA maksā SOWAER ikgadēju papildu summu EUR [...] apmērā par katru papildu kvadrātmetru ⁽⁴⁸⁾, lai SOWAER varētu iegādāties jaunus zemes gabalus un attiecīgi palielinātos pakalpojumu nolīguma apjoms. Minētās papildu summas palielinās līdz EUR 1 206 2010. gadā, EUR 1 230 2011. gadā, EUR 1 255 2012. gadā un EUR 1 280 2013. gadā ⁽⁴⁹⁾.
- ii) Maksas summas, kuras BSCA maksā SOWAER
- (70) Ņemot vērā šos apstākļus, maksas summas, kuras BSCA faktiski maksāja SOWAER, ir apkopotas 8. tabulā, iekļaujot arī kompensācijas, ko reģions maksāja BSCA par nodošanu SOWAER.

8. tabula

Maksa, kuru BSCA samaksāja SOWAER ⁽¹⁾

(EUR)

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

Papildus nemainīgajai un mainīgajai daļai, kopējā maksa ietver arī papildu summu, kas saistīta ar pakalpojumu nolīguma apjoma palielināšanos, sākot no 2009. gada, kā paredzēts 69. apsvērumā. Neto maksā ir iekļauta reģiona subsīdija BSCA.

⁽¹⁾ Beļģijas 2014. gada 24. februāra vēstules 2. pielikums.

⁽⁴⁶⁾ Saskaņā ar šo papildinājumu reģiona finansiālā kompensācija BSCA tagad ir paredzēta vienīgi "izdevumiem, kas saistīti ar lidostas zemes, konstrukciju un infrastruktūras izmantošanu, ko tās valdījumā nedevusi SOWAER, lai sniegtu pakalpojumus saistībā ar ugunsdrošību, satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā". Tāpēc šīs summas ir iekļautas reģiona budžetā kā "subsīdija BSCA, lai tā varētu nodrošināt sabiedrisko pakalpojumu uzdevumus, ekspluatējot lidostu".

⁽⁴⁷⁾ 2006. gada 4. aprīļa pakalpojumu nolīguma 12.3. punkts paredz, ka "BSCA iegūst atbrīvojumu no pakalpojumu maksas atlīdzināšanas, ja tā nesaņem vai vairs nesaņem Valonijas reģiona finansiālo kompensāciju tāda iemesla dēļ, kas nav saistīts ar izdarītu pārkāpumu vai nav atkarīgs no tās gribas".

⁽⁴⁸⁾ Šī summa tiek indeksēta līdz 2 % gadā. To piemēro platībām, kuras iekļauj pakārtotās koncesijas apjomā, sākot no dienas, kad SOWAER tās iegādājās.

⁽⁴⁹⁾ Beļģijas 2014. gada 24. februāra vēstules 2. pielikums.

3.1.2. *Subsīdija, kuru reģions maksā par vairākiem pakalpojumiem saistībā ar lidostas darbību*

3.1.2.1. *Līguma noteikumi*

a) Laikposms no 2002. gada 29. marta līdz 2005. gada 31. decembrim

- (71) Reģiona un BSCA koncesijas nolīguma 2002. gada 29. marta papildinājums Nr. 3 groza reģiona un BSCA nolīguma 3.2. punktu un paredz, ka Valonijas reģions atlīdzina izdevumus, kas saistīti ar ugunsdzēsības un uzturēšanas pakalpojumiem:

— ugunsdzēsības pakalpojums ir definēts, atsaucoties uz Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas standartiem ⁽⁵⁰⁾,

— uzturēšanas pakalpojums ir definēts kā "tehnisks pakalpojums ēku, skrejceļu, apkārtējo teritoriju, transportlīdzekļu u. c. uzturēšanai" ⁽⁵¹⁾, kā arī "tādas zemes, ēku un ēku aprīkojuma un iekārtu uzturēšana, kas nodota koncesijā vai valdījumā tādā veidā, lai visu laiku būtu izmantojama paredzētajam nolūkam" ⁽⁵²⁾.

- (72) 2002. gada 29. marta papildinājums Nr. 3 groza arī specifikācijas 25. punktu un paredz, ka koncesionārs iesniedz koncesijas izdevējai iestādei budžetu par ugunsdzēsības un uzturēšanas pozīcijām un nodrošina atsevišķu ienākuma veidošanas kontu, kuru koncesijas izdevēja iestāde var jebkurā brīdī analizēt un kontrolēt.

"Ienākuma veidošanas kontā īpaši tiek piesaistītas:

— pilnas izmaksas, ko rada personāls, kas atbild par ugunsdrošību un lidostas teritorijas uzturēšanu, un šā personāla uzraudzības izmaksas, tostarp darba devēja iemaksas un ar tām saistītie noteikumi (jaunas darbības),

— dažādu pakalpojumu un preču izmaksas (tostarp iespējamie apakšuzņēmēji),

— ieguldījumu izmaksas un/vai ieguldījumu amortizācijas maksa ⁽⁵³⁾,

— iespējamie apakšuzņēmēju izdevumi uzturēšanas un ugunsdrošības jomā."

b) Laikposms no 2006. gada 10. marta līdz 2007. gada 31. decembrim

- (73) Reģiona un BSCA koncesijas nolīguma 2006. gada 10. marta papildinājums Nr. 5 groza reģiona un BSCA nolīguma 3.2.2. punktu šādi: "Valonijas reģiona budžetā katru gadu tiek iekļauta: (...) finansiāla kompensācija, ko Valonijas reģions piešķir BSCA par to pakalpojumu sniegšanas izmaksām, kuri saistīti ar ugunsdrošību, satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā, ievērojot nosacījumus, kas minēti šim nolīgumam pielikumā pievienotās specifikācijas 25. punktā."

- (74) Papildinājums Nr. 5 groza arī specifikācijas 25. punktu. Grozītais 25. punkts paredz, ka "pakalpojumi, kas saistīti ar satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā, ietver lidostas teritorijas kārtējo uzturēšanu, ēku, skrejceļu, apkārtējās teritorijas un transportlīdzekļu uzturēšanas tehniskos pakalpojumus, neliela apjoma darbus, piemēram, skrejceļa un pievedceļu asfaltēšanu, kārtējo uzturēšanu un remontēšanu, skrejceļa apgaismojuma un marķējuma uzturēšanu un saglabāšanu darba kārtībā, pļaušanas darbus, skrejceļa un tā marķējuma attīrīšanu, sniega izvešanu un jebkuru citu pakalpojumu, kas nodrošina satiksmes drošību uz zemes un lidostas teritorijas un infrastruktūras drošību, izņemot lidostas zonas komercplatībās".

- (75) Saskaņā ar specifikācijas 25. punktu finansiālās kompensācijas maksimālā robeža ir EUR 5 774 000 par 2006. gadu. Šo ierobežojumu indeksē katru gadu līdz 2009. gada 31. decembrim. Finansiālās kompensācijas summa ir jāpārskata, vēlākais 2009. gada otrajā pusgadā.

⁽⁵⁰⁾ Specifikācijas 12. punkts.

⁽⁵¹⁾ Turpat.

⁽⁵²⁾ Specifikācijas 19. punkts.

⁽⁵³⁾ Ieguldījumu izmaksas un/vai ieguldījumu amortizācijas maksa iepriekšējos dokumentos nebija minēta.

- (76) Turklāt specifikācijas 25.7. punkts, kas iekļauts ar 2006. gada 10. marta papildinājumu Nr. 5, paredz, ka kompensācijas summa nedrīkst pārsniegt faktiskās izmaksas, kas radušās BSCA, un jebkura pārmērīga izmaksu kompensācija ir jāsedz no budžeta kompensācijas, ko īsteno, iegrāmatojot šo summu nākamā gada budžetā.

c) Laikposms no 2008. gada 1. janvāra

- (77) Reģiona un BSCA koncesijas nolīguma 2008. gada 15. janvāra papildinājums Nr. 6 groza specifikācijas 25.1. punktu un pievieno pakalpojumiem, kuru sniegšana jau ir uzticēta BSCA⁽⁵⁴⁾, reisu uzraudzību un reģistrēšanu, provizorisku reisu plānošanu, gaisa kuģu izvietošanu un apsardzi.
- (78) Reisu uzraudzība un reģistrēšana paredz aizpildīt Valonijas administrācijas datubāzi, iekļaujot tajā informāciju par reisiem (pasažieru skaitu, reģistrāciju, pilota uzvārdu, gaisa kuģa tipu, reisa raksturu, izlidošanas vietu, gaisa kuģa svaru utt.). Reisu plānošana attiecas uz sakariem, reisa plāniem, laika nišām, radio paziņojumiem un gaisa kuģu stāvvietu apsaimniekošanu. Reisu uzraudzību un reģistrēšanu un reisu plānošanu nodrošina "navigācijas birojs".
- (79) Gaisa kuģu izvietošana ietver divus uzdevumus, proti, izvietošanu "stāvvietā", ko īsteno zonu koordinators katra gaisa kuģa ielidošanas laikā un "follow me" (seko man) pakalpojums, kas nozīmē gaisa kuģa pavadīšanu transportlīdzeklī, un to izmanto vienīgi tiem pilotiem, kas nepārzina lidostu (darījumu aviācijā), vai lielas ietilpības lidmašīnām ar kodu D. Šarleruā lidostā šādas darbības tiek veiktas ļoti reti (ne biežāk kā 100 reizu gadā).
- (80) Apsardzes pakalpojumi ir definēti specifikācijas grozītajā 25.2. punktā, kas grozīts ar 2008. gada 15. janvāra papildinājumu Nr. 6: "skrīninga pārbaude, attālināta novērošana, kontroles apgaitas un patruļas, piekļuves kontrole un apmeklētāju nozīmīšu izsniegšana." BSCA deleģē apsardzes pakalpojumu nodrošināšanu publisko tiesību sabiedrībai ar ierobežotu atbildību BSCA Security. BSCA Security pienākumi ir definēti, atsaucoties uz 1997. gada 23. jūnija Dekrētu par Valonijas reģiona lidostu izveidi⁽⁵⁵⁾. BSCA Security 51 % pieder Valonijas reģionam un 49 % – BSCA.
- (81) Finansiālās kompensēšanas kārtība ir noteikta ar specifikācijas grozīto 25.1. punktu, un tā ir šāda:
- attiecībā uz pakalpojumiem, kas saistīti ar ugunsdrošību, satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā, reģions uzņemas segt izmaksas saistībā ar to sniegšanu tādā pašā kārtībā kā definēts papildinājumā Nr. 5 (sal. ar 75. apsvērumu) un līdz 2009. gada 31. decembrim; pusēm jāpārskata kompensācijas summa ne vēlāk kā 2009. gada otrā pusgada laikā,
 - attiecībā uz pakalpojumiem, kas saistīti ar reisu uzraudzību un reģistrāciju, provizorisku reisu plānošanu, gaisa kuģu izvietošanu un apsardzi⁽⁵⁶⁾, reģions uzņemas segt šo pakalpojumu izmaksas par 2008. un 2009. gadu. No 2010. gada 1. janvāra izmaksu segšanu ierobežo par iepriekšējo gadu izmaksātās kompensācijas indeksētā summa.
- (82) Specifikācijas 25.7. punkts ir grozīts un paredz, ka kompensācijas summa nedrīkst pārsniegt faktiskās izmaksas, kas radušās BSCA, pēc tās maksas atskaitīšanas, ko iespējams iekasēt no lietotājiem šo pakalpojumu apmaksāšanai.

3.1.2.2. Valonijas reģiona izmaksātās subsīdijas summa

- (83) 9. tabulā ir apkopota informācija par subsīdijām, ko Valonijas reģions izmaksājis BSCA un BSCA Security, neskaitot subsīdiju par "sabiedriskas nozīmes uzdevumiem", kas kompensē ikgadējo nemainīgo maksu.

⁽⁵⁴⁾ Pakalpojumi, kas saistīti ar ugunsdrošību, satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā.

⁽⁵⁵⁾ Beļģijas 2014. gada 5. februāra vēstules 10. pielikumā ir iekļauti BSCA Security statūti.

⁽⁵⁶⁾ Attiecīgajā daļā ir minēti arī pakalpojumi, kas saistīti ar satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā.

9. tabula

Subsīdijas, ko reģions izmaksājis BSCA vai BSCA Security⁽¹⁾ no 2001. līdz 2013. gadam (neskaitot subsīdiju par "sabiedriskas nozīmes uzdevumiem" ,kas kompensē ikgadējo nemainīgo maksu)

	Ugunsdzēsība, drošība, uzturēšana	Apsardze un drošība	Navigācijas birojs, tostarp gaisa kuģu izvietošana	Kopā
2001	2 892 612	—	—	2 892 612
2002	3 201 000	—	—	3 201 000
2003	4 184 964	—	—	4 184 964
2004	5 182 000	—	—	5 182 000
2005	5 525 000	—	—	5 525 000
2006	5 774 000	—	—	5 774 000
2007	5 774 000	—	—	5 774 000
2008	5 993 000	9 233 984	317 000	15 544 054
2009	6 148 000	13 512 788	417 324	20 078 112
2010	6 148 000	13 596 515	419 909	20 164 424
2011	6 148 000	13 703 323	533 323	20 384 646
2012	6 148 000	14 013 621	454 381	20 616 002
2013	6 148 000	14 013 621	454 381	20 616 002
Kopā	69 266 576	78 073 852	2 596 388	149 936 816

Avots: Beļģijas 2014. gada 6. februāra vēstules 9. pielikums, grozīts attiecībā uz subsīdiju *Giro* ar Beļģijas atbildi, kas nosūtīta 2014. gada 25. martā.

(¹) Subsīdiju, kas izmaksāta par apsardzes un drošības pakalpojumiem, saņēma BSCA Security.

3.1.3. SOWAER parakstītā kapitāla palielināšana

- (84) Saistībā ar attīstības projektiem, jo īpaši ar sarunām par 2001. gada līgumiem ar *Ryanair*, 2001. gada 31. jūlija stratēģiskajā piezīmē, kas iesniegta BSCA valdei, norādīts, ka "BSCA turpmākajos trīs gados būtu jāuzkrāj zaudējumi 164 miljonu apmērā. Tāpēc tās pašu kapitāls 2003. gada 31. decembrī jāsamazina līdz 23 miljoniem franku, proti, mazāk par 20 % no pašreizējā kapitāla BEF 153 miljonu apmērā. Tādējādi jāparedz kapitāla palielināšana par EUR 5 miljoniem, lai nepieļautu nonākšanu nedrošā stāvoklī".
- (85) Faktiski – 2001. gada 23. maija lēmumā par SOWAER finanšu plānu reģions jau apstiprināja principu par pakāpenisku kapitāla iepludināšanu Valonijas lidostu apsaimniekošanas sabiedrībās⁽⁵⁷⁾. Minētajā datumā SOWAER finanšu plāns paredzēja "iegādāties kapitāldaļu BSCA par kopējo summu +/- BEF 60 miljonu apmērā (...) un pēc tam, sadalot to pa trim gadiem, trīs reizes pa 30 miljoniem (600 miljonu kapitālā SOWAER 25 % daļa būtu 150 miljoni)", proti, kapitāla iepludināšanu EUR 3,718 miljonu apmērā sadalot pa trim gadiem.

(⁵⁷) Finanšu plānā norādīts, ka "attīstībai, kas plānota BSCA un SAB, būs nepieciešama būtiska pašu kapitāla palielināšana (papildus ārējam finansējumam) un tādejādi arī SOWAER veikta uzraudzība".

- (86) Kapitāla palielināšana galu galā tika īstenota vienu reizi – 2002. gada 3. decembrī. Parakstītais kapitāls tika pilnībā apmaksāts; tādējādi SOWAER ieguldīja EUR 3,809 miljonus skaidrā naudā, iegūstot 49,23 % BSCA kapitāla daļu ⁽⁵⁸⁾.

3.2. Reģiona un BSCA pasākumi par labu *Ryanair* ⁽⁵⁹⁾

3.2.1. 2001. gada līgumi

- (87) Ar terminu “2001. gada līgumi” kopā tiek apzīmēti šādi dokumenti:

- Valonijas valdības 2001. gada 6. novembra apņemšanās,
- 2001. gada 2. decembra līgums starp BSCA un *Ryanair* (turpmāk “2001. gada līgums”),
- 2001. gada 12. decembra *Promocy* nolīgums un 2002. gada 31. janvāra līgums starp *Promocy* un *Leading Verge*, par kuriem BSCA valde pieņēma lēmumu 2001. gada 31. jūlijā ⁽⁶⁰⁾.

3.2.1.1. Valonijas valdības 2001. gada 6. novembra apņemšanās

- (88) Reģions 2001. gada 6. novembrī noslēdza līgumu ar *Ryanair*. Šis līgums paredzēja nolaišanās maksu EUR 1 apmērā par katru pasažieri, kas atlidoja ar *Ryanair*, proti, nolaišanās maksas samazinājumu 50 % apmērā, salīdzinot ar Valonijas valdības noteikto un publicēto summu, un tajā tika lietota cita aprēķinu metodika ⁽⁶¹⁾ (būtībā tolaik lidostas maksa, ko iekasēja no aviosabiedrībām, tika noteikta saskaņā ar tarifu skalu, ko regulēja un publicēja Valonijas valdība, nevis BSCA). Turklāt reģions apņēmās atlīdzināt *Ryanair* tiešos zaudējumus, kas šai sabiedrībai rastos, ja tiktu veiktas izmaiņas lidostas nodokļa apmērā vai lidostas darbalaikā no 2001. līdz 2016. gadam, izņemot gadījumus, ja šādas izmaiņas nosaka Eiropas Savienība, federālā valdība, Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija vai citas starptautisko tiesību prasības.

3.2.1.2. 2001. gada līgums, tostarp noteikumi attiecībā uz *Promocy*

- (89) Saskaņā ar 2001. gada līgumu starp BSCA un *Ryanair* BSCA noteica cenu par *Ryanair* saņemtajiem lidlauka pakalpojumiem EUR 1 apmērā par katru pasažieri ⁽⁶²⁾, kas ir desmit reizes mazāk nekā cena, kuru BSCA 2001. gadā prasīja no citiem lietotājiem.
- (90) BSCA arī apņēmās finansiāli un ar dažādu pakalpojumu sniegšanu palīdzēt segt izdevumus, kas saistīti ar *Ryanair* bāzes atvēršanu Šarleruā ⁽⁶³⁾. Šis ieguldījums sasniedza līdz:
- EUR 250 000, lai segtu *Ryanair* personāla viesnīcas izdevumus un uzturlīdzekļus,
 - EUR 160 000, lai finansētu jauna maršruta atvēršanu, paredzot ne vairāk kā trīs maršrutus katram gaisa kuģim šajā bāzē, proti, summai nepārsniedzot EUR 1 920 000,
 - EUR 768 000, lai piedalītos pilotu un apkalpes locekļu darbā pieņemšanas un apmācības izdevumu segšanā attiecībā uz jaunajiem lidostas apkalpotajiem galamērķiem,
 - EUR 4 000 biroja iekārtu iegādei.
- (91) Vienlaikus BSCA bija bez maksas jānodod *Ryanair* rīcībā 100 kvadrātmetru biroja platības un 100 kvadrātmetru “inženiertehniskā centra”, kā arī jānodrošina neekskluzīvas piekļuves tiesības mācību telpai. BSCA bija arī jānodrošina viss nepieciešamais, lai *Ryanair* par minimālu samaksu vai bez maksas varētu izmantot gaisa kuģu tehniskās apkopes angāru.

⁽⁵⁸⁾ Pārējās daļas, kas radās, palielinot kapitālu, par kopējo summu aptuveni EUR 133 000 apmērā parakstīja vairāki mazākuma akcionāri: sabiedrības SONACA, *Carolo Parking* un *Igretec*.

⁽⁵⁹⁾ BSCA 2012. gada 6. jūlijā noslēdza jaunu līgumu ar *Ryanair*. Tā kā šis līgums nebija paredzēts ne pasākumos, kas minēti 2002. gada sākšanas lēmumā, ne tajos, kas minēti 2012. gada paplašināšanas lēmumā, tas netiek analizēts šajā lēmumā.

⁽⁶⁰⁾ Informācija, kas sniegta 2003. gada 24. jūnija sanāksmē, kurā piedalījās Komisija un Beļģijas iestādes.

⁽⁶¹⁾ Kaut arī nolaišanās maksu aprēķina atkarībā no svara uz vienu gaisa kuģa tonnu vispārējā kārtībā, kādu piemēro visiem, attiecībā uz *Ryanair* to aprēķināja, izmantojot atšķirīgu pamatu, un iekasēja par katru iekāpjošo pasažieri.

⁽⁶²⁾ 2001. gada 2. decembra līguma starp BSCA un *Ryanair* 1.3. punkts.

⁽⁶³⁾ 2001. gada 2. decembra līguma starp BSCA un *Ryanair* 1.5. punkts.

- (92) Turklāt saskaņā ar 2001. gada līguma noteikumiem *Ryanair* un *BSCA* izveidoja kopīgu komerciālās attīstības sabiedrību ar nosaukumu *Société de Promotion de Brussels South Charleroi Airport* (Briseles Dienvidu-Šarleruā lidostas attīstības sabiedrība, turpmāk "Promocy"). *Promocy* darbības mērķis bija Šarleruā un tās reģiona attīstība, komerciāli ekspluatējot lidostu ⁽⁶⁴⁾ (piemēram, *Promocy* daļēji finansēja *Ryanair* veicināšanas biļešu cenas). *BSCA* un *Ryanair* bija vienādā proporcijā jānodrošina *Promocy* darbība ⁽⁶⁵⁾. Tādējādi *BSCA* un *Ryanair* vienādā apmērā parakstījās uz *Promocy* pamatkapitālu, kas kopā sasniedza EUR 62 500. Turklāt *BSCA* un *Ryanair* abas maksāja EUR 4 par katru pasažieri, kuru *Ryanair* pārvadāja no Šarleruā lidostas.
- (93) Maksas par katru izlidojošo pasažieri, ko piemēroja *Ryanair* darbībām saskaņā ar 2001. gada līgumu, un iemaksas *Promocy* finansēšanai ir apkopotas 10. tabulā.

10. tabula

Maksas, ko piemēroja *Ryanair* saskaņā ar 2001. gada līgumu ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nolaišanās maksa	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Maksa par vienu pasažieri	7	7	7,38	7,5	7,88	8	8	8	8	8	8	8
Lidlauka pakalpojumi	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Promocy	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4
<i>Ryanair</i> neto maksājumi kopā	5	5	5,58	5,76	6,14	6,26	6,52	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6

2001. gada līguma tarifi, kas mainījās 1. aprīlī, tika piemēroti proporcionāli, lai būtu salīdzināmi gada griezumā (no 1. janvāra līdz 31. decembrim).

⁽¹⁾ Maksa par katru izlidojošo pasažieri saskaņā ar datiem, kas sniegti Beļģijas iestāžu 2011. gada 14. jūlija atbildē. Maksas par laika posmu no 2001. līdz 2003. gadam ir vienādas ar 2004. gada maksām.

- (94) No otras puses, sabiedrība *Ryanair* apņēmas vis-à-vis *BSCA* piesaistīt noteiktu gaisa kuģu skaitu (no diviem līdz četriem) Šarleruā bāzei un ekspluatēt katru gaisa kuģi vismaz trīs rotācijas katru dienu, izlidojot no Šarleruā 15 gadu periodā (2001.–2016. gadā), uz ko attiecās šis līgums. Tādējādi minētā Īrijas aviosabiedrība nodrošināja lidostas apsaimniekotājam tādu pasažieru satiksmi, kas tam ļāva rēķināties ar ieņēmumiem, ko nodrošināja lidostas nodokļi vai citas darbības, kas nebija saistītas ar aeronavigāciju. Saskaņā ar līgumu gadījumā, ja *Ryanair* pārtrauktu darbību Šarleruā pirmajos piecos līguma darbības gados, šai sabiedrībai būtu jāatlīdzina *BSCA* daļa no izdevumiem, kas saistīti ar *Ryanair* bāzes atvēršanu un mārketinga iemaksām. Sākot no līguma darbības piektā gada, šis atlīdzības summa pakāpeniski samazinās ⁽⁶⁶⁾.

3.2.2. 2004. gada 11. jūnija ministra rīkojums un 2004. gada 24. jūnija *BSCA* vēstule

- (95) Kā apgalvo Beļģija, saskaņā ar valsts tiesību normām 2004. gada lēmums *de facto* atcēla 2001. gada līgumus. Tāpēc reģions nolēma 2004. gada 11. jūnijā izdot ministra rīkojumu veicināšanas nolūkā samazināt maksu, kas jāmaksā par gaisa kuģu nolaišanos Šarleruā lidostā. Šis rīkojums stājās spēkā ar atpakaļejošu datumu 2004. gada 13. februārī. Tas paredzēja, ka veicināšanas nolūkā attiecībā uz visām aviosabiedrībām maksa par gaisa kuģa

⁽⁶⁴⁾ 2001. gada 2. decembra līguma starp *BSCA* un *Ryanair* C pielikuma 4. punkts.

⁽⁶⁵⁾ 2001. gada 2. decembra līguma starp *BSCA* un *Ryanair* 1.6. punkts un C pielikums.

⁽⁶⁶⁾ 2001. gada līguma 2. punkts.

nolaišanās, ja tas lido pa regulāru aviolīniju, tika noteikta EUR 1 apmērā par vienu pasažieri (proti, tādu tarifu izmantoja *Ryanair* saskaņā ar 2001. gada līgumiem). Šāds vispārīgs samazinājums bija spēkā tikai 36 mēnešus, skaitot no ministra rīkojuma spēkā stāšanās.

- (96) Ar 2004. gada 24. jūnija vēstuli ⁽⁶⁷⁾ BSCA apņēmas attiecībā uz *Ryanair* turpināt piemērot 2001. gada līgumu noteikumus līdz 2006. gada 31. martam, jo īpaši garantējot minētajai aviosabiedrībai, ka kopējās izmaksas par lidostas pakalpojumu izmantošanu būs EUR 5 par katru izlidojošo pasažieri, un tas atbilda līmenim, kas izrietētu no 2001. gada līgumu piemērošanas, ja tos turpinātu piemērot 2005. un 2006. gadā (sk. 10. tabulu). Šis provizoriskās komerciālās sistēmas nosacījums bija tāds, ka netiks pārsniegts maksimālais skaits – divi miljoni pasažieru gadā attiecībā uz visu lidostas darbību ⁽⁶⁸⁾; tomēr, neraugoties uz nelielu šā ierobežojuma pārsniegumu, kas tika reģistrēts 2004. gadā ⁽⁶⁹⁾, *Ryanair* piedāvātie noteikumi 2004. un 2005. gadā netika mainīti.

3.2.3. 2005. gada papildinājums

- (97) Ar 2005. gada 3. februāra dekrētu reģions deleģēja lidostu apsaimniekotājiem, tostarp BSCA ⁽⁷⁰⁾, tiesības noteikt lidostas maksas tarifus.
- (98) No 2006. gada 1. aprīļa BSCA iekasētās nolaišanās maksas vispārīgais tarifs tika noteikts EUR 2 apmērā par katru izlidojošo pasažieri; šis EUR 2 tarifs tika indeksēts. Turklāt tika izveidota gada atlaižu sistēma atkarībā no izlidojošo pasažieru skaita, un tā ir raksturota 11. tabulā.

11. tabula

Nolaišanās maksas atlaides, kuras no 2006. gada 1. aprīļa piemēroja visām aviosabiedrībām, kas darbojās Šarleruā lidostā ⁽¹⁾

Gada atlaides		
Atlaides lielums procentos (%)	Izlidojošo pasažieru minimālais skaits	Izlidojošo pasažieru maksimālais skaits
0	0	15 000
5	15 001	35 000
10	35 001	50 000
25	50 001	100 000
35	100 001	200 000
50	200 001	—

⁽¹⁾ Beļģijas iestāžu 2011. gada 14. jūlija vēstule un <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>.

- (99) BSCA 2005. gada 9. decembrī piedāvāja *Ryanair* – un šī sabiedrība piekrita – noslēgt jaunu komerciālu līgumu 2005. gada 9. decembrī (turpmāk “2005. gada papildinājums”) attiecībā uz laikposmu no 2006. gada 1. aprīļa līdz 2015. gada 31. decembrim.

⁽⁶⁷⁾ Vēstule, kas iesniegta Komisijai ar Beļģijas iestāžu 2004. gada 13. septembra sūtījumu. Šī vēstule tika sagatavota pēc “vienošanās memoranda”, kas tika parakstīts 2004. gada 8. aprīlī.

⁽⁶⁸⁾ 2004. gada 24. jūnija vēstules 3.b punkts.

⁽⁶⁹⁾ Kopējais pasažieru skaits, kas izmantoja lidostu 2004. gadā, bija 2 034 140 (sk. 1. tabulu).

⁽⁷⁰⁾ 2005. gada 3. februāra Dekrēta par ekonomikas atveseļošanu un administratīvo vienkāršošanu 35. un 36. pants. Šis prasības tika piemērotas Šarleruā lidostai ar 1991. gada koncesijas nolīguma starp reģionu un BSCA papildinājumu Nr. 4, kas 1. punktā paredz, ka “koncesionārs nosaka un iekasē no lietotājiem aeronavigācijas maksas summu, kas jāmaksā par viņa apsaimniekotās lidostas izmantošanu”.

(100) Saskaņā ar 2005. gada papildinājumu:

- nolaišanās maksa, kas bija jāmaksā *Ryanair*, tika aprēķināta, pamatojoties uz vispārīgo tarifu un piemērojot tam atlaidi 50 % apmērā, ja tiek pārsniegts pasažieru skaits 200 000 (sal. Ar 11. tabulu),
- lidlauka pakalpojumu (*handling*) tarifi, ko piemēroja *Ryanair* darbībām, līdz 2015. gadam tika noteikti saskaņā ar 12. tabulu,
- *Ryanair* tika noteikta jauna maksa – *infrastructure access fee* (maksa par piekļuvi infrastruktūrai),
- līgums vairs neparedzēja BSCA maksājumus *Promocy*.

12. tabula

Maksas, ko piemēroja *Ryanair* saskaņā ar 2005. gada papildinājumu ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nolaišanās maksa			[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]
Maksa par vienu pasažieri			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lidlauka pakalpojumi			[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]
Piekļuve infrastruktūrai			[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]
<i>Ryanair</i> neto maksājumi kopā			[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]
Atšķirība no 2001. gada līguma			[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]

Nolaišanās maksas apmēru noteica *Ryanair* pasažieru skaita prognozes 2005. gada papildinājuma parakstīšanas brīdī.

⁽¹⁾ Maksa par katru izlidojošo pasažieri saskaņā ar datiem, kas sniegti Beļģijas iestāžu 2011. gada 14. jūlija atbildē.

(101) Komisija konstatē, ka summas par vienu pasažieri, ko *Ryanair* maksāja saskaņā ar 12. tabulu, izņemot [...] gadu, bija vienādas ar summām, kas paredzētas 2001. gada līgumā ⁽⁷¹⁾ (sal. ar 10. tabulu).

(102) Visbeidzot, 2005. gada līgums paredzēja, ka vismaz sešus mēnešus pēc jaunā termināļa izmantošanas sākuma *Ryanair* bāzei Šarleruā būs piesaistīti četri gaisa kuģi ar vismaz [25–32] rotācijām katru dienu. Pretējā gadījumā *Ryanair* maksās papildu maksu [10–25] % apmērā.

⁽⁷¹⁾ Reģiona prognozēs nav ņemta vērā ne nolaišanās maksas ikgadējā indeksācija, ne arī *Ryanair* pasažieru skaita pieaugums, pārsniedzot 1,75 miljonus; šīs abas korekcijas rada pretēju ietekmi uz maksas par vienu pasažieri faktiskā summu, ko samaksāja *Ryanair*.

3.2.4. 2010. gada papildinājums

- (103) 2009. gada 1. janvārī BSCA ieviesa papildu maksu par vienu pasažieri, kas jāmaksā visām aviosabiedrībām, darbojoties Šarleruā lidostā, attiecībā uz pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām (turpmāk "personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām maksa"). Faktiski reģiona un BSCA nolīguma papildinājums Nr. 7 atļauj BSCA noteikt šādu maksu, un, kā apgalvo Beļģija, tas atbilst Savienības tiesību normām ⁽⁷²⁾. Personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām maksa 2009. gadā tika noteikta 19,5 euro centu apmērā par katru izlidojošo pasažieri ⁽⁷³⁾.
- (104) Papildinājums līgumam starp BSCA un *Ryanair* tika noslēgts, BSCA un *Ryanair* apmainoties ar vēstulēm 2010. gada 6. decembrī (turpmāk "2010. gada papildinājums"). Tas paredz:
- atkāpi no personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām maksas vispārīgā līmeņa, saskaņā ar kuru *Ryanair* maksā [10–30] euro centus par vienu pasažieri gadā, kas ilgst no 2009. gada 1. februāra līdz 2010. gada 31. janvārim; turklāt personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām maksas indeksācijas kārtība paredz samazināt šo tarifu proporcionāli *Ryanair* radītajam satiksmes pieaugumam ⁽⁷⁴⁾,
 - samazinājumu [10–50] euro centu apmērā par vienu pasažieri, kas piešķirts *Ryanair*, pamatojoties uz lidlauka pakalpojumu tarifkāciju.

3.2.5. BSCA daļu uzņēmumā *Promocy* cesija

- (105) BSCA 2010. gada 31. martā cedēja *Ryanair* savu daļu *Promocy* 50 % apmērā ⁽⁷⁵⁾. BSCA pārdeva šīs daļas par to bilances vērtību kopsummā EUR 31 100 apmērā (proti, EUR 100 par akciju). Visi riski un pienākumi tika nodoti vienīgajam akcionāram, šajā gadījumā *Ryanair*.
- (106) Kā apgalvo Beļģija, šīs cesijas brīdī *Promocy* naudas līdzekļi bija EUR 261 073 (aktīvu bilance, kapitāla atskaitījumi un likumā noteiktā rezerve) ⁽⁷⁶⁾. Tādējādi BSCA cedēja pusi no *Promocy* kapitāla par cenu, kas bija ievērojami zemāka par pusi no šo naudas līdzekļu vērtības.

4. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

4.1. Ieinteresēto personu piezīmes attiecībā uz pasākumiem par labu BSCA

4.1.1. *Brussels Airport Company* (turpmāk "BAC")

- a) piezīmes, kas saņemtas 2012. gada septembrī pēc 2012. gada paplašināšanas lēmuma pieņemšanas
- (107) BAC uzskata, ka visi pasākumi, kas piešķirti BSCA, kā tie aprakstīti 2012. gada paplašināšanas lēmumā, ir valsts atbalsts, ko nevar atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.
- (108) Kā apgalvo BAC, attiecībā uz ieguldījumiem, kas atspoguļoti 2012. gada paplašināšanas lēmumā, netika pieņemti juridiski saistoši lēmumi līdz 2000. gada 12. decembrim.
- (109) BAC uzskata, ka neviens ieguldījums infrastruktūrā neattiecas uz valsts varas īstenošanu, ņemot vērā to, ka tie visi bija būtiski ekspluatanta saimnieciskās darbības elementi, tostarp ieguldījumi darbos ar mērķi uzlabot lidostas darbību (piemēram, nolaišanās sistēmas vai skrejceļa pagarināšana) vai sekmēt tās ekonomisko attīstību (autostāvvietas, pievedceļi vai uzturēšanas telpas).

⁽⁷²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 5. jūlija Regula (EK) Nr. 1107/2006 par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu (OV L 204, 26.7.2006., 1. lpp.).

⁽⁷³⁾ Šo summu indeksē vienreiz gadā, sk.: <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>.

⁽⁷⁴⁾ personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām maksa N + 1 gadā = EUR [0,10 – 0,30] × *Ryanair* pasažieru skaits 2009. gadā / *Ryanair* pasažieru skaits N gadā. *Ryanair* pasažieru skaits 2009. gadā bija 3 289 725.

⁽⁷⁵⁾ *Promocy* bija BSCA un *Ryanair* kopuzņēmums, kas izveidots saskaņā ar 2001. gada līgumiem.

⁽⁷⁶⁾ Beļģijas atbilde, kas nosūtīta Komisijai 2014. gada 18. martā un ko sauc par "atbildi uz Komisijas 2014. gada 7. februāra informācijas pieprasījumu" (atbilde uz 18. jautājumu).

i) BSCA maksājumi par koncesiju un infrastruktūru

- (110) BAC apgalvo, ka neviens no BSCA piešķirtajiem pasākumiem, piemēram, tie, kas minēti 2012. gada paplašināšanas lēmumā, neatbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja principam (turpmāk "TEIP"). Ņemot vērā nozarē pieņemto praksi, reģiona un SOWAER iegūtā atdeve no ieguldījumiem neto bija mazāka par to, ko gaidītu privāts ieguldītājs ⁽⁷⁷⁾.
- (111) Kā apgalvo BAC, neviens ieguldījumu atbalsta pasākums, kas piešķirts BSCA, nebija ierobežots ar nepieciešamo minimumu. Tas izskaidrojams ar faktu, ka summa, kuru BSCA maksāja par koncesiju un infrastruktūru, laikā no 2002. līdz 2010. gadam saglabājās nemainīga, izņemot pieaugumu 2007. gadā, lai gan pasažieru skaits un ieņēmumi tajā pašā laikposmā palielinājās. Tāpēc infrastruktūras vidējā neto vērtība BSCA palielinājās, lai gan vidējie neto maksājumi samazinājās.

ii) Pakalpojumi, kurus SOWAER sniedza BSCA, un reģiona kompensētie pakalpojumi

- (112) Attiecībā uz pakalpojumiem, kurus SOWAER sniedza BSCA, un pakalpojumiem, kurus reģions kompensēja BSCA, BAC apgalvo, ka, izņemot sabiedriskos pakalpojumus, piemēram, policijas un muitas darbu, Beļģijas valsts neiejaucās nevienā citā darbībā Briseles lidostā. BAC sedza ugunsdzēsības, drošības un tehniskās apkopes pakalpojumu izmaksas. Pakalpojumus, kas saistīti ar reisu uzraudzību, reģistrāciju un plānošanu, aviosabiedrības, kas izmantoja Briseles lidostu, tiešā veidā apmaksāja *Belgocontrol*. Šarleruā lidostā aviosabiedrībām nav jāmaksā par šo pakalpojumu izmantošanu. Pakalpojumi, kurus Valonijas reģions kompensēja BSCA, paši par sevi nav saistīti ar valsts varas funkciju izpildi.
- (113) BAC uzskata, ka šie pakalpojumi nav uzskatāmi par pakalpojumiem ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, jo tie ir saistīti ar lidostas ekspluatāciju un būtiskiem aspektiem lidostas saimnieciskajā darbībā, un tie neizpilda kritērijus, kas minēti spriedumā *Altmark* lietā.
- (114) Pēc BAC domām, maksājumi, kas veikti, lai kompensētu BSCA šos pakalpojumus, neatbilst TEIP un ir uzskatāmi par atbalstu darbībai. Maksājumi, kurus BSCA maksāja reģionam par infrastruktūras izmantošanu, bija mazāki par tiem, kurus privāts ieguldītājs uzskatītu par pieņemamiem, tāpēc šāds ieguldītājs nepiekrītu papildu maksājumiem par pakalpojumiem, nesaņemot atbilstošu ienesīgumu.
- (115) BAC uzsver, ka atbalstu darbībai var atzīt par saderīgu tikai ārkārtas apstākļos, ievērojot stingrus nosacījumus nelabvēlīgajās teritorijās. Neviens no šiem nosacījumiem netika izpildīts Šarleruā lidostas gadījumā, tāpēc šo atbalstu nevar uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.

iii) SOWAER piedalīšanās BSCA kapitāla palielināšanā

- (116) BAC apšaubā, ka BSCA kapitāla palielināšana 2002. gada 3. decembrī būtu notikusi saskaņā ar TEIP. BAC arī uzsver, ka nolūkā novērtēt, vai privāts ieguldītājs būtu palielinājis kapitālu, nav jāņem vērā citi atbalsta pasākumi, kurus izmantoja BSCA.

iv) Ietekme uz konkurenci

- (117) BAC apgalvo, ka šie atbalsta pasākumi ļāva Šarleruā lidostai nostiprināt konkurences pozīcijas, salīdzinot ar citām lidostām un citiem transporta veidiem, piemēram, ātrgaitas vilcieniem, jo tie ļāva BSCA piemērot mazāku aeronavigācijas maksu. Tas vēl vairāk palielināja atšķirību starp maksām, ko piemēroja Briselē, un tām, ko piemēroja Šarleruā, jo īpaši pateicoties starpībai starp maksu par vienu pasažieri un ar drošību saistītajiem maksājumiem. Aeronavigācijas maksa, kuru saņēma BSCA, bija mazāka par tirgus cenu, salīdzinot ar Briseles lidostu un citām līdzīgām lidostām, kas atrodas Šarleruā lidostas apkalpošanas zonā (piemēram, Eindhovenā, Lillē un Ņelē/Bonnā).

⁽⁷⁷⁾ BAC apgalvo, ka privāts ieguldītājs rēķinātos ar ieguldījumu atdevi vismaz EUR 14 miljonu apmērā (5 %) no ieguldījuma EUR 281 miliona apmērā, kuru SOWAER ieguldīja BSCA infrastruktūrā. Tomēr SOWAER 2009. gadā saņēma atdevi tikai 0,66 % apmērā pēc uzņēmumu nodokļa nomaksas, un ne Valonijas reģions, ne SOWAER laikā no 2002. līdz 2007. gadam neguva citus ieņēmumus, piemēram, dividendes. Laikā no 2007. līdz 2009. gadam izmaksātās dividendes bija mazākas par EUR 400 000, un 2010. gadā Valonijas reģions saņēma kā dividendi EUR 4,66 miljonus. Turklāt BSCA infrastruktūras izmaksas, salīdzinot ar ieņēmumiem, 2009. gadā sasniedza tikai 6,7 %, kaut arī parasti tām vajadzētu būt vienai no lielākajām lidostas izmaksu pozīcijām. Tādējādi ikgadējās BAC amortizācijas izmaksas sasniedza 30 % no ikgadējiem ieņēmumiem.

(118) Kā apgalvo BAC, šī starpība izraisīja 2,5 miljonu pasažieru zaudējumu laikā no 2004. līdz 2011. gadam. Šarleruā lidostas uzplaukumu neizraisīja vienīgi papildu satiksmes apjoms, kādu Briseles lidosta nespēja radīt, un to apliecina fakts, ka vidējais ikgadējais pieaugums Eiropas lidostu atskaites izlasē laika posmā no 2005. līdz 2011. gadam bija 20,5 %, lai gan satiksme Briselē saglabājās nemainīga. Turklāt galamērķu skaita un biežuma palielināšanās Šarleruā notika vienlaicīgi ar reisu uz šiem galamērķiem atcelšanu vai biežuma samazināšanos Briselē.

b) Piezīmes, kas saņemtas 2014. gada maijā pēc aviācijas pamatnostādņu par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām publicēšanas

(119) BAC uzskata, ka gan atbalsts ieguldījumiem, gan atbalsts darbībai, kuru izmantoja BSCA, ir valsts atbalsts, kuru nevar atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu. Tā apgalvo, ka aviācijas pamatnostādņu spēkā stāšanās papildus pamato šādu secinājumu.

i) Ieguldījumu atbalsts

(120) BAC uzskata, ka atbalsts ieguldījumiem, kuru izmantoja BSCA, ir valsts atbalsts, kas uzskatāms par nesaderīgu ar iekšējo tirgu, jo nav samērīgs ar sabiedriskas nozīmes mērķiem (Briseles starptautiskā lidosta nebija pārslogota) un netika ierobežots ar nepieciešamo minimumu.

ii) Darbības atbalsts

1. Valsts atbalsta esība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē

(121) Kā apgalvo BAC, sārkšanas lēmums lielākoties pievērsās atšķirīgajai attieksmei, finansējot minētās darbības, pret Šarleruā un citiem uzņēmumiem tajā pašā dalībvalstī, kā arī citām lidostām, piemēram, pret lidostu *Bruxelles-National*. Šajā jomā BAC uzskata, ka Valonijas reģiona BSCA kompensētās minēto pakalpojumu izmaksas ir valsts atbalsts un diskriminācija starp BAC un BSCA Beļģijas valsts ietvaros, jo BAC vienai pašai bija jāsedz šīs izmaksas.

2. Valsts atbalsta pasākumu saderība LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē

(122) Aviācijas pamatnostādņu par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām ⁽⁷⁸⁾ (turpmāk "aviācijas pamatnostādnes") 137. punkts paredz, ka ir jāizpilda noteikts kritēriju skaits, lai sniegto atbalstu darbībai varētu uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu. Kā apgalvo BAC, BSCA iegūtais atbalsts darbībai neatbilst šiem kritērijiem.

a) Atbalsts nesekmē pietiekami precīzi definēta sabiedriskas nozīmes mērķa sasniegšanu

(123) Būtībā, kaut arī Šarleruā un lidosta *Bruxelles-National* konkurē vienā un tajā pašā apkalpošanas zonā, atbalsts, kas tika piešķirts BSCA, kā apgalvo BAC, dubultoja Beļģijā pieejamo lidostu jaudu izmantošanu. Tādējādi Šarleruā jauda tika palielināta, kaut arī Briseles lidostas jauda netika pilnībā izmantota. Tāpēc pasažieru skaita summa Šarleruā un Briseles lidostā 2012. gadā palielinājās līdz 25,4 miljoniem, taču šis skaits joprojām bija mazāks par maksimālo uzņemšanas jaudu, ko spēja piedāvāt Briseles lidosta.

b) Valsts iejaukšanās nebija nepieciešama

(124) BAC uzsver, ka gada kopējais satiksmes apjoms Šarleruā pārsniedza vienu miljonu pasažieru 2001.–2002. gadā un trīs miljonus pasažieru 2008.–2009. gadā. Attiecībā uz kategorijām, kas paredzētas aviācijas pamatnostādņēs, BSCA bija jāspēj vienpusēji segt lielāko daļu vai pat visas izmaksas, kas radās Šarleruā lidostā laikposmā, kas tiek apskatīts Komisijas izmeklēšanā.

⁽⁷⁸⁾ Sk. 8. zemsvītras piezīmi.

(125) Kā apgalvo BAC, nekādu atbalstu BSCA darbībai nedrīkstēja piešķirt pēc tam, kad stājās spēkā aviācijas pamatnostādnes, jo no 2009. gada pasažieru satiksmes gada apjoms būtiski pārsniedza trīs miljonu robežu.

c) Atbalsts nav atbilstošs, un tā summa ir nesamērīga

(126) Kā apgalvo BAC, summas, kuras BSCA maksāja par turpmāk minētajiem pakalpojumiem, varēja būt atbilstošākas – summas par lidostas infrastruktūras nodošanu rīcībā, summas par SOWAER sniegtajiem pakalpojumiem vai arī Valonijas reģiona kompensācija par noteiktiem pakalpojumiem. BAC uzskata, ka valsts atbalsts, kas piešķirts BSCA, neaprobežojās ar nepieciešamo minimumu un Valonijas reģions un SOWAER varēja veidot politiku, kas mazāk kaitē konkurencei.

d) Atbalsts nelabvēlīgi ietekmē konkurenci un tirdzniecību

(127) Pirmkārt, BAC uzsver, ka pretēji prasībai, kas paredzēta aviācijas pamatnostādņu 131. punktā, BSCA uzņēmējdarbības plāns neaptvēra jautājumu par darbības attīstības ietekmi uz satiksmi Briseles lidostā.

(128) BAC arī vērs Komisijas uzmanību uz to, ka analizējamo lietu nevar salīdzināt ar Groningenas lidostas gadījumu, kad Komisija atzina atbalstu darbībai par saderīgu ar iekšējo tirgu. Minētajā lietā Komisija faktiski atzina nepieciešamību atslogot Shipholas lidostu un to, ka lidostas atradās pietiekami tālu viena no otras – abi minētie apstākļi neattiecas uz šo gadījumu.

(129) Atbalsta pasākumi, kas ļāva BSCA mākslīgi samazināt lidostas maksas summu, radīja nelabvēlīgu ietekmi uz BAC, proti, būtisku pasažieru apkalpošanas samazinājumu un to reisu biežuma samazināšanos vai pat atcelšanu, kurus apkalpo arī Šarleruā lidostā.

(130) Attiecībā uz pasažieru skaita samazināšanos lidostā *Bruxelles-National*, BAC uzsver, ka lielākoties tās iemesls bija klientu pāriešana pie BSCA. Kā apgalvo BAC, kaut arī laikā no 2005. līdz 2013. gadam lielākajā daļā Eiropas lidostu apkalpoto pasažieru skaits palielinājās, lidostā *Bruxelles-National* iestājās stagnācija, vienlaikus palielinoties pasažieru skaitam Šarleruā.

(131) BAC uzskata, ka šāda klientu pārvilināšana izskaidro arī avioliņiju likvidēšanu lidostā *Bruxelles-National* un vairāku reisu biežuma samazināšanos. BAC jo īpaši norāda uz saistību ar reisiem, kas lidostā *Bruxelles-National* tika atcelti pēc līdzīgu reisu izveidošanas Šarleruā lidostā.

(132) BAC vēlas, lai Komisija paredzētajā lēmumā par šiem atbalsta pasākumiem saskaņā ar robežvērtībām, kuras noteiktas jaunajās pamatnostādņēs, atzīst, ka: i) nekādu atbalstu darbībai un ieguldījumiem nedrīkstēja piešķirt BSCA pēc tam, kad stājās spēkā jaunās pamatnostādnes; ii) lidostas pakalpojumi Šarleruā ir apliekami ar nodokli, kas ir pietiekams, lai segtu radušās robežizmaksas.

4.1.2. Brussels Airlines

a) Atbalsta BSCA esība

i) Saimnieciskā darbība

(133) *Brussels Airlines* apgalvo, ka tādi pakalpojumi kā ugunsdzēsība, tehniskā apkope, apsardze un drošība, kā arī pakalpojumi saistībā ar nolaišanos, pacelšanos un infrastruktūru, neietilpst sabiedrisko pakalpojumu klāstā, bet pieder pie saimnieciskās darbības, kuras nolūks ir apsaimniekot lidostu, un tos nedrīkst subsidēt diskriminējošā veidā. Šie pakalpojumi nav uzskatāmi par pakalpojumiem ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi. *Brussels Airlines* norāda, ka citas nozares Valonijas reģionā pašas finansē savus ugunsdzēsības pakalpojumus un tā dara arī Briseles lidosta. Ņemot vērā to, ka Valonijas reģions sedz izmaksas, kas saistītas ar drošību Šarleruā lidostā, BSCA tās neiekašē no aviosabiedrībām, lai gan Briseles lidosta nesāņem nekādu kompensāciju šajā jomā. Pasažieriem, kuri izlido no Briseles, ir jāmaksā arī Beļģijas Civilās aviācijas iestādes nodeva, bet tas nav jādara pasažieriem, kuri izlido no Šarleruā lidostas.

ii) Priekšrocības

- (134) *Brussels Airlines* neuzskata, ka reģions un SOWAER rīkojas kā privāts uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos, sniedzot atbalstu BSCA. Šķiet, ka BSCA rentabilitāti uzpūš dotācijas, subsīdijas un kompensācijas pasākumi, bez kuriem tās peļņas norma pastāvīgi būtu bijusi negatīva. *Brussels Airlines* arī uzdod jautājumu, vai BSCA un SOWAER apvienotā rentabilitāte atbilst uz tirgu orientētai praksei. *Brussels Airlines* apgalvo, ka reģions nav rīkojies kā privāts ieguldītājs, jo šāds ieguldītājs neieguldītu uzņēmumā ar strukturālām nepilnībām.

iii) Konkurences izkropļojumi

- (135) Laikā no 2004. līdz 2012. gadam, kaut arī tuvo reisu pasažieru apkalpošana Šarleruā trīskāršojās, Briseles lidostā tā nemainījās, jo šīs lidostas apmeklētības pakāpe 2012. gadā bija tāda pati kā 2004. gadā. *Brussels Airlines* piebilst, ka šīs aviosabiedrības pasažieru skaits ir mainījies no [...] miljoniem uz [...] miljoniem. Ņemot vērā šos konstatējumus un faktu, ka kopumā lidostu apmeklētība palielinājās par 34 %, *Brussels Airlines* no tā secina, ka viss minētais palielinājums ir izveidojies Šarleruā lidostā. *Brussels Airlines* konstatē, ka no 2004. līdz 2007. gadam citas Eiropas lidostas ir pieredzējušas lielu palielinājumu (vairāk nekā par 20 %), bet palielinājums Šarleruā nav izskaidrojams tikai ar satiksmes pieaugumu vien, bet arī ar faktu, ka liels pasažieru skaits, kas parasti izmantoja Briseles lidostu, deva priekšroku Šarleruā lidostai. *Brussels Airlines* lēš, ka šis pasažieru zaudējums, kas sasniedz [...] miljonus gadā, ir devis labumu Šarleruā lidostai, bet ieņēmumu zaudējums gadā ir novērtējams vairāk nekā EUR [...] miljonu apmērā.

b) Juridiskais pamats BSCA saņemtā atbalsta saderības novērtēšanai

- (136) Kā apgalvo *Brussels Airlines*, Komisijai nav juridiska pamata atļaut tādu atbalstu darbībai, kas: i) piešķirts pirms aviācijas pamatnostādņu spēkā stāšanās; ii) bija nesaderīgs ar iekšējo tirgu tā piešķiršanas brīdī. Aviācijas pamatnostādņu piemērošana ar atpakaļejošu spēku būtu pretrunā ar vispārīgajiem tiesību principiem, jo īpaši, kā šajā gadījumā, kad nosacījumi darbības atbalsta atļaušanai ir salīdzinoši mazāk stingri nekā iepriekš.
- (137) Vispirms jāteic, ka juridiskās noteiktības un atpakaļejoša spēka neesības principi Eiropas tiesībās liedz iespēju Savienības tiesību aktiem stāties spēkā pirms to publicēšanas, izņemot ārkārtas apstākļus. Šajā gadījumā, kā apgalvo *Brussels Airlines*, ārkārtas apstākļu nav.
- (138) Otrkārt, Komisijas paziņojumā par noteikumiem, kas piemērojami nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai, ir paredzēts, ka Komisijai vienmēr jānovērtē nelikumīgā atbalsta saderība ar iekšējo tirgu, ņemot vērā kritērijus, kas minēti tiesību instrumentos, kuri bija spēkā atbalsta piešķiršanas brīdī. Tādējādi, kā apgalvo *Brussels Airlines*, Komisija nevar atkāpties pati no saviem noteikumiem, nepārkāpjot vispārīgos tiesību principus (par vienlīdzīgu attieksmi un tiesisko paļāvību). *Brussels Airlines* uzskata, ka tādējādi nav pamatota iemesla nepieņemot minēto paziņojumu šajā gadījumā.
- (139) Visbeidzot, darbības atbalsts principā nav saderīgs ar iekšējo tirgu. Kā apgalvo *Brussels Airlines*, šis princips ir nepārprotami iekļauts 2005. gada pamatnostādņēs.
- (140) *Brussels Airlines* šajā gadījumā Komisijas pieeju uzskata par vēl jo vairāk nepieņemamu tāpēc, ka:

— Komisija sākumā noraidīja attiecīgos pasākumus, kurus izmantoja Šarleruā,

— ar 2012. gada paplašināšanas lēmumu Komisija paplašināja pasākumu jomu, uz ko attiecas izmeklēšanas procedūra,

— pēc paplašināšanas lēmuma pieņemšanas analizējamie pasākumi kļuva acīmredzami nesaderīgi ar iekšējo tirgu.

- (141) Tādējādi, kā apgalvo *Brussels Airlines*, Valonijas reģions un BSCA ļoti labi pārzināja spēkā esošo regulējumu valsts atbalsta jomā. Tādējādi atbalsta pasākumu aizliegums nebija pretrunā ar tiesiskās palāvēības principu. No otras puses, bija īpaši netaisnīgi ar atpakaļejošu datumu pamatot nelikumīgu rīcību, kas kaitē trešām personām, it īpaši tām, kuras ievēro noteikumus. Lai līdzsvarotu esošās intereses, nepieciešams skaidri aizliegt attiecīgos atbalsta pasākumus.
- (142) Kā apgalvo *Brussels Airlines*, ar atpakaļejošu spēku piemērojot aviācijas pamatnostādnes iepriekšējam darbības atbalstam, kas bija acīmredzami nesaderīgs, Komisija netiešā veidā atzītu šo nesaderību.
- c) Atbalsta BSCA saderība saistībā ar jaunajām aviācijas pamatnostādnēm
- i) Sabiedriskas nozīmes mērķis
- (143) *Brussels Airlines* vērs Komisijas uzmanību uz to, ka pozitīvā ietekme, kas gaidāma no valsts atbalsta politikas, piemēram, uz reģionu attīstību un vieglāku pieejamību, ir neskaidra.
- (144) Lidostu satiksmes pārvilināšanas process, kas izveidots reģionālo lidostu atbalstam, kā uzskata *Brussels Airlines*, izraisa arī vairākas negatīvas sekas:
- pirmkārt, tā kā jaudas veido, neraugoties uz citu jaudu pieejamību, tiek veicināta nelietderīga infrastruktūru dublēšana. Pamatojot šo argumentu, *Brussels Airlines* uzsver, ka attiecīgajā laikposmā (2000.–2012. gadā), lidostā *Bruxelles-National* pieejamā jauda bija pietiekama vēl papildu pasažieru uzņemšanai. Piemēram, 2011. gadā Briseles lidostas maksimālā uzņemšanas jauda bija 28 miljoni pasažieru, lai gan tā apkalpoja tikai 18,8 miljonus pasažieru. Tikmēr Šarleruā uzņēma 5,9 miljonus pasažieru, kad tās uzņemšanas jauda palielinājās līdz 6–7 miljoniem. Abu lidostu uzņemšanas jaudu summa 2011. gadā bija 24,7 miljoni, proti, to kopējā jauda bija mazāka par maksimālo jaudu, kāda bija Briseles lidostai vienai pašai,
 - otrkārt, *Brussels Airlines* uzsver, ka Šarleruā lidostas darbības attīstība, kas kaitēja lidostas *Bruxelles-National* un *Brussels Airlines* attīstībai, negatīvi ietekmēja sociālo jomu un ekonomiku. *Brussels Airlines* salīdzina Briseles un Šarleruā lidostu tiešo un netiešo pievienoto vērtību no 2007. līdz 2009. gadam. Šarleruā lidostas pievienotā vērtība sasniedza EUR 38 miljonus, bet lidostas *Bruxelles-National* pievienotā vērtība – EUR 358 miljonus. *Brussels Airlines* atsauca arī uz darba vietu skaitu, ko šīs lidostas tieši vai netieši radīja laikā no 2007. līdz 2009. gadam. Šarleruā lidostā darba vietu skaits šajā periodā palielinājās līdz 589 ETP (pilnas slodzes ekvivalentiem), bet Briseles lidostā samazinājās līdz 1 057. Kaut arī pasažieru skaits Šarleruā lidostā laikā no 2007. līdz 2009. gadam būtiski palielinājās, kas bija pretēji lidostai *Bruxelles-National*, tiešās un netiešās nodarbinātības līmenis nepalielinājās tā, lai kompensētu zaudētās darba vietas Briseles lidostā,
 - visbeidzot, kā apgalvo *Brussels Airlines*, pasažieru pārvilināšana negatīvi ietekmēja tradicionālo aviosabiedrību rentabilitāti, un ieguvējas no tā bija zemo cenu aviosabiedrības, kuru rentabilitāte paaugstinājās, pateicoties subsīdijām. Kā uzskata *Brussels Airlines*, kaut arī AEA (Eiropas Avioliņiju asociācija) vidējā rentabilitāte visā apskatītajā periodā bija zema vai pat negatīva (ieņēmumi pirms procentiem un nodokļiem veidoja EUR 0,9 miljardus 2000. gadā un EUR –0,4 miljardus 2012. gadā), *Ryanair* vidējā rentabilitāte bija būtiska (ieņēmumi pirms procentiem un nodokļiem veidoja EUR 84 miljonus 2000. gadā un EUR 617 miljonus 2012. gadā). Tomēr, kā apgalvo *Brussels Airlines*, šī rentabilitāte palielinājās, pateicoties lidostās saņemtajām subsīdijām. *Brussels Airlines* uzskata, ka bez šāda atbalsta (2011. gadā tas tika novērtēts EUR 720 miljonu apmērā) *Ryanair* rentabilitāte būtu ievērojami zemāka vai pat negatīva.
- (145) Turklāt *Brussels Airlines* uzsver faktu, ka Šarleruā lidostai tika piešķirts atbalsts darbībai, kaut arī: i) šī lidosta atrodas tajā pašā apkalpošanas zonā, kurā lidosta *Bruxelles-National*; ii) Briseles lidostā bija pieejamas papildu jaudas. Tādējādi, kā uzskata *Brussels Airlines*, uzņēmējdarbības plānā, kura pamatā bija kravas un pasažieru pārvadājumu prognozes, bija jānorāda šīs lidostas attīstības potenciālā ietekme uz satiksmi Briseles lidostā. *Brussels Airlines* uzsver, ka šāds novērtējums nekad nav veikts. Jebkurā gadījumā, ja šāds novērtējums tiktu veikts, tas pierādītu, ka satiksmes pieaugums Šarleruā lidostā kaitēs satiksmei Briseles lidostā. Kā apgalvo *Brussels Airlines*, šāds rezultāts atbilstu realitātei – Šarleruā lidostas tīrgus daļas palielinājums atbilst lidostas *Bruxelles-National*

tirgus daļas samazinājumam un reisu biežuma samazinājumam un/vai slēgšanai vairākās *Brussels Airlines* līnijās. *Brussels Airlines* arī atkārtoti, ka atbalsts darbībai, kas piešķirts BSCA, nav veicinājis sabiedriskas nozīmes mērķa sasniegšanu. Gluži otrādi – šie pasākumi ir izraisījuši līdzekļu nepareizu izmantošanu un izšķērdēšanu.

ii) Atbalsta nepieciešamība

- (146) *Brussels Airlines* atgādina, ka attiecībā uz atbalsta darbībai saņemšanu aviācijas pamatnostādnes paredz, ka lidostas satiksmes apjoms gadā nedrīkst pārsniegt trīs miljonus pasažieru. *Brussels Airlines* uzsver, ka šī robeža tiek pārsniegta no 2009. gada. Turklāt *Brussels Airlines* konstatē, ka atbalsts darbībai, kuru saņēma BSCA, laikā no 2002. līdz 2008. gadam nemainījās, lai gan teorētiski BSCA vajadzēja spēt segt arvien lielāku daļu no savām darbības izmaksām. Turklāt no 2009. gada Šarleruā lidostai vajadzēja segt savas darbības izmaksas, un tā nebija piemērota, lai varētu saņemt papildu atbalstu darbībai.

iii) Atbalsta pasākuma nepiemērotība

- (147) Kā apgalvo *Brussels Airlines*, pat ja pierādītu, ka 2008. gadā Šarleruā lidostai vēl bija nepieciešams atbalsts darbībai, ir skaidrs, ka valsts finansējums BSCA, izmantojot valsts atbalsta pasākumus, bija nepiemērota politika, jo Šarleruā lidosta nebija rentabla. Turklāt *Brussels Airlines* uzsver, ka visiem attiecīgajiem pasākumiem bija nepiemērots raksturs, jo Valonijas reģions necentās *a priori* apkopot informāciju, lai varētu salīdzināt šos atbalsta pasākumus ar pasākumiem, kuri mazāk traucētu konkurenci.

iv) Konkurences izkropļojums

- (148) *Brussels Airlines* atgādina, ka Šarleruā lidosta atrodas tajā pašā apkalpošanas zonā, kurā Briseles lidosta, un ka Briseles lidostai analizējamajā periodā vēl bija pieejama jauda. Turklāt *Brussels Airlines* uzsver, ka pēdējos gados pasažieru skaits Šarleruā lidostā palielinājās, bet lidostā *Bruxelles-National* tas nemainījās vai pat samazinājās, neraugoties uz to, ka gaisa satiksme visās Eiropas valstīs kopumā palielinājās.

4.1.3. Aviosabiedrību pārstāvju asociācija (BAR)

a) Piezīmes, kas saņemtas pēc 2012. gada paplašināšanas lēmuma

- (149) BAR apgalvo, ka Briseles lidostā izmaksas par termināļa pakalpojumiem (maksas), izmaksas, kas saistītas ar drošību, vairākas izmaksas apsardzes jomā un ugunsdzēsības pakalpojumu izmaksas sedz lietotāji, bet reģionālajās lidostās tās apmaksā lidostas vai reģionālās iestādes. Kā apgalvo BAR, tas rada būtiskas priekšrocības reģionālajām lidostām.

b) Piezīmes, kas saņemtas pēc aviācijas pamatnostādņu par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām publicēšanas

i) Attiecībā uz konkurences izkropļojumu, ko rada atbalsts darbībai, kuru saņem Briseles Dienvidu–Šarleruā lidosta (BSCA)

- (150) BAR īsumā atgādina par attiecīgā atbalsta raksturu – atbalsts darbībai, kuru saņem BSCA un izmaksā Valonijas reģions, “iespējams, vismaz daļēji tiek nodots *Ryanair*”.

- (151) BAR pauž, ka Komisija, paziņojot, ka vēlas piemērot aviācijas pamatnostādņēs minētos principus “visās lietās, kas attiecas uz lidostām piešķirto atbalstu darbībai, pat ja šis atbalsts piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa”, nonāk pretrunā juridiskās noteiktības principam un izmanto pieeju, kas neatbilst tai, kuru Komisija ieteica 2002. gadā paziņojumā par noteikumiem, kas piemērojami nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai, jo, kā apgalvo BAR, tajā ir noteikts, ka atbalsts jāpārbauda “attiecībā uz noteikumiem, kas ir spēkā šā atbalsta piešķiršanas datumā”. BAR arī uzskata, ka šādas izmaiņas Komisijas politikā vienlaikus pārkāpj motivācijas principu, jo Komisija nepaskaidro, kādēļ izmaiņām aviācijas nozarē būtu jāietekmē izmeklēšana par iepriekš piešķirtu atbalstu darbībai, ne arī to, kādēļ tiek analizēts tikai šāda veida atbalsts, nevis arī atbalsts, kas iepriekš piešķirts darbības sākšanai vai

ieguldījumiem. Šajā jautājumā BAR uzsver, ka gadījumā, ja Komisija atzītu kādu iepriekš piešķirtu atbalstu par saderīgu ar iekšējo tirgu, kaut arī sākumā būtu lēmusi citādi, izveidotos pretruna ne tikai attiecībā uz iepriekš minētajiem vispārīgajiem principiem, bet arī labas pārvaldības un tiesiskās palāvēības principiem.

- (152) Kā apgalvo BAR, attiecīgie atbalsta pasākumi, tostarp tie, kas iepriekš piešķirti BSCA, nav saderīgi ar iekšējo tirgu, arī gadījumā, ja tos pārbauda attiecībā uz aviācijas pamatnostādņu noteikumiem, šādu iemeslu dēļ:

— atbalsta pasākumi nav nepieciešami – BSCA bija pārsniegusi viena miljona pasažieru robežu, jo uzņēma sešus miljonus, tāpēc tai bija jāspēj pašai segt savas ekspluatācijas izmaksas. Jebkurā gadījumā šo atbalstu darbībai nevar atzīt par saderīgu, jo iepriekšējā periodā BSCA bija reģistrējusi trīs miljonus pasažieru, ne arī par nepieciešamu, jo BSCA bija arī jāspēj pašai segt savas ekspluatācijas izmaksas,

— šis atbalsts ir un bija konkurences noteikumiem neatbilstošs – kā apgalvo BAR, ņemot vērā to, ka BSCA atrodas tajā pašā apkalpošanas zonā, kurā lidosta *Bruxelles-National*, kurai bija rezerves jauda, Valonijas reģionam vajadzēja to ņemt vērā, piešķirot atbalstu, bet tā nenotika.

ii) Papildu piezīmes attiecībā uz vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem

- (153) Kā apgalvo BAR, ja BSCA uzskata, ka ir jāatļauj atbalsts, kas paredzēts noteiktu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai lidostā, tie būtu jāsalīdzina ar tādiem pašiem pakalpojumiem, kas tiek sniegti lidostā *Bruxelles-National*. Vēl BAR uzsver, ka vairāki pakalpojumi, kas tiek sniegti BSCA, tiek atzīti par sabiedriskiem pakalpojumiem, bet par tādiem tie netiek atzīti lidostā *Bruxelles-National*.

- (154) BAR norāda uz to, ka lidostas maksas iekasēšana nedrīkst radīt lietotājus diskriminējošu situāciju. Jo īpaši BAR atsaucas uz lidostas maksas atlaidēm, kuras saņem *Ryanair*, bet nesāņem citas aviosabiedrības, kas darbojas šajā lidostā, un uz to, ka lidostas maksa lidostā *Bruxelles-National* ir ievērojami augstāka.

- (155) BAR atgādina, ka pēc Briseles lidostas privatizēšanas tās sniegtie pakalpojumi vairs netiek nepārprotami atzīti par publiskajai jomai atbilstīgiem. Šie pakalpojumi ir "reglamentētās darbības", attiecībā uz kurām maksā, ko maksā lietotāji vai lidostas pasažieri, tiek kontrolēta, izmantojot īpašu formulu.

- (156) Turklāt BAR arī vērš Komisijas uzmanību uz iespēju, ka tiek maksātas šķērssubsīdijas, jo *Ryanair* darbojas vienlaikus gan Šarleruā, gan lidostā *Bruxelles-National*. Ja šāds pieņēmums izrādīsies pareizs, nepārprotami būs izkropļota konkurence.

4.1.4. *Eiropas aviosabiedrību asociācija (AEA)*

a) Piezīmes, kas saņemtas pēc 2012. gada paplašināšanas lēmuma

- (157) AEA apgalvo, ka subsīdijas, kas piešķirtas reģionālajām lidostām, ir pieņemamas tikai gadījumā, ja tās izmanto visi lidostas lietotāji bez jebkādas diskriminācijas un tās neizkropļo konkurenci starp lidostām, kas atrodas vienā un tajā pašā apkalpošanas zonā. AEA atzīst, ka lidostas drīkst pielāgot infrastruktūru, lai apmierinātu specifiskas lietotāju vajadzības, ja tiek ievēroti pārredzamības, saistības ar izmaksām un nediskriminācijas principi.

4.1.5. *Air France*

a) Piezīmes, kas saņemtas pēc 2012. gada paplašināšanas lēmuma

- (158) *Air France* prasa, lai Komisija neapstiprina to, ko tā uzskata par atbalstu darbībai, kas traucē konkurenci starp aviopāravadātājiem un lidostām. *Air France* uzskata, ka Komisijai jāveic pilnīgs salīdzinājums starp maksu, kuru piemēro Šarleruā lidostā, un to, kuru piemēro lidostās tajā pašā apkalpošanas zonā, jo īpaši lidostā *Bruxelles-National*.

- (159) Turklāt *Air France* apstrīd aviācijas pamatnostādņu piemērošanu ar atpakaļejošu spēku lietām par atbalstu lidostu ekspluatācijai, pat gadījumā, ja atbalsts izmaksāts pirms šo pamatnostādņu publicēšanas, vairāku iemeslu dēļ:
- kā apgalvo *Air France*, aviācijas pamatnostādņu piemērošana ar atpakaļejošu spēku aizsargā nepakļāvīgos dalībniekus, leģitimējot rīcību, kas nav bijusi atbilstoša noteikumiem tās īstenošanas laikā. Savukārt šāda pieeja soda dalībniekus, kuri izpildīja iepriekšējo pamatnostādņu prasības, atturoties pieņemt valsts līdzekļus,
 - aviācijas pamatnostādņu piemērošana ar atpakaļejošu spēku ekspluatācijas atbalstam, kas piešķirts lidostām, ir pretrunā vispārīgajiem tiesību principiem un Eiropas judikatūrai.
- (160) *Air France* apgalvo, ka jaunās pamatnostādnes esot labvēlīgas jaunajiem dalībniekiem un kaitējot vēsturiskajiem dalībniekiem. Būtībā, ļaujot jaunai aviosabiedrībai apmaksāt vienīgi ar tās darbību saistītās papildu izmaksas, tiek diskriminēti vēsturiskie lidostas pārvaldītāji, kuriem jāmaksā lielāka maksa.
- (161) Visbeidzot, *Air France* atgādina, ka, lai gan nosacījums par nediskriminējošu piekļuvi lidostas infrastruktūrai var šķist teorētiski viegli izpildāms, praktiski tas notiek citādi, noteiktus ekspluatācijas modeļus apzināti padarot mazāk labvēlīgus.

4.1.6. BSCA

a) Piezīmes, kas saņemtas pēc 2012. gada paplašināšanas lēmuma

- (162) BSCA aicina Komisiju slēgt izmeklēšanu, pamatojot ar tai par labu vai tās komerciālajiem partneriem par labu izmaksāta valsts atbalsta neesību.
- (163) Vispirms BSCA apgalvo, ka laikā, kas aizritējis kopš lietas sākuma, BSCA kopumā un lietotājiem varēja rasties tiesiskā paļāvība. BSCA atgādina, ka Komisija jau pirmās izmeklēšanas laikā tika informēta par mehānismu, kuru Valonijas reģions un BSCA izveidoja 1991. gadā saistībā ar koncesijas nolīgumu un tā turpmākajiem grozījumiem, kas ļāva pieņemt 2004. gada lēmumu. BSCA tāpēc apstrīd pasākumu piemērošanas jomas paplašināšanu, kuru pārbauda Komisija.
- (164) BSCA vērš Komisijas uzmanību uz reģionālo lidostu lielo nozīmi tādās jomās kā ekonomikas un sociālā attīstība, reģiona pieejamība un tūrisms. BSCA uzskata, ka gaisa transporta liberalizācija ir ļāvusi rasties jaunai pasažieru kategorijai, kas izmanto *city trips* un veic īslaicīgus ceļojumus ģimenes apstākļu dēļ, kā arī jauniem zemo cenu ekonomikas modeļiem, kas apmierina šo jauno pieprasījumu. Turklāt BSCA uzskata, ka pastāv tikai ļoti nenozīmīga konkurence ar lidostu *Bruxelles-National*. Šajā ziņā BSCA uzsver, ka agrākajai avioliņijas atvēršanai starp Dublinu un Briseles Dienvidu–Šarleruā lidostu bijusi vairāk nekā ierobežota ietekme uz lidostu *Bruxelles-National*.⁽⁷⁹⁾ BSCA pamato savus panākumus ar dinamisko politiku, ko pēdējos gados īstenojušas Valonijas iestādes, kā arī ar infrastruktūras elastīgumu un lidostas komandu dinamismu.
- (165) Attiecībā uz sabiedriskas nozīmes pakalpojumiem BSCA atgādina, ka no 1991. gada tā saņēma kompensāciju par sabiedriskas nozīmes pakalpojumiem, kas definēti ar Valonijas valsts iestādēm noslēgtās specifikācijas 25. punktā. BSCA apstrīd analīzi, ko Komisija veica 2012. gada 21. marta lēmumā, noliedzot, ka tās darbība nebūtu saistīta ar ekonomiku. Apsaimniekotājs uzskata, ka šī analīze liecina, no vienas puses, par Komisijas nostājas maiņu, salīdzinot ar līdzšinējo lēmumu pieņemšanas praksi, un, no otras puses, par starptautisko un ES tiesību aktu nepārziņāšanu attiecībā uz apsardzi un drošību transporta nozarē. BSCA atgādina Komisijai, ka šo sabiedriskas nozīmes pakalpojumu, kurus iepriekš nodrošināja administrācija, tālāknodošanas iemesli ir saistīti ar centieniem nodrošināt pareizu pārvaldību un elastību. Tāpēc kompensācija, kuru izmaksā Valonijas iestādes, ir ierobežota, pamatota ar zemākām izmaksām un nerada nekādas priekšrocības BSCA. Nolūkā novērst jebkādu pārmērīgu kompensēšanu ir izveidota kontroles sistēma.
- (166) Attiecībā uz kapitāla palielināšanu BSCA atgādina, ka Komisija to nekādi nav apšaubījusi pirmās izmeklēšanas laikā, un uzskata, ka tā atbilst principam par privātu ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos. Apsaimniekotājs

⁽⁷⁹⁾ Lēmums 2004/393/EK, 300. apsvērums.

piebilst, ka lēmums par šo palielināšanu tika pieņemts, pamatojoties uz ticamu un reālistisku uzņēmējdarbības plānu, un ka tā pamatā bija vajadzības, ko radīja ievērojama darbības attīstība. Šajā jomā BSCA uzsver – Komisija jau 2004. gadā norādīja, ka 2003. gadā sasniegtie rezultāti bija labāki nekā 2001. gada uzņēmējdarbības plānā paredzētie. Arī BSCA pārvadāto pasažieru skaits un saimnieciskās darbības ieņēmumi 2011. gadā pārsniedza aplēses, kas bija iekļautas tajā pašā uzņēmējdarbības plānā. Visbeidzot, BSCA darbības attīstība partnerībā ar *Ryanair*, kā apgalvo BSCA, ļāva SOWAER izmantot BSCA sasniegtos labos rezultātus, lai nodrošinātu būtisku kapitāla pieaugumu, 2009. gadā pārdodot daļu akciju.

4.2. **Ieinteresēto personu piezīmes attiecībā uz pasākumiem par labu *Ryanair***

4.2.1. *Britannia*

(Piezīmes, kas saņemtas pēc 2002. gada sākšanas lēmuma)

- (167) Aviosabiedrība *Britannia* uzskata, ka ir normāli, ja lidostas spēj piedāvāt mārketinga atbalstu un atlaides atkarībā no aviosabiedrību nodrošinātā pasažieru skaita, it īpaši, ja tās ir lidostas, kas vēl nav labi izveidotas. Tomēr šīm priekšrocībām jābūt samērīgām, reālistiskām un ierobežotām laikā. *Britannia* pauž bažas par nevienlīdzību, kas šajā gadījumā ir radīta starp konkurējošām aviosabiedrībām. Lidostas nodokļi ir nevienādi un neatbilstoši, kaut arī zemo cenu aviosabiedrības tādā pašā veidā kā citas sabiedrības izmanto skrejceļus, termināļus un drošības ierīces.

4.2.2. *Scandinavian Airlines*

(Piezīmes, kas saņemtas pēc 2002. gada sākšanas lēmuma)

- (168) SAS atgādina, ka ierobežojumu atcelšana Eiropas gaisa telpā radīja pastiprinātu konkurenci starp tradicionālajām aviosabiedrībām un ļāva izveidot arī jaunas sabiedrības, kas izstrādāja jaunas uzņēmējdarbības koncepcijas. Būtiskākais ir tas, ka šai konkurencei jāatbilst tiesību aktu kopumam, ko piemēro pārrēdzami un nediskriminējoši.

4.2.3. *KLM Royal Dutch Airline*

(Piezīmes, kas saņemtas pēc 2002. gada sākšanas lēmuma)

- (169) KLM paskaidro, ka zemo cenu aviosabiedrības un tradicionālās aviosabiedrības piedāvā atšķirīgus produktus un katrai no tām ir savs "pamatojums" gan komerciālajā, gan operatīvajā plānā. Zemo cenu aviosabiedrības parasti neizmanto lielās lidostas, kuru loģistika var būt smagnēja un izmantošanas izmaksas – augstas; tās darbojas, izmantojot reģionālās platformas, kas nodrošina ātras rotācijas iespējas par zemāku cenu. Šīs izmaiņas nav apšaubāmas, taču tās nevar pamatot atbalsta sniegšanu. Kā apgalvo KLM, priekšrocības, ko *Ryanair* saņēma Šarleruā, būtiski pārsniedza tās, kas atļautas saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu, un atlidzība, kurai *Ryanair* piekrita un kura paredzēja izvietot noteiktu gaisa kuģu skaitu bāzē Šarleruā lidostā, nekādi neizmaina šo faktu.

4.2.4. *Air France*

(Piezīmes, kas saņemtas pēc 2002. gada sākšanas lēmuma)

- (170) *Air France* uzskata, ka *Ryanair* piemērotās maksas atlaides un to apmaksāšana no Valonijas reģiona un BSCA līdzekļiem diskriminēja *Ryanair* konkurentus, kuri nodrošināja savienojumus Kopienas iekšējā tirgū. Nolaīšanās maksas atlaide ļāva *Ryanair* samazināt ekspluatācijas izmaksas un faktiski padarīja šo aviosabiedrību konkurētspējīgāku par konkurentiem ne tikai attiecībā uz reisiem, kurus tā ekspluatēja, izlidojot vai ielidojot Šarleruā, bet arī visā *Ryanair* tīklā. Valonijas reģiona apņemšanās šīs izmaksas kompensēt arī ir uzskatāma par priekšrocību, kas nodrošināja *Ryanair* stabilus ekspluatācijas apstākļus, kaut arī "jebkuras lidostas platformas izmantošanas prakse pierāda, ka komerciālā vide un tiesību sistēma nekad nav nemainīga. Tāpēc lidostas nodokļu summa var viegli palielināties, ja apsaimniekotājs ir spiests finansēt konkrētus pasākumus, iespējams, lai uzņemtu citus pārvaldītājus, kas vēlas darboties Šarleruā; arī izmaiņas vides aizsardzības pasākumos var mainīt lidostas izmantošanas nosacījumus".

4.2.5. Austrian Airlines

(Piezīmes, kas saņemtas pēc 2002. gada sākšanas lēmuma)

- (171) Kā apgalvo *Austrian Airlines*, zemo cenu aviosabiedrību ierašanās izraisīja lidostu un reģionu sacensību par iespējām iegūt subsīdijas, lai varētu piesaistīt minētos pārvadātājus. Šīs izmaiņas lika apšaubīt principu par infras-truktūras izmantošanas kompensēšanu, kaut arī to paredz civilās aviācijas nozares pamatnoteikumi. Piešķirtais atbalsts laika gaitā nesamazinājās, tas nebija atkarīgs no *Ryanair* reģistrētajiem panākumiem apkalpotajos maršrutos un to izmantoja tikai šī viena aviosabiedrība, tādējādi radot diskrimināciju. *Austrian Airlines* secina, ka "kooperācija", kas konstatēta starp *Ryanair* un Valonijas reģionu, rada būtiskus konkurences izkropļojumus starp aviosabiedrībām un lielākoties ir nesaderīga ar aviācijas iekšējā tirgus pareizu darbību.

4.2.6. Šarleruā–Goselē lidostas apkārtējo komūnu iedzīvotāju un iemītnieku asociācija (ARACH)

(Piezīmes, kas saņemtas pēc 2002. gada sākšanas lēmuma)

- (172) ARACH pauž bažas par to, ka *Ryanair* saņemtais finansiālais atbalsts izraisa "neierobežotu lidostas attīstību" pilsētvidē un ka "gan iedzīvotāji, gan nodokļu maksātāji ir noraizējušies par strīdīga valsts atbalsta piešķiršanu privātam uzņēmumam, jo tādējādi tiek nepareizi izmantoti Valonijas reģiona budžeta līdzekļi".

4.2.7. Ieinteresētā persona A

(Piezīmes, kas saņemtas pēc 2002. gada sākšanas lēmuma)

- (173) Ieinteresētā persona A apgalvo, ka ir "ļoti nobažījies" par subsīdijām, kuras piešķirušas publiskās iestādes un kuras ietekmē konkurences apstākļus starp dažādiem transporta veidiem: "Tādējādi sabiedrība *Ryanair* jo īpaši gūst labumu no valsts subsīdijām maršrutam Šarleruā–Londona, bet tādas nesaņem Eurostar, kuru kopīgi apsaimnieko SNCB, Lielbritānijas dzelzceļš un SNCF. Tomēr abi šie transporta veidi tieši konkurē maršrutā Brisele–Londona. Vienīgi dzelzceļa ekspluatantiem ir jānodrošina sakari visā maršrutā, jāiegādājas iekārtas un vilcēji, jāsamaksā nodevas par infrastruktūru, tuneli utt. Tādējādi tiek traucēta vienlīdzīga attieksme pret konkurentiem."

4.2.8. Ieinteresētā persona B

(Piezīmes, kas saņemtas pēc 2002. gada sākšanas lēmuma)

- (174) Ieinteresētā persona B apgalvo, ka *Ryanair* piešķirtās priekšrocības atvieglo tās izdevumu struktūru un ļauj noteikt zemākas cenas. Šāda prakse ietekmē konkurences apstākļus, kad aviosabiedrības veic lidojumus no Šarleruā vai lidostas *Bruxelles-National*, neatkarīgi no apkalpotajiem maršrutiem. Konkurence starp aviosabiedrībām, kuras sauc par "zemo cenu" sabiedrībām, nav tikai tāda konkurence, kas jāanalizē katrā maršrutā atsevišķi. Daudziem ceļotājiem galamērķi Venēcijā vai Barselonā ir aizstājami. Tāpēc konkurence notiek visos maršrutos.
- (175) Šis uzņēmums paskaidro, ka tiešās izmaksas, izlidojot no Briseles, ir EUR 32,14 par vienu pasažieri, salīdzinot ar EUR 5 *Ryanair*, izlidojot no Šarleruā ⁽⁸⁰⁾.
- (176) Pat ja lidlauka pakalpojumi *Ryanair* ir vairāk ierobežoti nekā citām aviosabiedrībām, šī ieinteresētā persona norāda, ka ļoti daudzi lidlauka pakalpojumi ir vienādi nepieciešami visām aviosabiedrībām. Fakts, ka lidlauka pakalpojumu tirgus lidostā *Bruxelles-National* ir atvērts konkurencei, apliecina to, ka šo pakalpojumu izmaksas lidostā *Bruxelles-National* parasti nevarēja būt ievērojami augstākas nekā Šarleruā lidostā. Kopumā pakalpojumu

⁽⁸⁰⁾ Tiešās izmaksas vienam gaisa kuģim un vienai rotācijai, izlidojot no *Bruxelles-National*, tostarp nolaišanās maksa, pasažieru maksa, citas maksas un lidlauka pakalpojumu izmaksas. Pamatojoties uz 2003. gadā plānoto apjomu – 1 700 000 pasažieru, izmaksu starpība sasniedza EUR 23 miljonus.

izmaksas ir augstākas mazajās lidostās, salīdzinot ar lielajām, jo uzņēmumiem parasti neizdodas sasniegt kritisko lielumu, radot apjomrādītus ietaupījumus. Šī ieinteresētā persona lēš, ka 2003. gadā *Ryanair* ietaupīja EUR 17 miljonus no reālajām izmaksām, ko radīja lidlauka pakalpojumi un nolaišanās maksa. Tā arī uzskata, ka *BSCA* neņēma vērā ietekmi, ko radīja Padomes Direktīva 96/67/EK⁽⁸¹⁾, – lidostai pietiekami īsā laikā bija jānodrošina divi miljoni pasažieru gadā, un *BSCA* bija jāpiemēro minētā direktīva šai robežai un jāatver lidlauka pakalpojumu tirgus citiem uzņēmējiem.

- (177) *BSCA* nerīkojās kā privāts ieguldītājs tirgus ekonomikas apstākļos, bet gan pamatojās uz politiskiem un sociāliem apsvērumiem atbilstoši Valonijas reģiona norādījumiem. Iespējams, ka līgums uz 15 gadiem neļāva *BSCA* nostabilizēties kā rentablām uzņēmumam, tāpēc tai arī turpmāk bija jārisina ekspluatācijas problēmas. Izredzes saņemt atdevi no ieguldījumiem varēja vājināt *Ryanair* izstāšanās⁽⁸²⁾.
- (178) *BSCA* saņēma maksājumus no Valonijas reģiona, no lidostas nodokļa ieņēmumiem, kas pārsniedza 65 %, vai no bezmaksas infrastruktūras, lai gan Valonijas reģions veica maksājumus *SOWAER*. Principā visiem Valonijas reģiona maksājumiem vajadzēja aprobežoties ar to izmaksu kompensēšanu, kas saistītas ar sabiedrisko pakalpojumu pienākumiem, kuri bija jāpilda *BSCA*, un šajā ziņā situācija ir neskaidra.
- (179) Šis uzņēmums, kas atzina, ka arī dažkārt izmantoja “mārketinga” priekšrocības jaunu galamērķu nodrošināšanai, bet nekad nesaņēma lidostas nodokļa vai lidlauka pakalpojumu izmaksu atlaides, uzskata, ka priekšrocības, kuras *Ryanair* piešķīra Šarleruā, būtiski pārsniedz vispārpieņemto praksi. Tomēr tas uzskata, ka arī uzņēmās ļoti lielu komerciālo risku, sākot darbību lidostā *Bruxelles-National* laikā, kad aviosabiedrības *Sabena* konkurence bija ļoti spēcīga.
- (180) Ar faktu, ka vairāki citi lidostu apsaimniekotāji arī piešķīra priekšrocības *Ryanair*, nepietiek, lai pierādītu, ka Šarleruā lidosta rīkojās kā privāts ieguldītājs tirgus ekonomikas apstākļos. Uzņēmums atsaucas uz spriedumu lietā *Steinike & Weiling*⁽⁸³⁾.

4.2.9. *Brussels International Airport Company, kas pārveidota par Brussels Airport Company (turpmāk “BAC”)*

(Piezīmes, kas saņemtas pēc 2002. gada sākšanas lēmuma)

- (181) Kā apgalvo *BAC*, *BSCA* nerīkojās kā privāts ieguldītājs, jo piešķirtās priekšrocības pēc apjoma atšķīrās no citu lidostu piešķirtajām priekšrocībām⁽⁸⁴⁾. Fakts, ka *Ryanair* saņēma priekšrocības citās lidostās, nekādi nav ar to saistīts, jo arī šīs priekšrocības var ietvert valsts atbalstu.
- (182) Ieinteresētā persona vērs Komisijas uzmanību uz vairākiem apstākļiem, kas jāņem vērā, analizējot *BSCA* rentabilitātes potenciālo atdevi, un šķiet, ka tie vidējā termiņā izslēdz peļņas iespējas:
- (183) *BSCA* 2002. gada decembrī saņēma no Valonijas reģiona EUR 4 miljonus rekapitalizācijas nolūkam.

— *BSCA* “ieguva atbrīvojumu par pusi no maksas, kas bija jāsamaksā Valonijas reģionam par 2001.–2006. gadu. Šī priekšrocība nozīmēja EUR 1 miljonu gadā, kas *BSCA* tomēr bija jāatmaksā, sākot no 2007. gada”.

⁽⁸¹⁾ Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīva 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās (OV L 272, 25.10.1996., 36. lpp.). Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 29. septembra Regulu (EK) Nr. 1882/2003, ar ko Padomes Lēmumam 1999/468/EK pielāgo noteikumus par komitejām, kuras palīdz Komisijai īstenot tai piešķirtās ieviešanas pilnvaras, kas noteiktas dokumentos, uz kuriem attiecas EK līguma 251. pantā minētā procedūra (OV L 284, 31.10.2003., 1. lpp.).

⁽⁸²⁾ Uzņēmums kā piemēru min Šenonas lidostu Īrijā. Šenona piešķīra priekšrocības *Ryanair* uz laiku, kas netika pagarināts. *Ryanair* nolēma pārcelt savu darbību uz citu lidostu, un Šenona nesaņēma pamatoti gaidīto atdevi no ieguldījumiem.

⁽⁸³⁾ Tiesas 1977. gada 22. marta spriedums *Steinike & Weiling / Vācija* 78/76, ECLI:EU:C:1977:52, 595. lpp.: “Savukārt tāda dalībvalsts pienākuma iespējamo neizpildi, kas paredzēts Līgumā saistībā ar 92. pantā iekļauto aizliegumu, nevar pamatot ar apstākli, ka arī citas dalībvalstis nepilda šo pienākumu; vairāku konkurences traucējumu ietekmi uz tirdzniecību starp dalībvalstīm nevar savstarpēji neitralizēt, bet tā pretēji kumulatīva rakstura ietekmei nodara lielāku kaitējumu kopējam tirgum.” (24. punkts.)

⁽⁸⁴⁾ Tarifi, kurus noteica Frankfurtes–Hānas un Londonas–Stanstedas lidostas, bija augstāki, un atlaides tur bija mazākas, kaut arī *Ryanair* apkalpoja 49 galamērķus ar izlidošanu no Londonas un 15 ar izlidošanu no Frankfurtes–Hānas, salīdzinot ar 9 galamērķiem, izlidojot no Šarleruā.

- Komisijai jāņem vērā izmaksu summa, kas saistīta ar Šarleruā lidostas paplašināšanas darbiem, kuri novērtēti EUR 95 miljonu apmērā, un ar finansēšanas kārtību. Ja šos darbus neapmaksāja BSCA, jāpārbauda nosacījumi, ar kādiem Valonijas reģions nodeva savu infrastruktūru BSCA rīcībā. Šī ieinteresētā persona apšaubīja, ka, ņemot vērā pašreizējo minētās infrastruktūras stāvokli, lidosta var uzņemt pietiekami daudz pasažieru, lai nodrošinātu BSCA finansiālo līdzsvaru.
- Valonijas reģions bez maksas BSCA rīcībā nodeva iekārtas un personālu, kas nepieciešams visām apsardzes darbībām Šarleruā lidostā, proti, pasažieru un bagāžas kontrolei pirms iekāpšanas, kaut arī "parasti apsardzes izmaksas sedz lidostas lietotāji, vai nu samaksājot maksu par apsardzi lidostas apsaimniekotājam, vai samaksājot nodokli gadījumā, ja šos pakalpojumus nodrošina valsts varas iestādes".

4.2.10. *Ieinteresētā persona C*

(Piezīmes, kas saņemtas pēc 2012. gada paplašināšanas lēmuma)

- (184) Ieinteresētā persona C uzskata, ka Valonijas reģiona BSCA un *Ryanair* piešķirtās priekšrocības apdraud konkurenci un ka Šarleruā lidosta un lidosta *Bruxelles-National* darbojas vienā un tajā pašā tirgū.
- (185) Ieinteresētā persona C kritizē saikni starp Valonijas reģionu, BSCA un *Ryanair*, kā arī no tās izrietošās atšķirības attiecībā uz maksu, ko iekasē no aviosabiedrībām Briselē un Šarleruā. Konkrētāk: i) tehniskās apkopes maksa netiek sadalīta starp lietotājiem, un to kompensē Valonijas reģions; ii) nolaišanās maksa ir labvēlīga *Ryanair*; [...].
- (186) Ieinteresētā persona C arī apgalvo, ka *Ryanair* nemaksā par pakalpojumiem, kas saistīti ar parasto lidostas apsaimniekošanu, piemēram, ugunsdzēsības pakalpojumiem, infrastruktūras paplašināšanu un būvniecību un pasažieru maksu.

4.2.11. *Brussels Airlines*

a) Atbalsta esība

i) Selektīvas priekšrocības

- (187) Kā apgalvo *Brussels Airlines*, *Ryanair* guva selektīvas priekšrocības, salīdzinot ar citām aviosabiedrībām.
- (188) Būtībā atbalsts, kuru reģions un SOWAER piešķir BSCA, samazināja tās darbības izmaksas un ļāva piemērot zemāku maksu aviosabiedrībām, tostarp *Ryanair*, tādējādi samazinot arī šīs sabiedrības darbības izmaksas. Ņemot vērā to, ka Valonijas reģions sedz izmaksas, kas saistītas ar drošību Šarleruā lidostā, BSCA tās neiekasē no aviosabiedrībām, lai gan lidosta *Bruxelles-National* nesaņem nekādu kompensāciju šajā jomā. *Brussels Airlines* uzskata, ka reģiona vispārējā finansiālā atbalsta programma BSCA ir jāņem vērā, novērtējot komerciālās attiecības starp BSCA un *Ryanair*.
- (189) *Ryanair* arī guva labumu no tiešajiem finansiālajiem pasākumiem, piemēram, atbalsta darbības sākšanai un iemaksām, lai sekmētu mārketinga pasākumus. *Brussels Airlines* apšauba šā atbalsta atbilstību nosacījumiem, kas paredzēti 2005. gada pamatnostādņēs, un to, vai ir ievēroti proporcionalitātes un pārredzamības principi.
- (190) *Brussels Airlines* uzskata, ka, tā kā visi šie pasākumi radīja kumulatīvu ietekmi, nav iespējams uzskatīt, ka BSCA būtu rikojusies kā privāts ieguldītājs, un aicina Komisiju neanalizēt šos pasākumus katru atsevišķi, bet gan visus kopā.

1. Salīdzinošā novērtēšana

- (191) Kā apgalvo *Brussels Airlines*, maksa, kuru BSCA iekasēja no *Ryanair* attiecīgajā periodā, bija ievērojami zemāka nekā citu aviosabiedrību veiktā maksa citās līdzīgās lidostās.

- (192) *Brussels Airlines* atsaucas uz aeronavigācijas maksu visās citās lidostās, kuras atrodas Šarleruā apkalpošanas zonā (Eindhovenā, Lillē un Ķelnē) vai kurām ir līdzīgs lielums (Marseļā, Porto un Boloņā), un secina, ka lidostas maksa, kuru piemēroja Šarleruā lidosta, neatbilst tai, kādu piemērotu privāts ieguldītājs tirgus ekonomikas apstākļos.
- (193) *Brussels Airlines* arī uzskata, ka Briseles lidosta ir piemērots atskaites punkts, lai novērtētu lidostas maksas diskriminējošo raksturu – būtībā šīs abas lidostas atrodas vienā apkalpošanas zonā un darbojas vienā ekonomiskajā vidē. Turklāt Briseles lidosta var sadalīt nemainīgās izmaksas starp lielāku aviosabiedrību skaitu, un tas atspēko argumentu, ka maksa, kuru piemēro Briseles lidosta, noteikti būs augstāka, jo šī lidosta ir lielāka. Salīdzinājums ļauj konstatēt lielas atšķirības starp lidostas maksas līmeni Briselē un šo līmeni Šarleruā, pat ņemot vērā papildu pakalpojumus, ko sniedz lidosta *Bruxelles-National*, jo aviosabiedrībām ir dažādi saimnieciskie modeļi.

2. Izmaksu segšana

- (194) Kā apgalvo *Brussels Airlines*, *BSCA* nepierāda, ka laikā, kad tika pieņemti lēmumi par attiecīgajiem līgumiem (2001. gada līgumu un tā turpmākiem grozījumiem), *BSCA* spētu segt šo līgumu radītās izmaksas visā to periodā, vienlaikus gūstot saprātīgu peļņu vidējā termiņā. Tādējādi *BSCA* nerīkojās kā privāts ieguldītājs tirgus ekonomikas apstākļos.
- (195) *Brussels Airlines* apgalvo, ka *BSCA* peļņas norma ir ievērojami zemāka nekā citās ES lidostās. Lielākajā daļā Savienības lidostu 2006. un 2007. gadā vidējā peļņas norma svārstījās robežās no 7 līdz 9 %. *BSCA/SOWAER* peļņas normas, kas koriģētas, ņemot vērā subsīdijas, bija neto negatīvas un tāpēc neatbilda iepriekš minētajām normām, tātad praksē tās nebija balstītas uz tirgus nosacījumiem.
- (196) *Brussels Airlines* uzdod jautājumu par iespēju pamatot *Ryanair* piešķirto 50 % atlaidi šīm maksām ar apjomražiem ietaupījumiem. Izrādās, ka pasažieru maksa, personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām maksa un maksa par lidlauka pakalpojumiem nepastāvēja vai bija ļoti zema, lai gan tās ir izmaksas, kuras parasti sedz aviosabiedrības.
- (197) Kā apgalvo *Brussels Airlines*, ieguldījumu un darbības izmaksas, kuras nesedz *BSCA*, jāņem vērā, novērtējot atbalstu *Ryanair*.
- (198) *Brussels Airlines* jautā, vai *BSCA* bija ielāņojusi pietiekamus lidostas ieņēmumus un izdevumus attiecībā uz visu ar *Ryanair* noslēgto līgumu periodu.
- (199) Apmainā pret maksas atlaidēm *Ryanair* nevarēja garantēt *BSCA* satiksmi, kas spētu radīt tādus ieņēmumus, kuri būtu līdzvērtīgi un samērīgi ar izmaksām, ko radīja *Ryanair* piešķirtās priekšrocības.
- (200) Attiecīgi, kā apgalvo *Brussels Airlines*, minētie pasākumi neatbilst principam par privātu ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos, tie ir valsts atbalsts un rada selektīvas priekšrocības *Ryanair*.

ii) Konkurences izkropļojumi

- (201) *Brussels Airlines* apgalvo, ka šis atbalsts negatīvi ietekmēja aviosabiedrības, kas darbojās lidostā *Bruxelles-National*. Atbalsts ļāva *BSCA* piemērot mazāku maksu un tādējādi samazināt to aviosabiedrību izmaksas, kuras darbojās Šarleruā lidostā. Šīs sabiedrības varēja likt samazināt cenas konkurentiem, kuri darbojās citās lidostās. Rezultātā – Eiropas tirgus tiešajiem lidojumiem ar izlidošanu no Beļģijas pārvietojās uz Šarleruā. Šajā segmentā satiksme palielinājās vienīgi Šarleruā. Pēdējos gados pasažieru skaits lidostā *Bruxelles-National* nemainījās, lai gan visur citur Eiropā satiksme pieauga. Citiem vārdiem, kā apgalvo *Brussels Airlines*, vietējās satiksmes palielinājums visā pilnībā deva labumu tikai Šarleruā.
- (202) *Brussels Airlines* atgādina, ka darbojas lidostā *Bruxelles-National*, kuras apkalpošanas zona gandrīz pilnībā sakrīt ar Šarleruā apkalpošanas zonu. Tādējādi *Brussels Airlines* tieši konkurē ar *Ryanair* – abas sabiedrības darbojas vienā

apkalpošanas zonā un piesaista tos pašus klientus. Savienības tirgū *Brussels Airlines* un *Ryanair* piedāvā vienādus pakalpojumus (tiešos lidojumus) un apkalpo tos pašus galamērķus. 60 galamērķi, kurus apkalpo *Brussels Airlines*, pārklājas ar *Ryanair* apkalpotajiem galamērķiem. Attiecībā uz 46 galamērķiem *Brussels Airlines* konkurē ar *Ryanair*, attiecībā uz 16 galamērķiem – tajā pašā lidostā, bet attiecībā uz 12 galamērķiem – lidostā, kas atrodas tajā pašā apkalpošanas zonā.

- (203) Šādas situācijas rezultātā *Brussels Airlines* bija spiesta slēgt vairākas līnijas, kuras apkalpo arī *Ryanair* (septiņas no 2007. gada), un samazināt reisu biežumu vairākās līnijās (uz 14 galamērķiem). No 2004. līdz 2012. gadam *Brussels Airlines* tirgus daļa samazinājās no [...] % līdz [...] %. Šī tirgus daļa turpina samazināties, sagādājot labumu Šarleruā, kuras tirgus daļa palielinājās no [...] % līdz [...] %.

b) Nesaderība ar iekšējo tirgu

- (204) Kā uzskata *Brussels Airlines*, lielākā daļa atbalsta, kas piešķirts *Ryanair*, nesekmē sabiedrības interešu mērķa sasniegšanu. Turklāt atbalsts tiek izmantots tā, ka rada konkurences izkropļojumus, kas ir pretēji sabiedrības interesēm. Tāpēc, kā apgalvo *Brussels Airlines*, atbalsts, kas piešķirts *Ryanair*, ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu.

4.2.12. BSCA

(Piezīmes, kas saņemtas pēc 2012. gada paplašināšanas lēmuma)

- (205) Kā uzskata BSCA, komerciālās attiecības ar *Ryanair* nekādā veidā nav uzskatāmas par atbalstu *Ryanair*. Būtībā šīs partnerības rezultāti tikai pierāda saimnieciskā modeļa rentabilitāti. Turklāt BSCA apgalvo, ka vada savu darbību pilnīgi patstāvīgi, bez tiešas Valonijas reģiona valdības iejaukšanās, jo īpaši apspriežot komerciālos līgumus ar aviosabiedrībām.

4.2.13. *Ryanair*

- (206) *Ryanair* apgalvo, ka līgumi, kas noslēgti starp *Ryanair*, BSCA un Valonijas reģionu, neietver valsts atbalsta elementus trīs iemeslu dēļ: tiek piemērots princips par privātu ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos, nav selektivitātes un šie līgumi netraucē konkurenci.

4.2.14. TBI

- (207) Kā apgalvo TBI, līgumi, kas noslēgti Šarleruā lidostā, ir līdzīgi mehānismiem, kādus TBI veido ar *Ryanair* un citām zemo cenu aviosabiedrībām, jo īpaši Stokholmas Skavstas lidostā. Atlaižu piešķiršana nolaišanās maksai un lidlauka pakalpojumu izmaksām ir vispārpieņemta komerciāla prakse, ar ko piesaista aviosabiedrības, kas spēj nodrošināt būtisku pasažieru skaitu. Atbalsts, kas izpaužas kā viesnīcu, personāla apmācības vai mārketinga izmaksu segšana, jāsalīdzina ar veiktajiem ieguldījumiem un pārvadātāja riskiem. "Mārketinga" maksājumi dod labumu lidostai, kuras tēls uzlabojas, tāpat kā pasažieru skaits. TBI piedāvā šāda veida atbalstu galvenokārt tad, kad ekspluatants izveido jaunus pakalpojumus vai palielina noteiktu reisu biežumu kādā maršrutā.

4.2.15. *HRL Morrison and Co*

- (208) Kā apgalvo *HRL Morrison*, privāts ieguldītājs varētu pieņemt Šarleruā lidostas izmantoto modeli. Tā piedāvājuma pamatā ir vairāki noteicošie faktori – pasažieru skaits, ko sabiedrība spēj piesaistīt lidostai, tās vēlme uzņemties ilgtermiņa saistības, noslēdzot līgumus, sabiedrības īpašās vajadzības, gaisa kuģu kustības grafiks un tā piemērotība lidostas darbībai (esošai satiksmei), vajadzības pēc termināļa resursiem un lidlauka pakalpojumiem. Tas aprēķina no līguma ar *Ryanair* gaidāmos ieņēmumus kopumā (un nevis pēc dažādām sastāvdaļām atsevišķi).

Šāda darījuma ieņēmumi jāprognozē aptuveni 20 gadu ilgā laikposmā, paredzot darbības uzplaukumu pēc trim līdz pieciem gadiem. Noslēdzot līgumu uz 15 gadiem, *Morrison* akcionāri uzskata, ka tas var būt komerciāli pieņemami, ja atdeve no ieguldījumiem rodas aptuveni piecus gadus pēc līguma parakstīšanas.

5. BEĻĢIJAS PIEZĪMES

5.1. Beļģijas piezīmes attiecībā uz pasākumiem par labu BSCA

5.1.1. Valsts atbalsta BSCA neesība

5.1.1.1. Beļģijas piezīmes pēc 2012. gada paplašināšanas lēmuma

a) Infrastruktūras nodošana rīcībā, ko īsteno SOWAER

i) Arguments, kuru Beļģija iesniedz kā galveno, pauž, ka ieguldījumu programmas apstiprināšana Valonijas valdībā notika pirms 2000. gada 12. decembra

(209) Kā apgalvo Beļģija, lēmumu par ieguldījumu programmu Valonijas valdība pieņēma 2000. gada jūlijā un apstiprināja 2000. gada novembrī, proti, pirms sprieduma lietā *Aéroports de Paris* ⁽⁸⁵⁾ (turpmāk "spriedums ADP lietā"). Tādējādi šis spriedums ir atskaites datums, sākot no kura lidostu finansēšanai piemēro LESD noteikumus par valsts atbalstu.

(210) 2000. gada 20. jūlija pamatnolīgums paredz nosacījumus reģionālo lidostu attīstībai un ar to saistītos vides pasākumus, raksturo Valonijas valdībā panākto vienošanos, ar kuru reģions apņemas piešķirt daļu no sava budžeta, lai attīstītu sev piederošo infrastruktūru Briseles Dienvidu–Šarleruā lidostā. Ar 2000. gada 8. novembra lēmumu tiek izpildīts 2000. gada 20. jūlija lēmums, transponējot daudzgadu ieguldījumu programmā iepriekš noslēgto pamatnolīgumu. Tāpēc šie abi lēmumi jāapskata kopā, un otrais lēmums papildina un precizē pirmo, jo īpaši attiecībā uz konkrēto grafiku izlemto finansiālo pasākumu īstenošanai.

1. Atspēkojums vairākiem elementiem, kurus Komisija iekļāva 2012. gada paplašināšanas lēmumā

a) Jautājumā par saistību neesību attiecībā pret trešām personām

(211) Šajos lēmumos nav minēta neviena ieinteresētā trešā persona, un reģions tajos uzskaita savus ieguldījumus. Kā apgalvo Beļģija, šo abu lēmumu izstrāde tādējādi ir mazāk formāla nekā lēmums par atbalsta piešķiršanu trešām personām. Lai piešķirtu atbalstu trešām personām, reģionam būtu jāapstiprina ieguldījuma princips un summas tādā pašā veidā, bez papildu procedūrām, izņemot vienīgi nepieciešamību nosūtīt vēstuli, ar kuru informē par valdības lēmumu, kas šajā gadījumā bija lieki.

(212) Tomēr, kā apgalvo Beļģija, šāds formālisma trūkums nenozīmē, ka minētajiem lēmumiem nav saistoša spēka. Lai gan reģions bija pieņemto lēmumu adresāts, valdības lēmuma pieņemšana uzlika pienākumu valdībai kopumā. Fakts, ka minētais pienākums būtu vienpusējs, šajā gadījumā nav atbilstošs. Faktiski jebkurš finansiāls pasākums neatkarīgi no adresāta vienmēr tiek izņemts ar tās iestādes vienpusēju administratīvu aktu, kas šo pasākumu piešķir, un tā saglabā kontroli pār šā akta izpildi, grozīšanu vai atsaukšanu.

(213) Līdz ar to nekāda oficiāla vēstule par atbalsta piešķiršanu netiek adresēta saņemtajam uzņēmumam, lai gan saskaņā ar spriedumu lietā *Fleuren Compost* ⁽⁸⁶⁾ šis akts ir uzskatāms par juridiski saistošu aktu, ar kuru kompetentā iestāde apņemas piešķirt atbalstu un tādējādi nosaka šā atbalsta piešķiršanas datumu. Ja šāda dokumenta nav, vienīgais iespējamais datums ir valdības lēmuma par ieguldījumu piešķiršanu datums (princips, summas un grafiks).

⁽⁸⁵⁾ Vispārējās tiesas 2000. gada 12. decembra spriedums *Aéroports de Paris* / Komisija T-128/98, ECLI:EU:C:2000:290, II-3929. lpp.

⁽⁸⁶⁾ Vispārējās tiesas 2004. gada 14. janvāra spriedums lietā *Fleuren Compost BV* / Komisija T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4, II-127. lpp., 18. punkts.

- b) Jautājumā par 2000. gada lēmumu neatsaucamo, noslēdzošo un galīgo raksturu
- (214) Beļģija norāda, ka, pēc Komisijas domām, 2000. gada 20. jūlija un 8. novembra lēmumi pēc tam tika būtiski grozīti, tāpēc tiem nebija neatsaucama, noslēdzoša un galīga rakstura.
- (215) Kā apgalvo Beļģija, šajā jomā ir jānodala lēmumi, kas paredz jaunus ieguldījumus atbilstoši jauniem projektiem, no lēmumiem, ar kuriem konkrēti izpilda/īsteno, vajadzības gadījumā veicot vairākas korekcijas, iepriekš izlemtos ieguldījumus.
- (216) Šajā gadījumā Beļģija apstiprina 2000. gada jūlija un novembra lēmumu juridiski saistošo un neatsaucamo raksturu un to, ka pēc tiem nav pieņemts neviens jauns lēmums par finansēšanu. Vienīgie lēmumi, kurus pēc tam pieņēma Valonija un vēlāk arī SOWAER, tiecās piemērot un izpildīt šos finansiālos pasākumus saskaņā ar valdības 2000. gada jūlija un novembra lēmumiem.
- (217) Tāpēc turpmākās korekcijas attiecībā uz noteiktajām ieguldījumu summām nebija jauni lēmumi par ieguldīšanu, bet gan nepieciešami pielāgojumi atkarībā no vispārīgām situācijas izmaiņām tam, kas jau bija izlemts 2000. gada jūlijā un novembrī. Būtībā vairākas summas, kas bija paredzētas pamatnolīgumā un finansēšanas programmā, vēlāk bija jāpārskata, jo īpaši tāpēc, ka palielinājās izmaksas saistībā ar izejvielām, nepieciešamo ieguldījumu precizēšanu, veicot tehniskus pētījumus, tehniskiem ierobežojumiem, kas saistīti ar atļauju piešķiršanu, vai valsts iepirkuma organizācijas rezultātiem. Kā apgalvo Beļģija, šīs budžeta vai tehniskās korekcijas nevarēja radīt būtiskus grozījumus.
- (218) Tāpat, apzinoties šādu ieguldījumu novērtēšanas ierobežojumus, valdība jau uzreiz ieplānoja, ka vairākas pozīcijas (tostarp jaunā termināļa būvniecību) varēja pārskatīt "atkarībā no lidostas reālās darbības" vai, ciktāl šie ieguldījumi bija "atkarīgi no lidostas reālajām vajadzībām". Lidostas darbība un reālās vajadzības vairāku gadu laikā noteikti izmainījās saistībā ar ieguldījumu līgumu un programmu, tāpēc, kā apgalvo Beļģija, bija loģiski, ka valdība veica izmaksu novērtējumu dažām pozīcijām, paredzot šo faktoru nepārtrauktu attīstību.
- (219) Reālajā situācijā, kā apgalvo Beļģija, valdības vēlme jau uzreiz noteikt un novērtēt šīs saistības, pat paredzot turpmākus precizējumus, bija jūtama jau kopš 2000. gada 20. jūlija pamatnolīguma pieņemšanas un 2000. gada 8. novembra ieguldījumu programmas apstiprināšanas. Korekcijas, kas veiktas pēc šiem lēmumiem, nevar likt apšaubīt minētajā datumā valdības izteiktās apņemšanās juridiski saistošo raksturu.
- (220) Tāpat, ja kādas korekcijas šobrīd ir būtiskas un šķiet, ka patiesībā tās paredz jaunus ieguldījumus, nevis jau apstiprināto ieguldījumu turpmāku pielāgošanu, *quod non*, vienīgi šo ieguldījumu pašu par sevi var attiecināt atzīt par izrietošu no 2000. gada 20. jūlija un 8. novembra lēmumiem.
- (221) Kā apgalvo Beļģija, lai šā ieguldījuma atkārtota novērtēšana ļautu to pārkvalificēt par jaunu ieguldījumu, veiktajam grozījumam jāattiecas ne tikai uz noteiktā ieguldījuma apjomu, bet arī uz tā raksturu. Šim grozījumam jābūt tādam, lai varētu apstiprināt, ka projekts, kas tika plānots 2000. gada jūlija un novembra lēmumu pieņemšanas brīdī, nekādi nevar būt saistīts ar to projektu, kas pēc tam tika konkrēti finansēts un īstenots, neatkarīgi no vispārējās situācijas pamatotām izmaiņām. Tādējādi, piemēram, ieguldījuma "papildinājumu", kas nav pamatots ar lidostas reālo vajadzību turpmāku pielāgošanu, bet par ko ir pieņemts lēmums, lai varētu nodrošināt papildu infrastruktūru, kas papildinās 2000. gada jūlijā un novembrī sākotnēji paredzēto infrastruktūru, tikai kopā ar šo papildu infrastruktūru varētu atzīt par jaunu ieguldījumu, par ko lēmums pieņemts ārpus 2000. gada pamatnolīguma un fiziskās ieguldījumu programmas ietvariem.
- (222) Šajā gadījumā, ja izrādās, ka vairākas pozīcijas ir nepietiekami novērtētas vai nav īstenojamas noteiktajā termiņā, visi veiktie ieguldījumi principā tiek atzīti par tādiem, kas paredzēti 2000. gada jūlija un novembra lēmumos. Ja pēc tam tiek izmainītas summas, to liek darīt jaunie dokumentācijas elementi, kurus lēmumu pieņemšanas brīdī varēja paredzēt nepietiekami vai nevarēja paredzēt vispār.

2. Beļģijas argumenti, pamatojoties uz 2000. gada lēmumu analīzi

(223) Kā apgalvo Beļģija, 2000. gada 20. jūlija un 2000. gada 8. novembra lēmumu analīze pierāda tajos iekļauto pienākumu juridiski saistošo raksturu.

a) Valonijas valdības 2000. gada 20. jūlija lēmums, ar ko apstiprina pamatnolīgumu

(224) Pamatnolīgums un ieguldījumu programma atbilst reāliem lēmumiem, kas valdībai bija juridiski saistoši. Turklāt tas, ka runa ir par aktu, kas nosaukts par "pamatnolīgumu", neliedza Komisijai pēc tam pieņemt lēmumu, ar kuru tā atzina šo aktu par juridiski saistošu, bet datumu, kurā minētais akts tika parakstīts – par atbalsta piešķiršanas datumu ⁽⁸⁷⁾.

(225) Kā apgalvo Beļģija, 2000. gada jūlija pamatnolīgums būtiski pārsniedz principiālo vienošanos, taču paredz konkrētu ieguldījumu piešķiršanu. Ietekmētās pozīcijas jau ir noteiktas, un arī ieguldījumu izmaksas ir novērtētas, lai šos izdevumus varētu uzreiz iekļaut budžetā.

(226) Turklāt valdība precizēja, ka jāizveido "finansēšanas *ad hoc* mehānisms". Tas apliecina, ka valdība jau iepriekš paredzēja izveidot jaunu iekļaušanās pasākumu lidostas infrastruktūras jomā.

(227) Apstiprinot, ka SOWAER ir izpildījis valdības 2000. gada jūlija un novembra lēmumus, SOWAER finanšu plāns, kuru valdība apstiprināja 2001. gada 23. maijā, atsaucas uz 2000. gada 20. jūlija pamatnolīgumu, un tas kļiedē jebkuras šaubas attiecībā uz Valonijas saistībām.

(228) Kā apgalvo Beļģija, šāda darbības kārtība turklāt nav būtiska, salīdzinot ar ieguldījumu programmas apstiprināšanas principu, kas šajā gadījumā ir galvenais jautājums. Faktiski SOWAER izveide ir tikai 2000. gada jūlija un novembra lēmumu izpildes pasākums, un tā ir tikai Valonijas finanšu mehānisms. Ja konkrētais finanšu mehānisms, lai īstenotu ieguldījumus, par kuriem reģions pieņēmis lēmumu, pēc 2000. gada jūlija un novembra lēmumiem vēl bija jānosaka, Valonijas iestāžu saistības bija pavisam reālas, un tās bija jāīsteno finanšu mehānismam, kuru vajadzēja izvēlēties.

b) Valonijas valdības 2000. gada 8. novembra lēmums, ar ko īsteno 2000. gada 20. jūlija pamatnolīgumu un apstiprina Briseles Dienvidu–Šarleruā lidostas daudzgadu ieguldījumu programmu

(229) Valonijas valdība 2000. gada 8. novembrī pieņēma lēmumu, ar ko izpilda tās 2000. gada 20. jūlija lēmumu. Šajā gadījumā tā apstiprināja "daudzgadu fizisko ieguldījumu programmu 2000.–2004. gadam attiecībā uz Briseles Dienvidu–Šarleruā lidostu un ar to saistīto finanšu plānu". Visi ieguldījumi, kas minēti valdības apstiprinātajā notā, tika novērtēti, un to izmaksas precīzi noteiktas.

(230) Noslēgumā, kā apgalvo Beļģija, ieguldījumu programma 2001.–2010. gadam attiecībā uz Briseles Dienvidu–Šarleruā lidostu tika pieņemta gana ilgu laiku pirms 2000. gada 12. decembra – datuma, kad tika pasludināts spriedums lietā *Aéroports de Paris*.

ii) Beļģijas iesniegtais papildu arguments: infrastruktūras finansēšana atbilst privātā ieguldītāja principam

(231) Jebkurā gadījumā, kā apgalvo Beļģija, Šarleruā lidostas infrastruktūras finansēšana atbilst privātā ieguldītāja principam.

(232) Lai to pierādītu, Beļģija iesniedza naudas plūsmas tabulu saistībā ar ieguldījumiem jaunajā terminālī un autostāvvietā no 2002. līdz 2036. gadam ⁽⁸⁸⁾. No šīm ieguldījumu summām tā ņēma vērā tikai 89,7 % ieguldījumu autostāvvietā un 28,1 % ieguldījumu jaunajā terminālī, uzskatot, ka pārējie ieguldījumi attiecas uz

⁽⁸⁷⁾ Komisijas 2008. gada 23. jūlija Lēmums 2008/948/EK par Vācijas Federatīvās Republikas pasākumiem par labu DHL un Leipziger-Halles lidostai C 48/06 (ex N 227/06) (OV L 346, 23.12.2008., 1. lpp.), 291. apsvērums.

⁽⁸⁸⁾ Sal. ar Beļģijas 2012. gada 23. maijā iesniegto apsvērumu 3. pielikumu.

darbībām, kas nav saimnieciska rakstura. Turklāt Beļģija norādīja, ka valsts finansējumu vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumiem un tiem nepieciešamās infrastruktūras paplašināšanai atļauj ES tiesību akti valsts atbalsta jomā. Beļģija no tā secina, ka, atskaitot kompensāciju, ko reģions piešķir BSCA, lai daļēji segtu maksu, kas saistīta ar sabiedriskas nozīmes pakalpojumiem nepieciešamo infrastruktūru, šīs infrastruktūras finansēšanas rentabilitātes pakāpe sasniegtu nepilnus 2 %. Tādējādi infrastruktūras pieejamība netiek nodrošināta par zemāku cenu nekā tās vērtība.

b) SOWAER pakalpojumi par labu BSCA

(233) Beļģija uzsver, ka ievērojama daļa no izmaksām par būtisko apkopi un remontu attiecas uz infrastruktūru, kas nepieciešama ar saimniecisko darbību nesaistītām darbībām.

c) Reģiona finansējums, lai daļēji segtu sabiedriskas nozīmes pakalpojumu izmaksas

(234) No 1991. gada princips par atsevišķu grāmatvedības uzskaiti, identificējot kompensācijas segtās izmaksas, ir paredzēts specifikācijas 25. punktā.

i) Galvenais jautājums – ar saimniecisko darbību nesaistīto darbību finansēšana

1. Ugunsdrošības pakalpojumi

(235) Kā apgalvo Beļģija, ugunsdrošības pakalpojumi ir ar saimniecisko darbību nesaistītas darbības, jo par tām atbild valsts varas iestādes.

2. Pakalpojumi, kas saistīti ar satiksmes drošību uz zemes

(236) Kā apgalvo Beļģija, pakalpojumi, kas saistīti ar satiksmes drošību uz zemes, arī ietilpst valsts varas iestāžu kompetencē.

(237) Būtībā, kā apgalvo Beļģija, saistībā ar lēmumu, kuru Komisija pieņēma 2008. gada 23. jūlijā par Leipčigas–Halles lidostu, Komisija pati atzina, ka pakalpojumiem, kas attiecas uz ekspluatācijas drošību, nav saimnieciska rakstura⁽⁸⁹⁾. Tādējādi no Vācijas iestāžu iesniegtā saraksta attiecībā uz infrastruktūru, kas saistīta ar ekspluatācijas drošību, kurš iekļauts šā lēmuma 58. apsvēruma tabulā, izriet, ka minētā infrastruktūra ir nepieciešama satiksmes drošībai uz zemes, proti, nepārtraukta elektroapgāde satiksmes zonās, transformācijas stacijas, skrejceļa apgaismojums, satiksmes zonu apgaismojums utt. Jāatgādina, ka šo Komisijas pozīciju apstiprināja arī Vispārējā tiesa, pieņemot spriedumu lietā *Freistaat Sachsen / Komisija*⁽⁹⁰⁾ attiecībā uz atcelšanas prasību, kas iesniegta pret iepriekš minēto Komisijas lēmumu.

(238) Tādējādi no apraksta, kas sagatavots par pakalpojumiem, kuri saistīti ar satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā, 1991. gada 9. jūlija koncesijas nolīguma papildinājumā Nr. 5 un specifikācijā, kas noslēgta 2006. gada 10. martā, izriet, ka plānotās izmaksas, proti, par lidostas teritorijas kārtējo uzturēšanu, kas saistīta ar drošības mērķiem, ēku, skrejceļu, apkārtējās teritorijas un transportlīdzekļu uzturēšanas tehniskajiem pakalpojumiem, neliela apjoma darbiem saistībā ar skrejceļa un pievedceļu asfaltēšanu, kārtējo uzturēšanu un remontēšanu, skrejceļa apgaismojuma un marķējuma uzturēšanu un saglabāšanu darba gatavībā, pļaušanas darbiem, skrejceļa un tā marķējuma attīrīšanu, kā arī sniega izvešanu, pietiekami atbilst pakalpojumiem, kuri saistīti ar ekspluatācijas drošību un kurus Komisija lēmumā par Leipčigas–Halles lidostu atzina par tādiem, kam nav saimnieciska rakstura.

3. Ar apsardzi saistītie pakalpojumi

(239) Kā apgalvo Beļģija, ar apsardzi saistītās darbības ir tās, par kurām atbild valsts varas iestādes, jo tās ir tradicionāli valsts pildīti pienākumi. Pamatojot šos argumentus, Beļģija citē ES regulas un Komisijas lēmumu par Leipčigas lidostu⁽⁹¹⁾.

⁽⁸⁹⁾ Lēmums 2008/948/EK, 182. apsvērums.

⁽⁹⁰⁾ Vispārējās tiesas 2011. gada 24. marta spriedums lietā *Freistaat Sachsen / Komisija T-443/08 un Mitteldeutsche Flughafen un Flughafen Leipzig-Halle / Komisija T-455/08*, ECLI:EU:T:2011:117, II-1311. lpp., 225. punkts.

⁽⁹¹⁾ Sk. 89. zemsvītras piezīmi.

4. Reisu uzraudzības un reģistrācijas, provizoriskas reisu plānošanas un gaisa kuģu izvietošanas pakalpojumi

(240) Kā apgalvo Beļģija, reisu uzraudzības un reģistrācijas, provizoriskas reisu plānošanas un gaisa kuģu izvietošanas uzdevumi ir būtiski drošības elementi civilajā aviācijā, tāpēc tie pieder pie valsts varas iestāžu funkcijām, jo ir lidostas drošības galvenie aspekti.

5. Secinājumi par to sabiedriskas nozīmes pakalpojumu finansēšanu, kurus BSCA sniedza pēc Valonijas pieprasījuma

(241) Kā apgalvo Beļģija, no iepriekš teiktā izriet, ka visi sabiedriskas nozīmes pakalpojumi, kuri definēti specifiskācijas 25. punktā un kurus BSCA kompensēja reģions, ir darbības, kas nav saistītas ar saimniecisko darbību un ir izslēgtas no LESD 107. panta 1. punkta piemērošanas jomas saskaņā ar Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi un Eiropas tiesu praksi.

(242) Beļģija uzsver, ka šie pakalpojumi, kurus iepriekš sniedza Valonijas administrācija, proti, līdz 1991. gadam attiecībā uz "ugunsdzēsības un uzturēšanas" pakalpojumiem un līdz 2008. gadam attiecībā uz apsardzi un tādiem pakalpojumiem kā reisu uzraudzība un reģistrācija, provizoriska reisu plānošana un gaisa kuģu izvietošana.

(243) BSCA, sniedzot šos pakalpojumus, tikai kā aizstājējs pildīja pienākumus, kas ir valsts varas iestāžu kompetencē saskaņā ar starptautiskajiem pienākumiem, kuri izriet no ICAO standartiem, vai saskaņā ar ES regulām.

ii) Papildu arguments – sabiedriskas nozīmes saimnieciska rakstura darbību finansēšana atbilst spriedumam lietā *Altmark*

(244) Kā apgalvo Beļģija, ja Komisija uzskata, ka kādas no iepriekš minētajām darbībām ir saimnieciska rakstura darbības, tai jākonstatē, ka šo darbību finansējums ir kompensācijas, kas nav uzskatāmas par atbalstu, pamatojoties uz kritērijiem, kas norādīti spriedumā lietā *Altmark* ⁽⁹²⁾. Šīs kompensācijas būtībā atbilst kritērijiem, kas paredzēti judikatūrā lietā *Altmark*, ļaujot izslēgt valsts atbalsta esību.

1. Skaidri definētu sabiedrisko pakalpojumu saistību esība

(245) Kā apgalvo Beļģija, analizējamām darbībām, kas saistītas ar civilās aviācijas un lidostas darbību apsardzi un drošību, ir sabiedriska nozīme. 1991. gada 9. jūlija koncesijas nolīguma pielikumā iekļautās specifiskācijas 25. punkts definē pienākumus, kas BSCA jāpilda saistībā ar uzdevumiem apsardzes un drošības jomā. Šis noteikums norāda, ka minētos pakalpojumus "sniedz koncesionārs sabiedrības interesēs". No šīs prasības izriet, ka Valonija ir uzticējusi koncesionāram sniegt minētos pakalpojumus, tādējādi piešķirot tam attiecīgas pilnvaras.

2. Kompensācijas parametri, kas definēti objektīvi un pārredzami

(246) Kompensācijas parametri ir objektīvi un pārredzami definēti specifiskācijas 25. punktā, kas paredz, ka BSCA ir jānodrošina ekspluatācijai atsevišķs ienākuma veidošanas konts attiecībā uz tajā pašā punktā minētajām darbībām.

(247) Attiecībā uz izmaksām, kas nav pilnībā attiecināmas uz sabiedriskas nozīmes pakalpojumiem, tām veic piesaisti proporcionālā sadalījumā, personāla jomā pamatojoties uz sabiedriskas nozīmes pakalpojumiem norīkoto darbinieku procentuālo īpatsvaru atkarībā no šiem pakalpojumiem atvēlētās platības procentuālā īpatsvara vai pēc citiem objektīviem kritērijiem, kas jāapstiprina reģionam.

(248) No 2006. gada attiecībā uz pozīcijām, kas saistītas ar ugunsdrošības un uzturēšanas pakalpojumiem, un no 2010. gada attiecībā uz pakalpojumiem, kas saistīti ar apsardzi, navigācijas biroju un gaisa kuģu izvietošanu, kompensācija ir ierobežota ar summu, kas norādīta specifiskācijas 25. punktā, piemērojot arī indeksāciju. Jebkurā gadījumā kompensācijas summa nevar pārsniegt izmaksas, kas faktiski radušās BSCA, sniedzot šos pakalpojumus.

⁽⁹²⁾ Tiesas 2003. gada 24. jūlija spriedums lietā *Altmark Trans C-280/00*, ECLI:EU:C:2003:415, I-7447. lpp.

(249) Tādējādi kompensācijas parametri ir iepriekš detalizēti noteikti, tādējādi izpildot otro kritēriju spriedumā lietā *Altmark*.

3. Kompensācijas ierobežošana ar faktiskajām izmaksām

(250) Kā apgalvo Beļģija, pārmērīgu kompensēšanu var novērst ar dažādiem mehānismiem:

— pirms kompensācijas ierobežošanas jebkādu pārmērīgu kompensēšanu ļauj novērst precīza to izmaksu definēšana, kuras sedz Valonija, kā arī princips par nodalītu grāmatvedības uzskaiti. Turklāt tika paredzēts kontroles mehānisms, lai pārbaudītu, no vienas puses, BSCA iesniegto budžetu, no otras puses, pārmērīgas kompensācijas neesību pēc kompensācijas izmaksām,

— no 2006. gada ieviešanas summa, kas saņemta par pakalpojumiem saistībā ar ugunsdrošību, satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā, nevar pārsniegt EUR 5 774 000, un to indeksē katru gadu,

— kompensācija, kuru piešķir par pakalpojumiem saistībā ar apsardzi, navigācijas biroju un gaisa kuģu izvietojumu, no 2010. gada ir ierobežota ar summu, kas līdzvērtīga šo pakalpojumu izmaksām 2009. gadā, un to indeksē katru gadu.

(251) Turklāt 25. punkts paredz, ka saņemtā summa nekādā gadījumā nevar pārsniegt faktiskās izmaksas un, ja ir notikusi pārmērīga kompensēšana, automātiski piemēro budžeta kompensēšanas mehānismu uz nākamā gada budžeta rēķina. Jāatgādina, ka budžetu iepriekš sastāda BSCA un kontrolē Valonijas administrācija. Tā arī katru gadu veic kontroles pasākumus klātienē, lai pārlicinātos, vai BSCA ievēro specifikācijas 25. punkta prasības.

4. Salīdzinājums ar līdzīgu uzņēmumu, kas ir pareizi vadīts un labi aprīkots

(252) Kā apgalvo Beļģija, attiecībā uz BSCA nekāds salīdzinājums ar citu uzņēmumu, kas labi aprīkots un pareizi vadīts, nav nepieciešams, jo tā pati acīmredzami ir labi aprīkots un pareizi vadīts uzņēmums.

(253) BSCA ievēro spēkā esošos grāmatvedības un starptautiskos standartus un visus rādītājus, kas minēti Komisijas 2011. gada 20. decembra paziņojumā par Eiropas Savienības noteikumu piemērošanu valsts atbalsta jomā kompensācijām, kas piešķirtas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanai, tā apliecinot šā uzņēmuma lietpratīgu vadīšanu. Turklāt 2009. gadā tā ir ļāvusi arī piesaistīt privātos ieguldītājus saistībā ar BSCA daļējo privatizāciju.

(254) Faktu, ka BSCA ir pareizi vadīts un labi aprīkots uzņēmums, principā var apliecināt tās finanšu rezultātu pastāvīgā uzlabošanās no 2000. gada. Būtībā 2000. gadā BSCA reģistrēja apgrozījumu EUR 7 578 000 apmērā, bet jau 2010. gadā šis rādītājs sasniedza EUR 81 387 000. Turklāt ir acīmredzams, ka gadījumā, ja BSCA nebūtu pareizi vadīts un labi aprīkots uzņēmums, Šarleruā lidosta nebūtu pieredzējusi tik ievērojamu pasažieru skaita pieaugumu laikā no 1997. līdz 2011. gadam (no 211 065 līdz 5 901 007 pasažieriem).

(255) Visbeidzot, kā izriet no izveidotā finansēšanas mehānisma, kompensācija, kas izmaksāta BSCA, pēc definīcijas ir mazāka par tirgus cenu attiecībā uz visiem pakalpojumiem, kas tai uzticēti, jo šī kompensācija no 2006. gada tiek ierobežota tiem pakalpojumiem, kas saistīti ar ugunsdrošību, satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā, bet no 2010. gada – apsardzes pakalpojumiem.

d) BSCA kapitāla palielināšana, ko SOWAER īstenoja 2002. gadā

(256) Kā apgalvo Beļģija, Komisija nekad – līdz pat 2012. gada paplašināšanas lēmumam – nav ierobežojusi BSCA kapitāla palielināšanu. Gluži pretēji – tā ir skaidri atzinusi, ka šī darbība ir īstenota atbilstoši privāta ieguldītāja principam (sk. 2004. gada lēmuma 132. apsvērumu).

(257) Jaunākie dati liecina, ka BSCA ir guvusi peļņu, kas ļauj piešķirt EUR 6 505 595 publiskajiem un privātajiem akcionāriem tikai par 2010. gadu vien. Pēdējo piecu gadu rezultāti ir turpmāk izklāstīti tabulā.

PEĻNAS UN ZAUDĒJUMU APRĒ- ĶINS (miljonos EUR)	2011	2010	2009	2008	2007
Saimnieciskās darbības ienākumi	53 618	48 533	35 434	27 002	19 543
Gada peļņa	11 310	9 994	4 445	1 915	1 968
Peļņa no kapitāla	6 815	6 506	387	387	387

- (258) Kapitāla palielinājumam, ko īstenoja SOWAER, iekšējās atdeves koeficients (*TRI*) bija 26,09 %, un tas līdzinās aplēsēm, ko 2003. gadā sagatavoja *Deloitte&Touche*, tādējādi apstiprinot šīs analīzes ticamību. Ņemot vērā iepriekš minēto, jākonstatē, ka šādu ieguldījumu neapšaubāmi būtu veicis arī privāts ieguldītājs.
- (259) Komisijas novērtējums par šo kapitāla palielinājumu, saskaņā ar kuru “šaubas pastiprina tas, ka BSCA nesedza izmaksas par infrastruktūru, kas tai bija pieejama, un dažādiem SOWAER sniegtajiem pakalpojumiem”, apliecina arī to, ka tika pieļauta kļūda tiesību piemērošanā. Komisijai būtībā katram iejaukšanās veidam individuāli jāpiemēro nepieciešamie kritēriji, lai varētu attiecīgi novērtēt to likumību un par katru iejaukšanās gadījumu spētu noteikt, vai tas ir atbalsts, un, ja tā ir, – vai šis atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu. Faktiski BSCA kapitāla palielināšanas jēga nav gluži tas pats, kas mērķis darīt pieejamu lidostas infrastruktūru, it sevišķi saistībā ar tā laika situāciju. Tāpēc Komisija nevar vispārināt šos abus iejaukšanās veidus, lai pārbaudītu vispārējo rentabilitāti.

5.1.1.2. *Pēc 2012. gada paplašināšanas lēmuma saņemtie Beļģijas komentāri par trešo personu piezīmēm attiecībā uz atbalsta BSCA neesību*

a) Koncesijas maksa, kuru maksāja BSCA

- (260) Atbildot uz BAC piezīmēm par maksu, ko BSCA maksāja par infrastruktūras izmantošanu, Beļģija norāda, ka vairākas BAC minētās maksas nav attiecināmas uz Šarleruā, jo īpaši:
- “laika nišas koordinācijas maksa”, jo Šarleruā lidostā nav sastrēgumu,
 - “termināļa navigācijas maksa”, kas netiek iekasēta reģionālajās lidostās, kurās kustību skaits ir mazāks par 50 000 komercpreisu kustību.
- (261) Turklāt, kā apgalvo Beļģija, pretēji BAC apgalvojumam maksu par centralizēto infrastruktūru BSCA kā infrastruktūras apsaimniekotājs prognozēja pietiekamā apmērā attiecībā uz lidlauka pakalpojumu sabiedrībām, tostarp BSCA kā pārkrāvēju. Šī maksa ir iekļauta līgumā, kuru BSCA noslēdza ar *Ryanair*.
- (262) Maksa, kuru federālā administrācija noteica vairāk nekā 18 euro centu apmērā par katru pasažieri, tādējādi bija federālās valsts, nevis BSCA kompetencē.
- (263) personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām maksa tika noteikta, pamatojoties uz BSCA faktiski segtajām izmaksām. Šajā ziņā, kā apgalvo Beļģija, pietiek salīdzināt infrastruktūras lielumu Šarleruā lidostā un Briseles lidostā, lai atzītu, ka šā pakalpojuma sniegšana personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām Šarleruā radīja mazākas izmaksas nekā Briselē, ņemot vērā kilometru skaitu, kas jānoiet, lai varētu sasniegt lidmašīnu vai izklūt no termināļa.
- (264) Turklāt Beļģija atzīst – ir taisnība, ka patlaban BSCA neprasa nekādu maksu saistībā ar apsardzi. Šo pienākumu, kas ietilpst valsts varas iestāžu kompetencē, Valonija kompensēja, taču kompensācija tika ierobežota koncesijas nolīgumā, kas piesaistīja BSCA Valonijai, bet izmaksas, kas pārsniedza ierobežojumu, bija jāsedz BSCA. Tomēr nekas neliedza BSCA atgūt šīs izmaksas no pasažieriem, nosakot attiecīgu maksu.

(265) Attiecībā uz maksu par autostāvvietu, kā apgalvo Beļģija, dati, kas iekļauti BAC iesniegtajā tabulā, ir kļūdaini, norādot, ka Šarleruā lidostā nebija maksas par autostāvvietu, jo tas nav tiesa – tarifi, kas publicēti BSCA vietnē, skaidri apliecina, ka šāda maksa bija noteikta un tā bija EUR 1,98 par diennakti (24 stundām) un par tonnu.

b) Sabiedriskas nozīmes pakalpojumu finansēšana

(266) Piezīmes iesniedza vairākas trešās personas; *Brussels Airlines* un BAC galvenokārt izteica piezīmes par BSCA Valonijai sniegto sabiedriskas nozīmes pakalpojumu finansēšanu, un minētie uzņēmumi apstrīd, ka noteiktus BSCA sniegtos pakalpojumus, proti, tādās jomās kā drošība, apsardze, ugunsdrošība un pakalpojumi saistībā ar satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā, varētu kvalificēt kā darbības, kas neietilpst LESD 107. panta 1. punkta piemērošanas jomā.

i) Piebilde par salīdzinājumu starp Šarleruā lidostu un BAC

(267) *Brussels Airlines* un BAC apstiprina, ka Briseles lidostā šo dažādo pakalpojumu izmaksas nesedza atbildīgās valsts iestādes, proti, federālā valsts, un no tā šķietami var secināt valsts atbalsta esību par labu Šarleruā lidostai.

(268) Šajā jautājumā jāprecizē, ka Beļģijā visas lidostas nav saistītas ar vienu un to pašu valsts iestādi, jo reģionālās lidostas pārvalda reģions, kura teritorijā tās atrodas, bet Briseles lidosta ir federālās valsts atbildībā⁽⁹³⁾. Katras iestādes atbildība par tai uzticētajām lidostām ir nepārprotami noteikta, veicot lidostu pārvaldības reģionalizāciju (izņemot Briseles lidostu) un noslēdzot sadarbības nolīgumu starp Beļģijas valsti, kura rīkojas Valsts aviolīniju sabiedrības (S.N.V.A.) vārdā,⁽⁹⁴⁾ un reģioniem,⁽⁹⁵⁾ un šis nolīgums viennozīmīgi paredz, ka “reģioni no minētā likuma spēkā stāšanās dienas pilnībā atbild par tiem nodotajām kompetences jomām. No šā datuma reģioni ir pilnvaroti veikt visus piemērotos pasākumus, par kuriem tie ir pilnībā atbildīgi”.

(269) Tādējādi Šarleruā lidostas darbību regulē Valonijas tiesību akti, bet Briseles lidostu – federālā valsts. Šajā gadījumā likumā noteikto pilnvaru ietvaros Valonijas reģions izvēlējas daļēji finansēt vairāku pakalpojumu izmaksas. Tāpēc apstāklim, ka vienādu pakalpojumus vienā gadījumā apmaksā valsts iestāde, bet otrā gadījumā ekspluatants, nav nekādas ietekmes uz saimnieciska vai ne-saimnieciska rakstura darbību klasificēšanu.

(270) Flandrijas reģionā vairākus šeit analizētos pakalpojumus tiešā veidā nodrošina reģiona administrācija, tādējādi tos tieši apmaksā reģions. Jo īpaši tas attiecas uz visām izmaksām saistībā ar apsardzes un lidostas drošības pakalpojumiem Antverpenes un Ostendes lidostās neatkarīgi no šo lidostu darbības apjoma.

ii) Ugunsdrošības pakalpojumi

(271) Konkrētāk pievēršoties ugunsdrošības pakalpojumiem, *Brussels Airlines* apstiprina, ka citiem uzņēmumiem, kuri atrodas Valonijā un uz kuriem attiecas Seveso direktīva⁽⁹⁶⁾, ir jāsedz ugunsdrošības pakalpojumu izmaksas, kā to dara, piemēram, sabiedrība *Total*, kas atrodas Felujā, bet Briseles lidostā šos pakalpojumus nefinansē Flandrijas reģions / federālā valsts.

(272) Kā apgalvo Beļģija, šāds salīdzinājums ar uzņēmumiem, uz kuriem attiecas Seveso direktīvas pienākumi, nav atbilstošs, jo no minētās direktīvas teksta izriet, ka tā prasa, lai dalībvalstis uzdod šīs direktīvas piemērošanas jomā ietilpstošajiem uzņēmumiem⁽⁹⁷⁾ pašiem veikt pasākumus ugunsgrēka novēršanai. Pretēji tam pienākumu organizēt ugunsdrošības pakalpojumus lidostā paredz starptautiskā konvencija, kuru pieņēmusi Starptautiskā Cīvilās aviācijas organizācija un kura ir tieši saistoša dalībvalstīm.

⁽⁹³⁾ Likuma par iestāžu reformu 6. panta 1. punkta X daļas 7. apakšpunkts, M.S., 1980. gada 15. augusts, 9434. lpp.

⁽⁹⁴⁾ Patlaban *Belgocontrol*.

⁽⁹⁵⁾ M.S., 1990. gada 9. marts, 4439. lpp.

⁽⁹⁶⁾ Padomes 1996. gada 9. decembra Direktīva 96/82/EK par tādu smagu nelaiemes gadījumu briesmu pārzināšanu, kuros iesaistītas bīstamas vielas (OV L 10, 14.1.1997., 13. lpp.), tā dēvētā Seveso direktīva.

⁽⁹⁷⁾ To vidū nav minētas lidostas.

(273) Turklāt gan Eiropas Komisija, gan Vispārējā tiesa ir apstiprinājusi, ka ugunsdrošības pakalpojumi ir valsts varas iestāžu darbības, kuras var izslēgt no LESD 107. panta 1. punkta piemērošanas jomas.

iii) Pakalpojumi, kas saistīti ar satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā

(274) *Brussels Airlines* apstrīd arī uzturēšanas pakalpojumu kvalificēšanu kā darbību, kam nav saimnieciska rakstura, kas šajā gadījumā atbilst satiksmes drošībai uz zemes un drošībai lidostas teritorijā. Šajā ziņā *Brussels Airlines* vienīgi uzsver, ka minētie pakalpojumi attiecas uz lidostas apsaimniekošanu un tāpēc ir saimnieciska rakstura.

(275) Fakts, ka lidostas apsaimniekošanas darbība ir saimnieciska darbība, tagad ir atzīts. Tomēr vairākas darbības ir izslēgtas no LESD 107. panta 1. punkta piemērošanas jomas, jo tās ietilpst valsts varas iestāžu kompetencē vai pēc rakstura nav saimnieciskas, un, kā uzskata *Brussels Airlines*, pat gadījumā, ja tās nav nodalāmas no lidostas apsaimniekošanas. Tāpat, piemēram, gadījumā, ja ir acīmredzams, ka lidostas apsaimniekošana (saimnieciskā darbība) liek paredzēt muitas pakalpojumus, lai kontrolētu pasažieru identitāti, tomēr jākonstatē, ka šis pakalpojums ietilpst kompetencē, kas tradicionāli tiek piešķirta valstij, tāpēc uzskatāma par darbību, kam nav saimnieciska rakstura. Attiecīgi ar faktu, ka pakalpojumi saistībā ar satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā ir būtiski lidostas apsaimniekošanai, nepietiek, lai tiem atņemtu ne-saimnieciskas darbības raksturu.

(276) Tādējādi, kā konstatē Komisija iepriekš minētajā lēmumā par Leipcigas–Halles lidostu: “Šajā gadījumā vairākas izmaksas attiecas uz valsts varas iestāžu funkciju izpildi. Šīs izmaksas attiecas uz drošības un policijas funkcijām, ugunsdrošības un sabiedrības drošības pasākumiem, ekspluatācijas drošību, meteoroloģiskajiem pakalpojumiem un gaisa satiksmes kontroles pakalpojumiem.”⁽⁹⁸⁾ Beļģija piezīmēs pēc formālās izmeklēšanas procedūras 2012. gada paplašināšanas lēmuma atgādināja – no tā paša lēmuma izriet, ka “ekspluatācijas drošības darbības” attiecas uz visu nepieciešamo, lai nodrošinātu satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā, proti, elektroapgādi, skrejceļa apgaismojumu, satiksmes zonu apgaismojumu utt. Tādējādi šis jautājums attiecas tieši uz minēto dažādo funkciju uzturēšanu.

iv) Pakalpojumi, kas saistīti ar apsardzi un vispārējo drošību

(277) Visbeidzot, *Brussels Airlines* apstrīd to, ka vispārējie drošības un apsardzes pakalpojumi būtu kvalificējami kā tādi, kam “nav saimnieciska rakstura”. Šajā gadījumā, šķiet, *Brussels Airlines* kā ar drošību saistītus pakalpojumus klasificē tos pakalpojumus, kas saistīti ar reisu uzraudzību, reģistrāciju un plānošanu, kā arī gaisa kuģu izvietošanu.

(278) *Brussels Airlines* konkrētāk apstrīd to, ka uz pakalpojumiem, kas saistīti ar reisu uzraudzību, reģistrāciju un plānošanu, kā arī gaisa kuģu izvietošanu, attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2320/2002⁽⁹⁹⁾, kas ir “to pasākumu, kā arī cilvēku un materiālo resursu kopums, kuri paredzēti, lai sargātu civilo aviāciju pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām”.

(279) Tomēr Valonijas iestādes nekad nav uzskatījušas, ka reisu uzraudzības, reģistrācijas un plānošanas, kā arī gaisa kuģu izvietošanas darbības, būtu saistītas ar lidostas drošību. Gluži otrādi – tās uzskata, ka šīs darbības ir būtiskas lidostas drošībai, un atsaucas šajā jomā uz jau iesniegtajiem paskaidrojumiem, atbildot uz formālās izmeklēšanas procedūras sākšanas lēmumu.

(280) Attiecībā uz BAC piebildi par to, ka aviosabiedrībām, kas darbojas, izlidojot no Briseles, jāmaksā maksa par reisu uzraudzības, reģistrācijas un plānošanas pakalpojumiem, ko sniedz *Belgocontrol*, tā atkārtoti apgalvojumu, kura pamatā ir pakalpojuma finansēšanas avots, bet ar to nepietiek šā pakalpojuma kvalificēšanai par ne-saimniecisku.

(281) Beļģija arī konstatē, ka lēmums par vairāku *Belgocontrol* reģionālajās lidostās sniegto pakalpojumu bezmaksas raksturu tika pieņemts, noslēdzot iepriekš minēto 1989. gada sadarbības nolīgumu, kas paredz, ka “reģioni var bez maksas pieprasīt palīdzību (S.N.V.A.) centralizēto pakalpojumu sniegšanā, piemērojot starptautiskos

⁽⁹⁸⁾ 182. apsvērums.

⁽⁹⁹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 16. decembra Regula (EK) Nr. 2320/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā (OV L 355, 30.12.2002., 1. lpp.).

standartus un ieteikumus civilās aviācijas jomā”⁽¹⁰⁰⁾. Šāda bezmaksas pakalpojumu sniegšana ir ierobežota līdz Valonijas lidostu 1989. gada darbības līmenim, un visus pakalpojumus, kas pārsniedz minēto darbības līmeni, apmaksā Valonija.

- (282) Gan no 2005. gada pamatnostādņēm, gan Savienības tiesību aktiem aeronavigācijas pakalpojumu jomā izriet, ka šīm darbībām nav saimnieciska rakstura, tāpēc tās neietilpst LESD 107. panta 1. punkta piemērošanas jomā. Būtībā runa ir par lidostu apsaimniekošanas reģionalizācijas kārtību, izņemot Briseles lidostu.
- (283) Kā apgalvo Beļģija, no iepriekš teiktā izriet, ka neviena piebilde, ko iesniedza *Brussels Airlines* un *BAC*, neliek apšaubīt faktu, ka uzdevumi ugunsdrošības jomā un tie, kas saistīti ar satiksmes drošību uz zemes, drošību lidostas teritorijā, apsardzi un reisu uzraudzību, reģistrāciju un plānošanu, kā arī gaisa kuģu izvietojumu, ir darbības, kam nav saimnieciska rakstura.

5.1.1.3. Beļģijas komentāri par trešo personu piezīmēm, kas saņemtas pēc jauno aviācijas pamatnostādņu publicēšanas

- (284) Beļģija jo īpaši iesniedza piezīmes par *BSCA* atbalstošo pasākumu radīto ietekmi uz konkurenci, saņemot trešo personu piezīmes pēc jauno aviācijas pamatnostādņu publicēšanas.
- (285) Trešās personas (*BAC* un *Brussels Airlines*) uzskata, ka atbalsts ļāva *BSCA* piemērot maksu, kas bija “mākslīgi samazināta”, tāpēc radās būtiska starpība starp *BSCA* maksām un citu lidostu noteiktajām maksām. Šāda prakse izraisīja pasažieru skaita samazināšanos lidostā *Bruxelles-National*.
- (286) Beļģija apstrīd vairākus skaitliskos datus, ko iesniedza *Brussels Airlines*. Piemēram, attiecībā uz tarifu salīdzinājumu starp *BAC* un *BSCA* Beļģija uzsver, ka “*Brussels Airlines* ir iekļāvusi tarifus, kuri attiecas nevis uz aviosabiedrībām, bet gan lidlauka pakalpojumiem”. Tabulā, kuru iesniedza *Brussels Airlines*, nav līdzīgu *BSCA* iekasētu izmaksu. Tas pats attiecas uz citām izmaksām, kuras nosaka federālā valsts.
- (287) Kā apgalvo Beļģija, tāda pati piesardzība jāievēro attiecībā uz tabulām, kurās salīdzinātas dažādas lidostas. Arī kolonnā “pasažieru maksa” attiecībā uz *Marseļas–Provansas* lidostu *Brussels Airlines* ir iekļāvusi maksu EUR 13,47 apmērā, bet realitātē, kā apgalvo Beļģija, tā ir “drošības nodeva, ko noteikusi valsts, nevis maksa, kas pasažieriem jāmaksā kā lidostas maksa”.
- (288) Saistībā ar ietekmes uz tirdzniecību neesību Beļģija Komisijai atsaucas uz 2012. gada 23. maija piezīmēm un 2012. gada 12. decembra paziņojumu par atšķirībām starp lidostu *Bruxelles-National* un Šarleruā lidostu.
- (289) Attiecībā uz negatīvo ietekmi uz aviosabiedrībām, kas darbojas lidostā *Bruxelles-National*, Beļģija uzsver vairākus apstākļus:
- *Brussels Airlines* pārtrauca apkalpot vairākus galamērķus, piemēram, Palermo, Krakovu un Seviļu. Tā patiešām ir, taču netiek ņemts vērā, ka šie galamērķi, sākot no 2014. gada, tika atjaunoti,
 - kaut arī *BAC* uzsver, ka reisiem ar galamērķi Nādorā un Tanžerā (Marokā) tika samazināta izlidošana no lidostas *Bruxelles-National* saistībā ar *Jetairfly* darbību, kas apkalpo tos pašus galamērķus no Šarleruā, Beļģija atgādina, ka sabiedrība *Air Arabia* arī lido uz šiem galamērķiem no lidostas *Bruxelles-National*,
 - attiecībā uz reisiem ar galamērķi Stambulā Beļģija uzsver, ka lidosta *Bruxelles-National* ir palielinājusi reisu biežumu uz šo galamērķi pēc aviosabiedrības *Pegasus*, kas apkalpo Turciju, pāriešanas uz Šarleruā,
 - visbeidzot, Beļģija uzsver, ka Šarleruā lidosta arī pati ir pieredzējusi vairāku reisu biežuma samazināšanos vai vairāku galamērķu atcelšanu tāpēc, ka sabiedrības pārcēla dažus reismus uz lidostu *Bruxelles-National*. Tā, piemēram, Šarleruā zaudēja trīs reismus nedēļā ar galamērķi Kasablankā, atdodot tos lidostai *Bruxelles-National*, jo sabiedrība *Air Arabia* pārcēla šos reismus uz Briseli.

⁽¹⁰⁰⁾ 5.1. pants.

- (290) Beļģija atgādina, ka *Ryanair* nesen sāka darbu lidostā *Bruxelles-National*, un tas pierāda, ka augstais maksas līmenis nekavē šādu jaunu *Ryanair* attīstību. Tomēr Beļģija atkārtoti, ka konkurence starp Šarleruā lidostu un lidostu *Bruxelles-National* ir ierobežota un attiecas uz konkrētiem segmentiem nekā konkurence starp čarterreisiem un zemo cenu reisiem.
- (291) Turklāt Beļģija noraida uzskatu, ka Šarleruā lidostas panākumi būtu izskaidrojami vienīgi ar BSCA komerciālo stratēģiju attiecībā uz šīm maksām. Šāds apgalvojums neņem vērā reālo situāciju, ka ir izveidojies pavisam jauns zemo cenu tirgus, kas atbilst jaunajam pieprasījumam. Šajā ziņā Valonija atgādina, ka vēl pirms dažiem gadiem 40 % Šarleruā pasažieru lidoja ar lidmašīnu pirmo reizi mūžā, un tas pierāda, ka viņi netika "nozagti" lidostai *Bruxelles-National*.

5.1.2. BSCA piešķirtā atbalsta saderība

5.1.2.1. Beļģijas piezīmes par pasākumu BSCA atbalstam saderību, vērtējot atbilstoši aviācijas pamatnostādņēm

- (292) Kā apgalvo Beļģija ⁽¹⁰¹⁾, ja gadījumā Komisija uzskatītu, ka BSCA ir saņēmusi atbalstu, šis atbalsts jāklasificē kā darbības atbalsts, kas ir pieļaujams saskaņā ar aviācijas pamatnostādņēm. Būtībā nosacījumi, kas jāizpilda, lai iegūtu atļauju saņemt minēto atbalstu, un kas paredzēti aviācijas pamatnostādņu 137. punktā attiecībā uz valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām, ir noteikta sabiedriskas nozīmes mērķa veicināšana, atbalsta nepieciešamība, valsts atbalsta kā politikas instrumenta piemērotība, stimulējoša efekta esība, atbalsta samērīgums un negatīvas ietekmes uz konkurenci neesība.
- a) Sabiedriskas nozīmes mērķa veicināšana
- (293) Valonijas reģiona lidostu attīstība ir daļa no attiecīgo reģionu ekonomikas un sociālās attīstības vispārējās stratēģijas, kas tiek īstenota no 1989. gada. Valonija ir iesniegusi dažādus dokumentus un pētījumus, kas apliecina centienus sasniegt šo mērķi.
- (294) Turklāt, kā liecina pētījumi, kurus Valonijas reģions un BSCA pasūtīja 2000.–2001. gadā, lidosta *Bruxelles-National* tolaik atradās uz pārslodzes robežas, tāpēc Šarleruā lidosta varēja sekmēt mērķa sasniegšanu cīņā pret sastrēgumiem.
- (295) No dažādiem pētījumiem, kas veikti pēc Valonijas reģiona un BSCA pieprasījuma, izriet arī tas, ka zemo cenu segmentā pastāvēja īstens pieprasījums pēc Šarleruā lidostas. Šo pieprasījumu ar faktiem apliecina gūtie panākumi, tādējādi bija pamats nodrošināt Šarleruā lidostas attīstību, ņemot vērā tās blīvi apdzīvotās apkalpošanas zonas kompakto un atrašanos Eiropas centrā.
- (296) Šarleruā lidostas attīstība pierādīja, ka šajā gadījumā nav runas par nerentablas darbības finansēšanu, jo tā kļuva rentabla no 2004. gada. BSCA uzņēmējdarbības plāns, kas izstrādāts 2001. gadā, paredzēja rentabilitātes atjaunošanu 2005. gadā vai vienu gadu vēlāk, un tas apstiprina šā plāna piesardzīgo un saprātīgo raksturu.
- (297) Kā apgalvo Beļģija, analizējot paralēlas izmaiņas pasažieru satiksmē lidostā *Bruxelles-National* un Šarleruā lidostā, var secināt, ka Šarleruā iespējamā ietekme uz *Bruxelles-National* ir maznozīmīga. *Bruxelles-National* attīstības aizkavēšanās izmaksas radīja *Sabena* bankrots 2001. gada novembrī, nevis vienlaicīgā Šarleruā lidostas attīstība. Jāatgādina, ka BSCA 2010. gadā veiktais pētījums konstatēja – 40 % pasažieru lido ar lidmašīnu pirmo reizi mūžā, un tas pierāda, ka ievērojama daļa pasažieru skaita nav "nozagti" Briseles lidostai. Turklāt otru lielu pasažieru daļu veidoja *city trip* ceļotāji, kas nolēmuši pārvietoties uz īsu laiku, un viņi to nedarītu, ja nebūtu pievilcīgu cenu. Vēl pavisam nesen lidostā *Bruxelles-National* zemo cenu segments nebija attīstīts vai bija nepietiekami attīstīts. Tādējādi *easyJet* lidostā *Bruxelles-National* uzsāka pirmo galamērķu apkalpošanu 2007. gadā.

⁽¹⁰¹⁾ Beļģijas 2014. gada 24. februāra vēstulē iekļautais 15. pielikums.

b) Atbalsta nepieciešamība

- (298) Iespējamais atbalsts, kuru konstatēja Komisija, noteikti bija nepieciešams, lai varētu sasniegt šo ekonomikas un reģionālās attīstības mērķi.

c) Atbalsta pasākuma piemērotība

- (299) Finansiālo izmaksu segšana saistībā ar sabiedriskas nozīmes uzdevumiem, kurus reģions uzticēja BSCA, bija vispiemērotākais veids, kā sasniegt iepriekš minēto sabiedriskas nozīmes mērķi. Nav citu politikas instrumentu vai atbalsta instrumentu šā mērķa sasniegšanai.

d) Stimulējoša ietekme

- (300) Turklāt radās arī stimulējoša ietekme, jo, bez šā finansējuma, nebūtu iespējams ne nodrošināt lidostas darbības attīstību, ne arī sasniegt tādu pasažieru skaitu, kas ļautu uzlabot Eiropas iedzīvotāju mobilitāti un nodrošināt ekonomikas un reģionālo attīstību, pateicoties lidostas darbībai. Beļģija informē Komisiju par pasažieru skaitu, ko pārskata periodā uzņēmusi BSCA. Jāatgādina, ka Šarleruā lidosta tajā laikā bija D kategorijas lidosta, kas nespēja traucēt konkurenci. Turklāt tas atbilst aviācijas pamatnostādņu mērķiem, proti, nākotnē nodrošināt reģionālo lidostu rentabilitāti.

e) Atbalsta samērīgums

- (301) Visbeidzot, šis atbalsts ir samērīgs. Jāatgādina, ka kompensācija, kas piešķirta sabiedriskas nozīmes uzdevumu izpildei, kādi paredzēti noslēgtās specifikācijas, kas pievienota pielikumā pakalpojumu sniegšanas līgumam starp Valonijas reģionu un BSCA, 25. punktā, ir ierobežota tādā veidā, ka šā ierobežojuma pārsniegšanas gadījumā, kā tas notika attiecībā uz to kompensācijas daļu, kas paredzēta ugunsdrošībai un satiksmes drošības nodrošināšanai uz zemes, izmaksas jāsedz BSCA. Iespējamais atbalsts saistībā ar SOWAER sniegtajiem pakalpojumiem attiecas uz robežsummu.
- (302) Ņemot vērā tās atbalsta daļas ierobežoto summu, kura piešķirta sabiedriskas nozīmes pakalpojumu kompensēšanai un kuru var apšaubīt Komisija, kā arī šo pakalpojumu mērķi, jāatzīst, ka samērīguma nosacījums ir izpildīts.

f) Negatīvas ietekmes uz konkurenci neesība

- (303) Attiecībā uz negatīvas ietekmes uz konkurenci neesību vai novēršanu Komisijai jāanalizē laiks, kad valsts finansējums tika piešķirts, lai varētu novērtēt šo nosacījumu. Nevar uzskatīt, ka piešķiršanas brīdī šis finansējums būtu radījis nepamatotu ietekmi uz konkurenci. Kā jau tika pierādīts Eiropas Komisijai, Šarleruā lidostas attīstība nenotika uz citu lidostu rēķina. Minētās darbības izrietēja no jauna tirgus radīšanas konkrētā segmentā, kas nepastāvēja vai bija ļoti maz attīstīts Briseles lidostā.
- (304) Jāatgādina par diviem neatkarīgu ekspertu – *Roland Berger International Management Consultant* un *GTM* – veiktiem pētījumiem, kas konstatēja Briseles lidostas atrašanos tuvu pārslodzei, kā arī to, ka abu lidostu klientūra nepārklājās. Sabiedrībām, kuras apkalpoja Briseles lidostu, tolaik nebija nekādas intereses par Šarleruā lidostu, savukārt *Ryanair*, kas bija galvenais Šarleruā lidostas lietotājs, tolaik nebija nekādas stratēģijas darboties lielajās lidostās.
- (305) Turklāt Valonijas reģiona 2000. gada 20. jūlija pamatnolīgums, kas tika pagarināts ar 2000. gada 8. novembra lēmumu, paredzēja mērķi "īstenot politiku, kas nodrošina efektīvu sadarbību ar lidostas *Bruxelles-National* apsaimniekotājiem" ⁽¹⁰²⁾.
- (306) Turklāt Šarleruā lidostu nelabvēlīgi ietekmēja tiesību aktu ierobežojumi, kas noteica juridiski saistošu darbalaiku. Lidosta 2000. gadā bija atvērta no plkst. 7.00 līdz plkst. 22.00. Šis darbalaiks tika nedaudz pielāgots, lai varētu uzņemt bāzē izvietotos gaisa kuģus, proti, no plkst. 6.30 līdz plkst. 23.00.

⁽¹⁰²⁾ Nota, kuru Valonijas valdība apstiprināja 2000. gada 8. novembrī, 2. lpp.

(307) Šarleruā lidosta 2000. gadā pieredzēja arī atpazīstamības trūkumu, kā to apliecina *GTM* un *Roland Berger* pētījumi. Infrastruktūra bija saspiesta, ierobežota un maz apmeklēta. Šī lidosta piedāvāja tikai vienu regulāru maršrutu un vairākus čarterreisu vasarā. Nav iespējams arī uzskatīt, ka tolaik Šarleruā lidosta varētu konkurēt ar lidostu *Bruxelles-National*.

(308) Visbeidzot, lidosta *Bruxelles-National* bija privileģēta infrastruktūras jomā (vairāki termināļi, vairāki skrejceļi utt.), un tā bija arī pieejamāka, jo atrodas tuvu galvaspilsētai un tai ir dzelzceļa savienojums, kura nav Šarleruā lidostai.

5.1.2.2. *Beļģijas piezīmes par infrastruktūras pieejamības saderību, kas novērtēta, pamatojoties uz LESD 106. panta 2. punktu*

(309) Šīs piezīmes attiecās uz saderību, kas saistīta ar:

— infrastruktūras pieejamību, kura novērtēta, pamatojoties uz 2005. gada pamatnostādņēm (tās tika aizstātas ar 2014. gada aviācijas pamatnostādņēm),

— sabiedriskas nozīmes pakalpojumu izmaksu daļēju finansējumu, kas novērtēts, pamatojoties uz LESD 106. panta 2. punktu.

(310) Attiecībā uz sabiedriskas nozīmes pakalpojumu izmaksu daļēja finansējuma, kas novērtēts, pamatojoties uz LESD 106. panta 2. punktu, saderību Beļģija apgalvo, ka šis finansējums atbilst:

— LESD 106. panta 2. punktam attiecībā uz laikposmu pirms 2005. gada 19. decembra,

— Komisijas 2005. gada 28. novembra lēmumam attiecībā uz laikposmu no 2005. gada 19. decembra līdz 2012. gada 31. janvārim,

— 2011. gada 20. decembra pamatnostādņēm attiecībā uz laikposmu pēc 2012. gada 31. janvāra.

(311) Kā apgalvo Beļģija, ja Komisija uzskata, ka nav izpildīti visi nosacījumi, kas paredzēti spriedumā lietā *Altmark*, tad tai jāatļauj sabiedriskas nozīmes pakalpojumu kompensēšana, pamatojoties uz 2005. gada 28. novembra lēmumu ⁽¹⁰³⁾.

(312) Attiecībā uz pasākumiem, kas piešķirti līdz 2005. gada 19. decembrim, proti, pirms stājās spēkā 2005. gada 28. novembra lēmums, to saderība tiešā veidā pamatojas uz LESD 106. panta 2. punktu. No Eiropas Komisijas lēmumu pieņemšanas prakses izriet ⁽¹⁰⁴⁾, ka LESD 106. panta 2. punkta nosacījumi sakrīt ar tiem, kas paredzēti 2005. gada 28. novembra lēmumā par LESD 106. panta 2. punkta noteikumu piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi ⁽¹⁰⁵⁾. Tādējādi to pasākumu saderību, kuri piešķirti pirms 2005. gada 19. decembra, var analizēt kopā ar pasākumiem, kas piešķirti vēlāk saskaņā ar LESD 106. panta 2. punktu, izmantojot tos pašus pamatkritērijus, kas minēti 2005. gada 28. novembra lēmumā.

(313) Attiecībā uz pasākumiem, kas piešķirti pēc 2005. gada 19. decembra, tie ietilpst 2005. gada 28. novembra lēmuma piemērošanas jomā, ja atbilst sabiedrisko pakalpojumu kompensācijām, kas piešķirtas uzņēmumiem, kuru vidējais gada apgrozījums pēc nodokļu nomaksas nav sasniedzis EUR 100 000 000 divus iepriekšējos finanšu gadus pirms minētā pakalpojuma piešķiršanas, ar nosacījumu, ka kompensācijas gada summa nepārsniedz EUR 30 000 000 ⁽¹⁰⁶⁾. Tādējādi *BSCA* gada apgrozījums nekad nav pārsniedzis EUR 100 000 000.

⁽¹⁰³⁾ Komisijas 2005. gada 28. novembra Lēmums 2005/842/EK par EK līguma 86. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 312, 29.11.2005., 67. lpp.).

⁽¹⁰⁴⁾ Komisijas 2009. gada 28. oktobra lēmums par atbalstu NN 54/09 Briseles galvaspilsētas reģiona *IRIS* tīkla valsts slimnīcu finansēšanai, vietne *Europa*.

⁽¹⁰⁵⁾ Sk. 103. zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁰⁶⁾ Komisijas dienestu darba dokuments – bieži uzdotie jautājumi par Komisijas 2005. gada 28. novembra Lēmumu par EK līguma 86. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kas sniedz pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, un Kopienas nostādņēm valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, SEC(2007) 1516 final, 6. lpp.

Turklāt, kā apgalvo Beļģija, ir acīmredzami, ka kompensācija par iespējamiem sabiedriskas nozīmes pakalpojumiem, kurus Komisija klasificē kā saimnieciska rakstura pakalpojumus, ievērojami atpaliņķ no EUR 30 000 000 robežas. Līdz ar to šai kompensācijai acīmredzami piemēro 2005. gada 28. novembra lēmumu.

- (314) Pamatojoties uz 2005. gada 28. novembra lēmumu, pasākumi, kas ietilpst tā piemērošanas jomā, ir saderīgi, ja atbilst turpmāk minētajiem nosacījumiem.

a) Pilnvarojums

- (315) Beļģija uzskata, ka ir pierādījusi sabiedrisko pakalpojumu pienākumu esību, "konstatējot", ka pirmais nosacījums spriedumā lietā *Altmark* bija izpildīts (sal. ar 5.1.1.1. iedaļas c) punkta ii) apakšpunktu). Turklāt, kā apgalvo Beļģija, kompensācijas aprēķināšanas parametri, kā arī kārtība, kuras mērķis bija novērst jebkādu pārmērīgu kompensēšanu, tika izskaidroti, kad Beļģija pierādīja, ka trešais un ceturtais nosacījums spriedumā lietā *Altmark* bija izpildīts.

b) Kompensācija

- (316) Beļģija atgādina, ka Valonijas ieviešanās tika ierobežota no 2006. gada attiecībā uz pakalpojumiem saistībā ar ugunsdrošību, satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā un no 2010. gada attiecībā uz pakalpojumiem, kas saistīti ar apsardzi, navigācijas biroju un gaisa kuģu izvietošanu. Analītiskā grāmatvedības uzskaitē, kuru izveidoja BSCA, ļauj pierādīt šā nosacījuma ievērošanu.

c) Uzskaites nošķiršana

- (317) Kā apgalvo Beļģija, grāmatvedības uzskaites nošķiršana tiek garantēta saskaņā ar specifikācijas 25. punktu, kas paredz, ka "koncesionārs pakalpojumiem nodrošina atsevišķu ienākuma veidošanas kontu. Šo kontu koncesijas izdevējīestāde jebkurā brīdī var kontrolēt uz vietas". Turklāt to apstiprina dokuments, kas pievienots 8. pielikumā.

d) Pārmērīgas kompensācijas kontrole

- (318) Valonijai ir iespēja jebkurā brīdī kontrolēt BSCA kontus, kas rezervēti sabiedriskas nozīmes pakalpojumiem, saskaņā ar specifikācijas 25. punktu. Valonijas administrācija katru gadu veic kontroli uz vietas, lai pārbaudītu apliecinātos dokumentus BSCA iesniegtajam prasības pieteikumam nolūkā saņemt kompensāciju par sabiedriskas nozīmes pakalpojumiem.

e) Secinājums

- (319) No iepriekš teiktā izriet, ka finansējumu sabiedriskas nozīmes pakalpojumiem, kurus Komisija klasificējusi par saimnieciska rakstura pakalpojumiem, var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz 2005. gada 28. novembra lēmumu.

5.2. Beļģijas piezīmes attiecībā uz pasākumiem par labu *Ryanair*

- (320) Pēc 2002. gada sākšanas lēmuma un 2012. gada paplašināšanas lēmuma Beļģija iesniedza piezīmes, lai pierādītu, ka pasākumi par labu *Ryanair*, kas analizēti šajā lēmumā, nav valsts atbalsts.

5.3. Beļģijas piezīmes attiecībā uz noilguma periodu

- (321) Saskaņā ar piezīmēm, kuras Beļģija iesniedza pēc 2012. gada paplašināšanas lēmuma pieņemšanas, saistībā ar uzskatu, ka sabiedriskas nozīmes pakalpojumu finansēšana ir valsts atbalsts, tā izmantoja noilgumu, kas paredzēts Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999⁽¹⁰⁷⁾ (turpmāk "Procedūras regula") 15. pantā.

⁽¹⁰⁷⁾ Padomes 1999. gada 22. marta Regula (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.).

- (322) Saskaņā ar šo noteikumu noilguma periods sākas dienā, kad nelikumīgais atbalsts tiek piešķirts saņēmējiem. Saskaņā ar Savienības tiesību aktiem⁽¹⁰⁸⁾ un Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi⁽¹⁰⁹⁾ Komisijai jānovērtē pasākums atkarībā no noteikumiem, ko piemēro atbalsta piešķiršanas dienā, "proti, vai šajā dienā juridiski saistošs ir akts, pamatojoties uz kuru saņēmējs iegūst tiesības saņemt atbalstu". Savienības judikatūra apstiprina, ka atbalsta piešķiršanas datums ir "juridiski saistoša akta datums, ar kuru (valsts) kompetentā iestāde apņemas piešķirt atbalstu"⁽¹¹⁰⁾... Tādējādi tiesību akts kļūst saistošs no dienas, kad saskaņā ar iekšējām tiesībām valstij ir pienākums izpildīt apņemšanos, pamatojoties uz attiecīgo aktu. Kamēr tā nav noticis, runa ir tikai par nodomu deklarāciju⁽¹¹¹⁾.
- (323) No iepriekš teiktā izriet, ka diena, kad tika piešķirta kompensācija par sabiedriskas nozīmes pakalpojumiem, ko sniedza BSCA, bija 1991. gada 9. jūlijs, koncesijas nolīguma un specifikācijas datums, un šie akti ir minētās kompensācijas juridiskais pamats, kas ir saistošs reģionam. No šā datuma, neraugoties uz dažādu noteikumu pieņemšanu, kuri neietekmē principu par to, ka reģionam obligāti jāatlīdzina šie izdevumi, minētās kompensācijas izmaksa kļuva par Valonijas pienākumu. Šis noilgums neattiecas vienīgi uz dažiem pakalpojumiem, kuriem nav saimnieciska rakstura un kuri minēti 2008. gada 15. janvāra papildinājumā Nr. 6. Tādējādi šī desmitgadu noilguma sākumpunkts bija 1991. gada 9. jūlijs.
- (324) Neviens Komisijas pasākums attiecībā uz kompensāciju par BSCA sniegtajiem sabiedriskas nozīmes pakalpojumiem, kas paredzēts Procedūras regulas 15. pantā, necentās pārtraukt šo desmit gadu periodu, kurš tādējādi beidzās 2001. gada jūlijā. Neraugoties uz to, ka šī kompensācija nebija formāli iekļauta nolīgumā par 2000.–2001. gadu, abas puses – Valonija un BSCA – vienmēr centās saglabāt to uz nenoteiktu laiku, un šo nodomu apstiprina minēto izmaksu segšana par attiecīgo periodu, to konkretizē arī 2002. gada papildinājums tādā veidā, ka šī noilguma piemērošanas sākumpunkts netika apšaubīts.
- (325) Vienīgi Komisijas 2002. gada 24. aprīļa vēstule, kurā jo īpaši bija iekļauti jautājumi par BSCA finansēšanu un kura tāpēc varēja netieši skart sabiedriskas nozīmes pakalpojumu izmaksu segšanu, varēja pārtraukt noilguma periodu. Valonijas iestādes pēc minētā pieprasījuma nosūtīja detalizētus paskaidrojumus, un Komisija nevienu brīdi neapšaubīja šā finansējuma likumību.
- (326) No iepriekš teiktā izriet, ka gadījumā, ja uzskatītu, ka kompensācijas, kas izmaksātas par sabiedriskas nozīmes pakalpojumiem, ir valsts atbalsts, *quod non* Komisijas pilnvaras attiecībā uz atbalsta atgūšanu ir izklāstītas Procedūras regulas 15. pantā.

5.4. Beļģijas piezīmes par tiesiskās palāvības principa pārkāpšanu

- (327) Pēc 2012. gada paplašināšanas lēmuma Beļģija iesniedza piezīmes attiecībā uz tiesiskās palāvības principa piemērošanu reģiona izmaksātajai subsīdijai par vairākiem pakalpojumiem saistībā ar lidostas darbību.
- (328) Saskaņā ar Tiesas judikatūru valsts atbalsta jomā Komisijai ir pienākums administratīvā kārtā ņemt vērā ārkārtas apstākļus, kas saskaņā ar Procedūras regulas 14. panta 1. punktu pamato, kāpēc tā atsakās uzdot atgūt nelikumīgi piešķirto atbalstu, ja šī atgūšana ir pretrunā kādam vispārējam Savienības tiesību principam, piemēram, saņēmēju tiesiskās palāvības ievērošanai.
- (329) Kā rezumējis ģenerālvokāts *Philippe Léger*, šā principa pārkāpšana ir pieļaujama, ievērojot šādus trīs nosacījumus: "Pirmkārt, jābūt Kopienas administrācijas aktam vai rīcībai, kas var radīt šo palāvību. (...). Uzņēmējam nav jābūt spējīgam paredzēt, ka Kopienas administrācijas iepriekšējā rīcībā kaut kas mainīsies. (...) Visbeidzot, ieinteresētās puses tiesiskās palāvības aizskārumu nepamato no apstrīdētā akta izrietošās Kopienas intereses. (...)"

⁽¹⁰⁸⁾ Sk. Komisijas 2006. gada 15. decembra Regulas (EK) Nr. 1998/2006 par Līguma 87. un 88. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam (OV L 379, 28.12.2006., 5. lpp.) 10. apsvērumu.

⁽¹⁰⁹⁾ Komisijas 2006. gada 1. augusta Lēmums, ar kuru tiek noteiktas Pamatnostādnes par atbalsta izbeigšanu no struktūrfondiem (2000.–2006. gads), COM(2006) 3424, npublicēts, *Europa* vietne.

⁽¹¹⁰⁾ Vispārējās tiesas 2004. gada 14. janvāra spriedums lietā *Fleuren Compost BV* / Komisija T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4, II-127. lpp., 74. punkts.

⁽¹¹¹⁾ Tiesas 2001. gada 15. februāra spriedums lietā *Austrija/Komisija C-99/98*, ECLI:EU:C:2001:94, I-1101. lpp., 34., 35. un 38. punkts.

- (330) Kā apgalvo Beļģija, jo īpaši attiecībā uz reģiona izmaksāto subsīdiju par vairākiem pakalpojumiem saistībā ar lidostas darbību, iepriekšējā apsvērumā minētie trīs nosacījumi tika izpildīti.
- (331) Komisija jau pirmās izmeklēšanas laikā analizēja reģiona izmaksāto subsīdiju par vairākiem pakalpojumiem saistībā ar lidostas darbību, un tai neradās nekādi iebildumi šajā jautājumā arī 2004. gada lēmumā. 2004. gada lēmumā Komisija nepārprotami norādīja, ka tā “neapstrīd Valonijas iestāžu likumīgās tiesības arī turpmāk segt izmaksas par uzturēšanu un ugunsdzēsību”⁽¹¹²⁾. Uzturēšanas pakalpojumi, kurus tolaik sedza BSCA, bija definēti šādi: “Koncesijas ietvaros koncesionāram jānodrošina uzturēšanas pakalpojumi zemei, ēkām un aprīkojumam, objektiem un iekārtām, kas nodotas viņa rīcībā un ko ietekmē koncesijā nodoto pakalpojumu sniegšana, tādā veidā, lai tās vienmēr būtu izmantojamas paredzētajam nolūkam.” Tādā pašā veidā arī 2004. gada lēmuma 352. apsvērumā Komisija konstatē, ka “[d]aļa maksu lidostās – gan privātajās, gan valsts – tomēr bieži vien tiek kompensētas kā sabiedriskie pakalpojumi saistībā ar uzdevumiem, kas izriet no drošības vai apsardzes prasībām, vai saņem citu atbalstu par izmaksām, kuras nav nepieciešamas saimnieciskai dzīvotspējai pašas par sevi, taču joprojām ir vajadzīgas šo platformu ekspluatācijai. Tas var attiekties uz gaisa kontroles, policijas, ugunsdzēsības u. c. pakalpojumiem”.
- (332) Beļģija arī uzsver, ka Vispārējās tiesas anulēšana nekādā veidā neattiecas uz šo 2004. gada lēmuma aspektu.
- (333) No tā Beļģija secina, ka 329. apsvērumā minētie trīs nosacījumi ir izpildīti.
- (334) Pirmkārt, lēmums, kuru Komisija pieņēma 2004. gadā, un Vispārējās tiesas iebildumu neesība šajā jomā “iepriekš izveidoja tādu situāciju, kas varētu radīt tiesisko palāvību”. Faktiski, kā apgalvo Beļģija, BSCA saņēma konkrētus apliecinājumus, ka sabiedriskas nozīmes pakalpojumu izmaksu segšanu nevar uzskatīt par valsts atbalstu, ņemot vērā to, ka 2004. gada lēmumā netika minētas sūdzības par šo jautājumu. Šādu tiesisko palāvību nostiprināja arī Komisijas pastāvīgā lēmumu pieņemšanas prakse minētajā jomā, īpaši dalījums saimnieciska rakstura un ne-saimnieciska rakstura darbībās, kā jo īpaši tiek atkārtoti norādīts lēmumā par Leipcijas–Halles lidostu.
- (335) Otrkārt, BSCA “nevarēja paredzēt izmaiņas Kopienas administrācijas līdzšinējā rīcības modeli”. Būtībā, kā apgalvo Beļģija, neviena pazīme nelika BSCA domāt, ka Komisija 2012. gadā pārskatīs pasākumu, pret kuru tā neko neiebilda 2004. gadā un kuru Vispārējā tiesa neapšaubīja 2008. gadā.
- (336) Treškārt, Savienības intereses nav pārākas par BSCA interesēm “tās situācijas saglabāšanā, kuru tā likumīgi varēja uzskatīt par stabilu”. Kā apgalvo Beļģija, Komisijas lēmums uzdot atmaksāt subsīdijas, kuras BSCA saņēma par sabiedriskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu, radītu BSCA lielus zaudējumus.
- (337) Noslēgumā, kā apgalvo Beļģija, šīs finansiālās kompensācijas, kas ir būtiskas, lai varētu nodrošināt apsardzi un drošību lidostas teritorijā un darbībā, pēc 2004. gada lēmuma tika saglabātas un palielinātas, jo īpaši pamatojoties uz tiesisko palāvību, ko radīja Komisijas attieksme, atzīstot, ka sabiedriskas nozīmes pakalpojumu finansēšana nav valsts atbalsts LESD 107. panta nozīmē. Ņemot vērā tiesisko palāvību, ko Komisija radīja BSCA kopumā, gadījumā, ja Komisija atzīs attiecīgās subsīdijas par valsts atbalstu, tā nevarēs uzdot šīs summas atgūt saskaņā ar Procedūras regulas 15. pantu.

6. PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS

- (338) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

⁽¹¹²⁾ 2004. gada lēmuma 214. apsvēruma.

- (339) Tāpēc pasākumu atzīst par valsts atbalstu tikai tad, kad tiek izpildīti visi šādi nosacījumi, proti, ja: 1) saņēmējs vai saņēmēji ir uzņēmumi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē; 2) pasākums rada selektīvas priekšrocības saņēmējam; 3) pasākums ir piešķirts no valsts līdzekļiem un ir attiecināms uz valsti; un 4) attiecīgais pasākums rada vai var radīt konkurences izkropļojumus un var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (340) Šajā nodaļā Komisija novērtē, vai pasākumi, kas raksturoti 3. nodaļā, ir uzskatāmi par atbalstu BSCA un/vai Ryanair, pēc tam aplūko jautājumu par apzinātā atbalsta saderību ar iekšējo tirgu un noilguma perioda un tiesiskās paļāvības principa piemērojamību.

6.1. Valsts atbalsta BSCA esība

6.1.1. Uzņēmuma jēdziens LESD 107. panta nozīmē

- (341) LESD 107. panta 1. punktā ir noteikts, ka, lai pasākumu varētu klasificēt kā valsts atbalstu, tam jānodrošina priekšrocības “konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai”.
- (342) Tiesa uzņēmumus konsekventi ir definējusi kā subjektus, kas veic saimniecisko darbību, neraugoties uz to juridisko statusu un finansēšanas veidu⁽¹¹³⁾. Turklāt Tiesa vienmēr ir atzinusi, ka saimnieciskā darbība ir jebkāda darbība, kas saistīta ar preču vai pakalpojumu piedāvāšanu attiecīgajā tirgū⁽¹¹⁴⁾.
- (343) Vispārējā tiesa spriedumā lietā *Aéroports de Paris* secināja, ka arī lidostas ekspluatācija, kurā ietilpst lidostas pakalpojumu sniegšana aviosabiedrībām, ir saimnieciska darbība.
- (344) Vispārējā tiesa spriedumā lietā *Aéroport de Leipzig-Halle*⁽¹¹⁵⁾ apstiprināja, ka lidostas ekspluatācija par atlīdzību ir saimnieciska darbība, tostarp lidostas infrastruktūras būvniecība ir neatņemama tās daļa⁽¹¹⁶⁾. Tā kā lidostas ekspluatants veic saimniecisku darbību neatkarīgi no viņa juridiskā statusa vai finansēšanas veida, viņš ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta nozīmē un tāpēc ietilpst LESD noteikumu par valsts atbalstu piemērošanas jomā⁽¹¹⁷⁾. Arī Vispārējā tiesa apstiprināja, ka reģionālās, ekonomikas vai transporta politikas mērķi, kurus tiecas sasniegt, būvējot vai paplašinot lidostas infrastruktūru, atšķirībā no rezultātiem nav būtiski, lai varētu noteikt, vai darbībai ir saimniecisks raksturs.
- (345) Tas, vai attiecībā uz konkrētiem pakalpojumiem pastāv tirgus, var būt atkarīgs no veida, kādā attiecīgajā dalībvalstī šie pakalpojumi tiek organizēti⁽¹¹⁸⁾. Valsts atbalsta noteikumi piemērojami tikai gadījumā, kad konkrēta darbība tiek īstenota tirgus apstākļos. Tādējādi konkrētu pakalpojumu saimnieciskais raksturs dažādās dalībvalstīs var būt atšķirīgs. Turklāt saistībā ar politisko izvēli vai norisēm ekonomikā attiecīgā pakalpojuma klasifikācija laika gaitā var mainīties.

⁽¹¹³⁾ Apvienotās lietas no C-180/98 līdz C-184/98 *Pavlov* u. c. (ECLI:EU:C:2000:428, I-6451. lpp.).

⁽¹¹⁴⁾ Tiesas 1987. gada 16. jūnija spriedums Komisija/Itālija 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 2599. lpp., 7. punkts; Tiesas 1998. gada 18. jūnija spriedums Komisija/Itālija C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, I-3851. lpp., 36. punkts; apvienotās lietas *Pavlov* u. c. no C-180/98 līdz C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, 75. punkts.

⁽¹¹⁵⁾ Iepriekš minētais spriedums lietā *Leipzig-Halle*, 102. un turpmākie punkti.

⁽¹¹⁶⁾ Vispārējās tiesas 2011. gada 24. marta spriedums apvienotajās lietās *Flughafen Leipzig-Halle GmbH un Mitteldeutsche Flughafen AG / Komisija T-455/08*, ECLI:EU:T:2011:117, *Freistaat Sachsen un Land Sachsen-Anhalt / Komisija T-443/08* (turpmāk “spriedums lietā *Leipzig-Halle*”), vēl nepublicēts, 93., 95., 100. un 119. punkts. Sk. arī Vispārējās tiesas 2000. gada 12. decembra spriedumu lietā *Aéroports de Paris / Komisija T-128/98*, ECLI:EU:T:2000:290, II-3929. lpp., ko apstiprina Tiesas 2002. gada 24. oktobra spriedums lietā *Aéroports de Paris / Eiropas Kopienų Komisija C-82/01P*, ECLI:EU:C:2002:617, I-9297. lpp. un 2008. gada 17. decembra spriedums lietā *Ryanair / Komisija T-196/04*, ECLI:EU:T:2008:585, II-3643. lpp., 88. punkts.

⁽¹¹⁷⁾ Tiesas 1993. gada 17. februāra spriedums apvienotajās lietās *Poucet/AGV C-159/91 un Pistre/Cancava C-160/91*, ECLI:EU:C:1993:63, I-637. lpp.

⁽¹¹⁸⁾ Turpat.

- (346) Līdz spriedumam lietā *ADP* Komisijas pastāvīgā prakse bija uzskatīt, ka lidostas infrastruktūras attīstīšanas un apsaimniekošanas darbība nav saimnieciska rakstura darbība, kas varētu ietilpt LESD 107. panta 1. punkta piemērošanas jomā ⁽¹¹⁹⁾. Pēc sprieduma lietā *ADP* Komisija konstatēja, ka pakāpeniskas tirgus liberalizācijas dēļ šī darbība ir kļuvusi par saimniecisku darbību. Tādējādi, kā norādīts arī pamatnostādņu par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām ⁽¹²⁰⁾ (turpmāk “aviācijas pamatnostādnes”) 28. un 29. punktā, “kopš *Aéroports de Paris* sprieduma datuma (2000. gada 12. decembris) lidostas infrastruktūras ekspluatācija un būvniecība ir jāuzskata par tādu, uz kuru attiecas valsts atbalsta kontrole. Savukārt pirms *Aéroports de Paris* sprieduma pastāvējušās neskaidrības dēļ publiskās iestādes varēja leģitīmi uzskatīt, ka finansējums lidostas infrastruktūrai nav uzskatāms par valsts atbalstu un ka līdz ar to par šādiem pasākumiem nav jāpaziņo Komisijai. Tādējādi Komisija, balstoties uz valsts atbalsta noteikumiem, tagad nevar apšaubīt finansēšanas pasākumus, kuri veikti pirms *Aéroports de Paris* sprieduma.”
- (347) Tāpēc jānosaka, vai pasākumi, kas tika piešķirti BSCA, lai tā ekspluatētu un būvētu lidostas infrastruktūru, tika izlemti pirms vai pēc 2000. gada 12. decembra – *ADP* sprieduma datuma.
- (348) Turklāt arī pēc sprieduma lietā *ADP*, kā atgādina aviācijas pamatnostādņu 34. un 35. punkts, nebūt ne visas lidostas apsaimniekotāja darbības ir noteikti jāuzskata par saimnieciska rakstura darbībām. Arī Tiesa atzina, ka darbības, kas parasti ir valsts kompetencē, kad tā pilda valsts varas funkcijas, nav saimnieciska rakstura darbības ⁽¹²¹⁾. Lidostā tādas darbības kā gaisa satiksmes kontrole, policijas darbības, muiža, ugunsdzēsība, darbības, kas nepieciešamas, lai aizsargātu civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās darbībām, un ieguldījumi saistībā ar minēto darbību veikšanai nepieciešamo infrastruktūru un iekārtām parasti netiek uzskatīti par saimniecisko darbību.
- (349) Noslēgumā jānoskaidro, kuri pasākumi tika piešķirti BSCA pēc 2000. gada 12. decembra, un jāizslēdz pasākumi, kas attiecas uz darbībām, kuras parasti ir valsts kompetencē, kad tā pilda valsts varas funkcijas.

6.1.1.1. *Šarleruā lidostas zemes un infrastruktūras pieejamība, tostarp tās infrastruktūras, kas izveidota ieguldījumu programmas ietvaros, un noteiktu pakalpojumu sniegšana, jo īpaši veicot lielus remontdarbus un kā atlīdzību saņemot koncesijas maksu*

- (350) Šajā iedaļā Komisija pārbauda:

— vai pasākums, tostarp jaunas infrastruktūras pieejamība, kas nodrošināta saskaņā ar ieguldījumu plānu, ir piešķirts pirms sprieduma lietā *ADP*,

— kuri ir tie ieguldījumi un *SOWAER* sniegtie pakalpojumi, kas jāizslēdz no izmeklēšanas, jo tiem nav saimnieciska rakstura.

a) Vai pasākums, tostarp jaunas infrastruktūras pieejamība, kas nodrošināta saskaņā ar ieguldījumu plānu, ir piešķirts pirms sprieduma lietā *ADP*?

- (351) Kā atgādināts 344. un turpmākajos apsvērumos, lidostas infrastruktūras būvniecību principā nav iespējams nodalīt no lidostas platformas ekspluatācijas saimnieciskās darbības.

- (352) Attiecībā uz Šarleruā lidostas infrastruktūras būvniecību, kurai tika izstrādāts daudzgadu ieguldījumu plāns, Beļģijas iestādes tomēr uzskata, ka šis ieguldījumu plāns tika pieņemts pirms 2000. gada 12. decembra – *ADP* sprieduma datuma. Beļģijas argumenti, kas izklāstīti 5.1.1.1. iedaļas a) punkta i) apakšpunktā, būtībā cenšas atspēkot Komisijas 2012. gada paplašināšanas lēmumā provizoriski izstrādāto argumentu jomu un precizitāti,

⁽¹¹⁹⁾ Spriedums *ADP* lietā.

⁽¹²⁰⁾ Sk. 8. zemsvītras piezīmi.

⁽¹²¹⁾ Tiesas 1994. gada 10. janvāra spriedums *SAT/Control C-364/92*, ECLI:EU:C:1994:7, I-43. lpp., 30. punkts, Tiesas 2009. gada 26. marta spriedums *Selex Sistemi Integrati* / Komisija C-113/07, ECLI:EU:C:2009:191, I-2207. lpp., 71. punkts.

saskaņā ar kuriem 2000. gada 20. jūlija pamat nolīgums un Valonijas valdības 2000. gada 8. novembra lēmums (turpmāk "2000. gada lēmumi") nerada reģionam saistības pret trešām personām un tiem nav neatsaucams, noslēgts un galīgs raksturs.

- (353) Komisija tomēr uzskata, ka lēmums nodot BSCA rīcībā infrastruktūras, tostarp jaunās infrastruktūras, kas tika izlemts un īstenots, pateicoties ieguldījumu programmai, un sniegt vairākus pakalpojumus, kā atlīdzību saņemot maksu, netika pieņemts ar 2000. gada lēmumiem, bet ar 2002. gada nolīgumu starp SOWAER un BSCA, un tā notika turpmāk minēto iemeslu dēļ.
- (354) Attiecīgais kritērijs datuma noteikšanai, kurā iespējama atbalsta pasākums ir uzskatāms par veiktu, ir tā juridiski saistošā akta datums, ar kuru publiskās iestādes apņemas piešķirt attiecīgo atbalstu tā saņēmējam ⁽¹²²⁾.
- (355) Šajā gadījumā Komisija uzskata, ka:
- iespējamā atbalsta saņēmēja ir BSCA,
 - publiskās iestādes, kas piešķirušas atbalstu, ir reģions un/vai SOWAER. Būtībā, kā norādīts šā lēmuma 39. apsvērumā un kam piekrit arī Beļģija ⁽¹²³⁾, SOWAER ir mehānisms, kuru reģions izveidoja un pakļāva savai ekskluzīvai kontrolei, lai attīstītu Valonijas lidostu infrastruktūras un nodotu šīs infrastruktūras attiecīgo lidostu apsaimniekošanas sabiedrību rīcībā. SOWAER, tāpat kā reģions, var piešķirt valsts atbalstu.
- (356) Pirms 2002. gada nolīguma starp SOWAER un BSCA tā nesaņēma nekādas reģiona vai SOWAER saistības attiecībā uz ieguldījumu programmas īstenošanu.
- (357) Beļģija būtībā atzīst, ka netika sagatavota nekāda oficiāla vēstule par atbalsta piešķiršanu BSCA. Tomēr, kā apgalvo Beļģija, lai gan reģions pats bija 2000. gada lēmumu adresāts, šie lēmumi radīja pienākumu valdībai kopumā. Beļģija uzskata – apstākļi, ka minētais pienākums bija vienpusējs, šajā gadījumā nav būtisks. Tā uzskata, ka jebkurš finansiāls pasākums neatkarīgi no adresāta vienmēr tiek izlemts ar tās iestādes vienpusēju administratīvu aktu, kas šo pasākumu piešķir, un tā saglabā kontroli pār šā akta izpildi, grozīšanu vai atsaukšanu.
- (358) Komisija atzīmē, ka 2000. gada lēmumi netika publicēti vai paziņoti BSCA. Jebkurā brīdī pirms SOWAER un BSCA nolīguma parakstīšanas reģions varēja grozīt ieguldījumu programmu, pieņemot jaunu vienpusēju lēmumu, vai pilnībā anulēt šo programmu, un šāds lēmums nepārkāptu BSCA tiesības.
- (359) Turklāt, kā norādīts 2012. gada paplašināšanas lēmumā, šajā ieguldījumu programmā saglabājās neskaidrība attiecībā uz finanšu mehānismu un summām. Būtībā summas varēja pielāgot atkarībā no mainīgajām vajadzībām. Tādējādi jaunajam Ziemeļu terminālim bija jābūt modulāram un tā būvniecībai – "neapšaubāmi pakāpeniskai un īstenotai atkarībā no lidostas darbības faktiskās attīstības un no tās izrietošajām darba vajadzībām". Turklāt tolaik plānotā finansēšanas formula, proti, kā Valonijas Reģionālās transporta sabiedrības ieviešanā, galu galā tika atmesta, paredzot SOWAER finansējumu, jaunu instrumentu, kuram finanšu līdzekļi tika piešķirti tikai pēc tās izveides 2001. gada 1. jūlijā, un tolaik tie bija tikai EUR 75 000 000.
- (360) Savukārt pēc tam, kad ieguldījumu programma tika iekļauta SOWAER un BSCA nolīgumā, SOWAER uzņēmās saistības pret BSCA – tai bija jānodod BSCA rīcībā zeme un infrastruktūra, tostarp infrastruktūras, kas bija jāizveido saskaņā ar ieguldījumu programmu, un jānodrošina vairāki pakalpojumi, par to saņemot koncesijas maksu, pretējā gadījumā tā neizpildītu līguma nosacījumus.

⁽¹²²⁾ Aviācijas pamatnostādņu zemsvītras piezīme Nr. 29. Sk. arī Vispārējās tiesas 1996. gada 12. decembra spriedumu *Compagnie nationale Air France* /Komisija T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, II-2109. lpp., 79. punkts; Vispārējās tiesas 2004. gada 14. janvāra spriedumu *Fleuren Compost BV* /Komisija T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4, II-127. lpp., 74. punkts; Vispārējās tiesas 2008. gada 2. decembra spriedumu *Nuova Agricast Srl* /Komisija T-362/05 un T-363/05, ECLI:EU:T:2008:541, II-297. lpp., 80. punkts; 2009. gada 30. novembra spriedumu *Francija un France Telecom* /Komisija T-427/04 un T-17/05, ECLI:EU:T:2009:474, II-4315. lpp., 321. punkts.

⁽¹²³⁾ Sal. ar šā lēmuma 228. apsvērumu.

- (361) Komisija arī uzskata, ka SOWAER apņemšanās īstenot ieguldījumu programmu un sniegt vairākus pakalpojumus ir jāanalizē kopā ar BSCA apņemšanos maksāt koncesijas maksu. Nav iespējams noteikt, vai reģiona plāni nodot BSCA rīcībā infrastruktūru, tostarp jaunās infrastruktūras, kas izveidotas saskaņā ar ieguldījumu programmu, un nodrošināt vairākus pakalpojumus ir atbalsts, jo tādējādi tiek ignorēta maksa, kura BSCA bija jāmaksā kā atlīdzība.
- (362) Komisija secina, ka pasākums, kas paredzēja nodot BSCA rīcībā infrastruktūru, tostarp jaunās infrastruktūras, ko SOWAER apņēmās izveidot, un sniegt vairākus pakalpojumus, pretī saņemot maksu, tika piešķirts ar 2002. gada SOWAER un BSCA nolīgumu. Tādējādi šis pasākums tika piešķirts pēc sprieduma lietā ADP.
- (363) Turklāt jāatgādina, ka ieguldījumu programma, kas iekļauta 2002. gada SOWAER un BSCA nolīgumā, tika būtiski mainīta ar Valonijas valdības 2003. gada 3. aprīļa lēmumu. Faktiski saskaņā ar 2003. gada 3. aprīļa lēmumu Valonijas valdība pieņēma aktu, ar ko grozīja ieguldījumu programmu ⁽¹²⁴⁾, palielinot ieguldījumu summu no EUR 93 miljoniem līdz gandrīz EUR 151 miljonam, proti, palielinot to par EUR 57,8 miljoniem, no kuriem EUR 33 miljoni bija paredzēti jaunajam terminālim. Komisija uzskata, ka šāds ieguldījumu programmas grozījums ir būtisks pārveidojums un līdz ar to – jauns pasākums, kas potenciāli bija jauns valsts atbalsts BSCA, paredzot papildināt iespējamo atbalstu, kas jau bija piešķirts ar 2002. gada SOWAER un BSCA nolīgumu. Ņemot vērā to, ka šis pasākums izrietēja no 2003. gada 3. aprīļa lēmuma, tas bija jauns pasākums, kas pieņemts pēc sprieduma lietā ADP, tāpēc tam jāpiemēro noteikumi valsts atbalsta jomā.
- b) Ieguldījumi un SOWAER sniegtie pakalpojumi, kas jāizslēdz no izmeklēšanas, jo tiem nav saimnieciska rakstura
- (364) Kā atgādina aviācijas pamatnostādņu 34. un 35. punkts, nebūt ne visas lidostas apsaimniekotāja darbības ir noteikti jāuzskata par saimnieciska rakstura darbībām. Arī Tiesa atzina, ka darbības, kas parasti ir valsts kompetencē, kad tā pilda valsts varas funkcijas, nav saimnieciska rakstura darbības ⁽¹²⁵⁾. Šādas darbības jo īpaši ietver darbības drošības jomā, gaisa satiksmes kontroli, policijas darbības un muitu ⁽¹²⁶⁾.
- (365) Komisija uzskata, ka ieguldījumi un lieli remontdarbi aktīviem, kas saistīti ar aeronavigāciju (piemēram, saistībā ar vadības torni), ugunsdzēsību gaisa kuģos, apsardzi (kas definēta kā nelikumīgas iejaukšanās apkarošana), policiju un muitu, var būt bez saimnieciska rakstura. Ņemot vērā to, ka šajā gadījumā aeronavigācijas, ugunsdzēsības gaisa kuģos, apsardzes, policijas un muitas pakalpojumi netiek organizēti saskaņā ar tirgus loģiku, Komisija uzskata, ka ieguldījumi un lieli remontdarbi aktīviem, kas saistīti ar šiem pakalpojumiem, nav saimnieciska rakstura darbības. Jo īpaši lidostas teritorijas tās daļas iežogojumu, kura pieejama pēc policijas kontroles, un tās teritorijas daļas iežogojumu, kurā atrodas gaisa kuģi, var uzskatīt par darbību, kas nav saimnieciska rakstura, ciktāl tā attiecas uz apsardzes jomu.
- (366) Komisija par ne-saimnieciskām uzskata arī izmaksas saistībā ar ieguldījumiem tajās ēkās un iekārtās (un to uzturēšanu), kuras izmanto vienlaikus saimnieciskām un ne-saimnieciskām darbībām, proporcionāli to izmantojumam ne-saimnieciskām darbībām. Konkrēti – 7 % ieguldījumu izmaksu saistībā ar jauno termināli var uzskatīt par ne-saimniecisku pēc rakstura, jo 7 % šā termināļa platības aizņem policijas un muitas dienesti, darbinieki, kas atbild par pasažieru un bagāžas pārmeklēšanu, kā arī Valonijas Valsts dienesta darbinieki, kuri atbild par teritorijas drošību.
- (367) Savukārt par saimnieciska rakstura darbībām Komisija atzīst ieguldījumus un lielus remontdarbus saistībā ar III kategorijas ILS sistēmu ⁽¹²⁷⁾ un skrejceļu apgaismojumu. Faktiski šīs izmaksas nesaistās ar valsts varas kompetenci, bet ir raksturīgas infrastruktūras komerciālai ekspluatācijai, un šī ekspluatācija izpaužas kā infrastruktūras nodošana aviosabiedrību rīcībā, nodrošinot apmierinošus drošības apstākļus. Piemēram, satiksmes

⁽¹²⁴⁾ Sk. 37. zemsvītras piezīmi.

⁽¹²⁵⁾ Sk. 121. zemsvītras piezīmi.

⁽¹²⁶⁾ Aviācijas pamatnostādņu 35. punkts.

⁽¹²⁷⁾ Radionavigācijas sistēma, kas nodrošina palīdzību, nolaižoties sliktos laika apstākļos.

drošības nodrošināšana uz zemes (tostarp nolaišanās un pacelšanās laikā) ir neatraujami saistīta ar lidostas komerciālo ekspluatāciju, tāpēc tai ir saimniecisks raksturs. Arī jaunākajā Komisijas lēmumā par Marseļas lidostu ⁽¹²⁸⁾ ekspluatācijas drošība ir izslēgta no “ne-saimniecisko” darbību loka.

- (368) Komisija arī uzskata, ka ieguldījumi, kas saistīti ar ugunsgrēka detektēšanu pasažieru autostāvvietās, ir saimnieciska rakstura darbība. Būtībā šis izmaksas nav saistītas ar valsts varas kompetenci, bet ir raksturīgas pasažieru autostāvvietu komerciālai ekspluatācijai.
- (369) Turklāt, kā atgādināts aviācijas pamatnostādņu 36. punktā, Komisijai jāpārlicinās, vai ne-saimnieciska rakstura darbību finansējums tiek izmantots tikai, lai kompensētu attiecīgos izdevumus, un nevar tikt iedalīts saimnieciska rakstura darbībām ⁽¹²⁹⁾. Pretējā gadījumā šis finansējums nevar izvairīties no valsts atbalsta noteikumu piemērošanas.
- (370) SOWAER tiešā veidā uzņemas ieguldījumu un lielu remontdarbu izpildi. Tāpēc šo izmaksu finansēšanai netika piešķirta subsīdija, ko saņemtu BSCA un varētu izmantot saimnieciska rakstura darbībām.
- (371) Visbeidzot, kā atgādināts aviācijas pamatnostādņu 37. punktā, Komisijai jāpārbauda, vai ne-saimnieciska rakstura darbību finansēšana nerada nepamatotu diskrimināciju starp lidostām. Pretējā gadījumā šis finansējums nevar izvairīties no valsts atbalsta noteikumu piemērošanas.
- (372) Kā norāda Beļģija, SOWAER veica ieguldījumus un lielus remontdarbus nediskriminējošā veidā attiecībā uz lidostām, par kurām tā bija atbildīga, proti, Valonijas reģiona lidostām.
- (373) Kā atgādināts šā lēmuma 26. apsvērumā, Beļģijas reģioni ir pieredzējuši atbalstu kompetencēm, kas nepieciešamas to valsts lidostu aprīkošanai un ekspluatācijai, kuras atrodas šo reģionu teritorijā, izņemot lidostu *Bruxelles-National*. Ņemot vērā šo tiesisko regulējumu, Komisija uzskata, ka attiecīgais līmenis, kurā novērtēt diskriminācijas esību attiecībā uz ieguldījumu finansēšanu un pakalpojumiem, ko nodrošina SOWAER, ir reģiona līmenis, nevis federālās valsts līmenis. Ņemot vērā to, ka SOWAER veic ieguldījumus un lielus remontdarbus nediskriminējošā veidā divās galvenajās Valonijas lidostās (Ljēžā un Šarleruā), Komisija no tā secina, ka starp lidostām nepastāv nepamatota diskriminācijas.
- (374) Tādējādi finansējums darbībām, kas nav saimnieciska rakstura un minētas 365. apsvērumā, ir atbrīvots no kvalificēšanas par valsts atbalstu un tiek izslēgts no turpmākās analīzes.

6.1.1.2. Subsīdija, kuru reģions maksā par vairākiem pakalpojumiem saistībā ar lidostas darbību

- (375) Kā norādīts 5.1.1.1. iedaļas c) punkta i) apakšpunktā, Beļģija uzskata, ka uzdevumi, par kuriem reģions maksā subsīdiju, ietilpst valsts varas iestāžu kompetencē un attiecīgi nav uzskatāmi par saimniecisku darbību.
- (376) Lai novērtētu, kādā apjomā šī subsīdija saistās ar ne-saimnieciska rakstura darbībām un ir izslēdzama no kontroles attiecībā uz valsts atbalstu, jāveic tāda pati analīze, kā atspoguļots 6.1.1.1. iedaļas b) punktā.

a) Ugunsdrošība un apsardze

- (377) Kā norādīts 365. apsvērumā, Komisija uzskata, ka šajā gadījumā darbības, kas saistītas ar ugunsdrošību gaisa kuģos un apsardzi ⁽¹³⁰⁾, nav saimnieciska rakstura darbības.

⁽¹²⁸⁾ Komisijas 2014. gada 20. februāra Lēmums (ES) 2016/1698 par pasākumiem SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07), ko Francija īstenojusi par labu lidostai *Marseille Provence* un aviosabiedrībām, kas izmanto šo lidostu (OV L 260, 27.9.2016., 1. lpp.).

⁽¹²⁹⁾ Tiesas 1997. gada 18. marta spriedums *Cali&Figli / Servizi ecologici porto di Genova* C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, I-1547. lpp.; Komisijas 2003. gada 19. marta lēmums lietā N 309/2002 un Komisijas 2002. gada 16. oktobra lēmums lietā N 438/2002 – Subsīdijas ostu pārvaldēm valsts varas uzdevumu izpildei.

⁽¹³⁰⁾ Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2320/2002 aviācijas drošība ir “to pasākumu un cilvēku un dabas resursu kopums, kuri paredzēti, lai pasargātu civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās”. Kopīgajiem pamatstandartiem aviācijas drošības jomā pamatā ir ieteikumi, kas sniegti Eiropas Civilās aviācijas konferences (ECAC) dokumentā Nr. 30 un definēti Regulas (EK) Nr. 2320/2002 pielikumā.

i) Aviācijas pamatnostādņu 36. punkta piemērošana

- (378) Tādējādi, kā atgādināts aviācijas pamatnostādņu 36. punktā, pat ja darbība ir atzīta par ne-saimnieciska rakstura darbību, Komisijai jāpārlicinās, vai ne-saimnieciska rakstura darbību finansējums tiek izmantots tikai, lai kompensētu attiecīgos izdevumus, un nevar tikt iedalīts saimnieciska rakstura darbībām⁽¹³¹⁾. Pretējā gadījumā šis finansējums nevar izvairīties no valsts atbalsta noteikumu piemērošanas.

1. Ugunsdrošība

- (379) Attiecībā uz ugunsdrošību Komisija konstatē, ka saskaņā ar specifikācijas, kas pievienota pielikumā 1991. gada reģiona un BSCA nolīgumam, 25. punktu, lai nodrošinātu, ka reģions sedz ugunsdrošības un uzturēšanas pakalpojumu izmaksas, BSCA nodrošina atsevišķu ienākuma veidošanas kontu, ko jebkurā brīdī var analizēt un kontrolēt koncesijas izdevējīestāde.
- (380) Turklāt saskaņā ar reģiona un BSCA nolīguma 3.2.3. punktu, kas grozīts ar 2002. gada 29. marta papildinājumu Nr. 3, ar ugunsdrošības un uzturēšanas pakalpojumiem saistīto izdevumu kompensēšana notiek, veicot 12 maksājumus, un divpadsmitais maksājums tiek veikts pēc tam, kad ministrs saņem un apstiprina kopsavilkuma ziņojumu par BSCA gada finanšu pārskatu, kam pievienoti apliecinājoši dokumenti par segtajām izmaksām saskaņā ar tādu pašu shēmu, kāda prasīta attiecībā uz provizorisko budžetu, proti, pamatojoties uz pozīcijām, kas definētas specifikācijas 25. punktā.
- (381) Visbeidzot, attiecībā uz laikposmu pēc 2006. gada 10. marta specifikācijas 25.7. punkts, kas iekļauts ar 2006. gada 10. marta papildinājumu Nr. 5, paredz, ka kompensācijas summa par ugunsdzēsības, satiksmes drošības uz zemes un drošības lidostas teritorijā pakalpojumiem nedrīkst pārsniegt faktiskās izmaksas, kas radušās BSCA, un jebkura pārmērīga izmaksu kompensācija ir jāsedz no budžeta kompensācijas, ko īsteno, iegrāmatojot šo summu nākamā gada budžetā.
- (382) Komisija uzskata, ka ar šiem noteikumiem pietiek, lai secinātu, ka pēc reģiona un BSCA nolīguma 2002. gada papildinājuma Nr. 3 pieņemšanas reģiona izmaksātā kompensācija par izdevumiem, kas saistīti ar ugunsdrošību, bija samērīga un netika izmantota, lai subsidētu saimnieciska rakstura darbības.

2. Apsardze

- (383) Apsardze tika pievienota darbībām, par kurām BSCA saņem kompensāciju saskaņā ar 2008. gada 15. janvāra papildinājumu Nr. 6. Apsardzes uzdevumi tika definēti kā "to pasākumu un cilvēku un dabas resursu kopums, kuri paredzēti, lai pasargātu civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās"⁽¹³²⁾. Ar apsardzi saistītie pakalpojumi ietver "skrīninga pārbaudi, attālinātu novērošanu, kontroles apgaitas un patruļas, piekļuves kontroli un apmeklētāju nozīmīšu izsniegšanu"⁽¹³³⁾.
- (384) Specifikācijas 25.7. punkts, kas grozīts ar 2008. gada 15. janvāra papildinājumu Nr. 6, paredz, ka "finansiālās kompensācijas summa, kas paredzēta pakalpojumu sniegšanas izdevumu segšanai, nevar pārsniegt faktiskās izmaksas, kuras koncesionārs apmaksājis, sniedzot pakalpojumus, pēc to maksu atskaitīšanas, kuras, iespējams, saņemtas no lietotājiem šo pakalpojumu apmaksai. Jebkura pārmērīga šo izmaksu kompensācija ir jāsedz no budžeta, veicot attiecīgu iegrāmatojumu nākamā gada budžetā".
- (385) Komisija uzskata, ka ar šiem noteikumiem pietiek, lai secinātu, ka izmaksātā kompensācija par izdevumiem, kas saistīti ar apsardzi, bija samērīga un netika izmantota, lai subsidētu saimnieciska rakstura darbības.

ii) Aviācijas pamatnostādņu 37. punkta piemērošana

- (386) Kā atgādināts aviācijas pamatnostādņu 37. punktā, Komisijai jāpārbauda, vai ne-saimnieciska rakstura darbību finansēšana nerada nepamatotu diskrimināciju starp lidostām. Pretējā gadījumā šis finansējums nevar izvairīties no valsts atbalsta noteikumu piemērošanas.

⁽¹³¹⁾ Sk. 129. zemsvītras piezīmi.

⁽¹³²⁾ Pielikums, kas ir reģiona un BSCA nolīguma papildinājuma Nr. 6 neatņemama sastāvdaļa.

⁽¹³³⁾ Specifikācijas 25.2. punkts, kas grozīts ar reģiona un BSCA nolīguma 2008. gada 15. janvāra papildinājumu Nr. 6.

- (387) Kā norāda Beļģija, abu galveno Valonijas lidostu (Ljēžas un Šarleruā) ne-saimnieciska rakstura darbības reģions finansē nediskriminējošā veidā.
- (388) Kā atgādināts šā lēmuma 26. apsvērumā, Beļģijas reģioni ir pieredzējuši atbalstu kompetencēm, kas nepieciešamas to valsts lidostu aprīkošanai un ekspluatācijai, kuras atrodas šo reģionu teritorijā, izņemot lidostu *Bruxelles-National*. Ņemot vērā šo juridisko sistēmu, Komisija uzskata, ka attiecīgais līmenis, kurā novērtēt diskriminācijas esību attiecībā uz dažu tādu ne-saimnieciska rakstura pakalpojumu finansēšanu, kuri saistīti ar lidostas darbību, ir reģiona līmenis, nevis federālās valsts līmenis. Ņemot vērā to, ka abu galveno Valonijas lidostu (Ljēžas un Šarleruā) ne-saimnieciska rakstura darbības reģions finansē nediskriminējošā veidā, Komisija no tā secina, ka nepastāv nepamatota diskriminācija starp lidostām.
- (389) Kompensācija, kas izmaksāta par BSCA darbībām saistībā ar ugunsdrošību un apsardzi, tādējādi ir atbrīvota no kvalificēšanas par valsts atbalstu un tiek izslēgta no turpmākās analīzes.
- b) Uzturēšana / satiksmes drošība uz zemes
- (390) Šajā iedaļā Komisija analizē, vai turpmāk minētie pakalpojumi var izvairīties no noteikumiem, ko piemēro attiecībā uz valsts atbalstu, to ne-saimnieciskā rakstura dēļ:
- “uzturēšanas pakalpojumi”, kas definēti reģiona un BSCA nolīguma pielikumā pievienotās specifikācijas 12. un 19. punktā,
 - “pakalpojumi, kas saistīti ar satiksmes drošību uz zemes”, kuri definēti specifikācijas 25. punktā, kas grozīts ar 2006. gada 10. marta papildinājumu Nr. 5.
- (391) Kā norādīts 71. apsvērumā, uzturēšanas pakalpojums specifikācijas 12. un 19. punktā ir definēts kā “tehnisks pakalpojums ēku, skrejceļu, apkārtējo teritoriju, transportlīdzekļu u. c. uzturēšanai” ⁽¹³⁴⁾, kā arī “tādas zemes, ēku un ēku aprīkojuma un iekārtu uzturēšana, kas nodota koncesijā vai valdījumā tādā veidā, lai visu laiku būtu izmantojama paredzētajam nolūkam” ⁽¹³⁵⁾.
- (392) Kā norādīts 73. un 74. apsvērumā, ar 2006. gada 10. marta papildinājumu Nr. 5 tika grozīts reģiona un BSCA nolīguma 3.2.2. punkts un specifikācijas 25. punkts. Saskaņā ar šiem grozījumiem reģions kompensē izmaksas, kas BSCA rodas saistībā ar pakalpojumiem, kuri attiecas uz ugunsdrošību, un pakalpojumiem, kuri saistīti ar satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā. Specifikācijas grozītais 25. punkts paredz, ka “pakalpojumi, kas saistīti ar satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā, ietver lidostas teritorijas kārtējo uzturēšanu, ēku, skrejceļu, apkārtējās teritorijas un transportlīdzekļu uzturēšanas tehniskos pakalpojumus, neliela apjoma darbus saistībā ar skrejceļa un pievedceļu asfaltēšanu, kārtējo uzturēšanu un remontēšanu, skrejceļa apgaismojuma un marķējuma uzturēšanu un saglabāšanu darba gatavībā, pļaušanas darbus, skrejceļa un tā marķējuma attīrīšanu, sniega izvešanu un jebkuru citu pakalpojumu, kas nodrošina satiksmes drošību uz zemes un lidostas teritorijas un infrastruktūras drošību, izņemot lidostas zonas komercplātības”.
- (393) Komisija konstatē, ka definīcija “pakalpojumi, kas saistīti ar satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā”, par kuriem BSCA no 2006. gada 10. marta saņem kompensāciju, lielākoties sakrīt ar definīciju “uzturēšanas pakalpojumi”, par kuriem BSCA saņēma kompensāciju līdz 2006. gada 10. martam. Lai noteiktu, vai šie pakalpojumi ir saimnieciska rakstura pakalpojumi, Komisija tos analizē kopā.
- (394) Komisija uzskata, ka šie pakalpojumi, kas saistīti ar lidostas teritorijas kārtējo uzturēšanu, ēku, skrejceļu, apkārtējās teritorijas un transportlīdzekļu uzturēšanu, neliela apjoma darbiem saistībā ar skrejceļa un pievedceļu asfaltēšanu, kārtējo uzturēšanu un remontēšanu, skrejceļa apgaismojuma un marķējuma uzturēšanu un saglabāšanu darba gatavībā, pļaušanas darbiem, skrejceļa un tā marķējuma attīrīšanu, sniega izvešanu un jebkuriem citiem pakalpojumiem, kas nodrošina satiksmes drošību uz zemes un lidostas teritorijas un infrastruktūras drošību, neietilpst valsts varas iestāžu kompetencē. Jo īpaši šie pakalpojumi nav saistīti ar apsardzes

⁽¹³⁴⁾ Sk. 50. zemsvītras piezīmi.

⁽¹³⁵⁾ Sk. 52. zemsvītras piezīmi.

pakalpojumiem. Tie ir raksturīgi lidostas komerciālai ekspluatācijai, un tas nozīmē, ka lidostas teritorija, tostarp skrejceļi, ir pietiekami labi uzturēti, lai nodrošinātu gaisa kuģu pacelšanos un nolaišanos apmierinošos drošības apstākļos. Ar šāda veida pakalpojumiem nav saistīta nekāda valsts varas iestāžu kompetence.

- (395) Kā apgalvo Beļģija (sal. ar 237. apsvērumu), saistībā ar lēmumu, kuru Komisija pieņēma 2008. gada 23. jūlijā par Leipcigas–Halles lidostu, Komisija atzina, ka pakalpojumiem, kas attiecas uz ekspluatācijas drošību, nav saimnieciska rakstura ⁽¹³⁶⁾. Tādējādi, no Vācijas iestāžu iesniegtā saraksta ar infrastruktūru, kas saistīta ar ekspluatācijas drošību, izriet, ka minētā infrastruktūra ir nepieciešama satiksmes drošībai uz zemes, proti, nepārtraukta elektroapgāde satiksmes zonās, transformācijas stacijas, skrejceļa apgaismojums, satiksmes zonu apgaismojums utt. Kā apgalvo Beļģija, šo Komisijas pozīciju apstiprināja arī Vispārējā tiesa, pieņemot spriedumu 2011. gada 24. martā ⁽¹³⁷⁾ attiecībā uz atcelšanas prasību, kas iesniegta pret iepriekš minēto Komisijas lēmumu.
- (396) Komisija apstrīd, ka no lēmuma par Leipcigas–Halles lidostu 182. un 183. apsvēruma būtu iespējams secināt, ka Komisija agrāk būtu atzinusi, ka uzdevumi, kas salīdzināmi ar uzturēšanu un satiksmes drošību, kuri definēti reģiona un BSCA nolīgumā, attiektos uz valsts varas funkcijām, turpmāk minēto iemeslu dēļ.
- (397) Pirmkārt, uzturēšanas un satiksmes drošības izmaksas, kas definētas reģiona un BSCA nolīgumā, ir ievērojami lielākas par izmaksām saistībā ar ieguldījumiem ekspluatācijas drošībā, kas minēti lēmumā par Leipcigas–Halles lidostu. Būtībā šos izdevumus veido nepārtrauktā elektroapgāde satiksmes zonā, transformācijas stacija, augstsprieguma kabeļi un skrejceļa apgaismojums. Uzturēšanas un satiksmes drošības izmaksas, kas definētas reģiona un BSCA nolīgumā, "ietver lidostas teritorijas kārtējo uzturēšanu, ēku, skrejceļu, apkārtējās teritorijas un transportlīdzekļu uzturēšanas tehniskos pakalpojumus, neliela apjoma darbus saistībā ar skrejceļa un pievedceļu asfaltēšanu, kārtējo uzturēšanu un remontēšanu, skrejceļa apgaismojuma un marķējuma uzturēšanu un saglabāšanu darba gatavībā, pļaušanas darbus, skrejceļa un tā marķējuma attīrīšanu, sniega izvešanu un jebkuru citu pakalpojumu, kas nodrošina satiksmes drošību uz zemes un lidostas teritorijas un infrastruktūras drošību, ņemot lidostas zonas komercplatībās".
- (398) Otrkārt, Komisija konstatē, ka pretēji Beļģijas apgalvojumam Komisija nav secinājusi, ka ekspluatācijas drošības uzdevumi, kas minēti lēmumā par Leipcigas–Halles lidostu, attiektos uz valsts varas iestāžu funkciju izpildi. Būtībā minētā lēmuma 182. apsvērumā Komisija norāda, ka "ir iespējams konstatēt, ka vairāki izdevumi attiecas uz sabiedriskas nozīmes uzdevumu izpildi" (izcēlums pievienots). Minētā lēmuma 183. apsvērumā Komisija konstatē, ka, "tā kā šie pasākumi attiecas uz sabiedriskas nozīmes uzdevumu izpildi (...)", tie nav kvalificējami kā valsts atbalsts (izcēlums pievienots). Tā norāda, ka, "pat pieņemot, ka Komisija piekristu Vācijas argumentiem, saskaņā ar kuriem šīs izmaksas nekādi nav kvalificējas kā valsts atbalsts, šāds novērtējums nekādi neattiecas uz konkrēto gadījumu" (izcēlums pievienots). Tādējādi attiecīgajos apsvērumos Komisija ne apstiprināja, ne arī noraidīja Vācijas nostāju, saskaņā ar kuru vairāki uzdevumi, tostarp ekspluatācijas drošības uzdevumi, bija saistīti ar valsts varas funkciju izpildi, bet norādīja, ka tai nebija nepieciešams izteikt savu nostāju, ņemot vērā to, ka, atzīstot šo pasākumu par atbalstu, tas tiktu atļauts.
- (399) Treškārt, Komisija konstatē, ka Vispārējās tiesas spriedumā par Komisijas lēmumu attiecībā uz Leipcigas–Halles lidostu pretēji Beļģijas apgalvojumam tā šā sprieduma 225. punktā neatzina minēto šķietamo Komisijas nostāju. Vispārējā tiesa faktiski atkārtota minētā Komisijas lēmuma 182. un 183. apsvērumu, lai atgādinātu Komisijas nostāju, un secināja, ka Komisija uzskatīja – nebija nepieciešams galīgi izlemt šo jautājumu (proti, vai būtu jāatbalsta Vācijas iestāžu argumenti, saskaņā ar kuriem attiecīgo izdevumu segšana nekādi nav kvalificējama par valsts atbalstu).
- (400) Komisija no tā secina, ka "uzturēšanas pakalpojumi", kas definēti reģiona un BSCA nolīguma pielikumā pievienotās specifikācijas 12. un 19. punktā, un "pakalpojumi, kas saistīti ar satiksmes drošību uz zemes", kuri definēti specifikācijas 25. punktā, kas grozīts ar 2006. gada 10. marta papildinājumu Nr. 5, ir saimnieciska rakstura pakalpojumi. Tāpēc to finansēšana nav atbrīvota no noteikumu par valsts atbalstu piemērošanas.

⁽¹³⁶⁾ Sk. 89. zemsvītras piezīmi.

⁽¹³⁷⁾ Sk. 90. zemsvītras piezīmi.

c) Reisu uzraudzība un reģistrācija, provizoriska reisu plānošana un gaisa kuģu izvietošana

(401) Šajā iedaļā Komisija analizē, vai turpmāk minētos pakalpojumus, kuru sniegšana bija uzticēta BSCA un par kuriem BSCA saņēma kompensāciju saskaņā ar 2008. gada 15. janvāra papildinājumu Nr. 6, var atbrīvot no noteikumiem, ko piemēro valsts atbalsta jomā to ne-saimnieciskā rakstura dēļ:

— reisu uzraudzība un reģistrācija ⁽¹³⁸⁾ un reisu plānošana ⁽¹³⁹⁾,

— gaisa kuģu izvietošana ⁽¹⁴⁰⁾.

(402) Kā apgalvo Beļģija (sal. ar 240. apsvērumu), reisu uzraudzības un reģistrācijas, provizoriskas reisu plānošanas un gaisa kuģu izvietošanas uzdevumi ir būtiski drošības elementi civilajā aviācijā, tāpēc tie pieder pie valsts varas iestāžu funkcijām, jo ir lidostas drošības galvenie aspekti.

(403) Komisija uzskata, ka uzdevumi, kas tika šādi kompensēti, ir darbības, kas nav nodalāmas no BSCA kā lidostas apsaimniekotāja saimnieciskās darbības. Šie uzdevumi nav saistāmi ar minētajiem apsardzes pienākumiem, piemēram, nelikumīgas iekļūšanas novēršanu, ne arī ar kādu citu darbību, kas būtu valsts varas iestāžu kompetencē.

(404) Komisija no tā secina, ka reisu uzraudzība un reģistrācija, reisu plānošana un gaisa kuģu izvietošana ir saimnieciska rakstura pakalpojumi. Tāpēc to finansēšana nav atbrīvota no noteikumu par valsts atbalstu piemērošanas.

6.1.1.3. SOWAER parakstītā kapitāla palielināšana

(405) Kapitāla palielināšana, uz kuru attiecas formālā izmeklēšanas procedūra un kuru SOWAER 2002. gadā parakstīja par labu BSCA, proti, pēc sprieduma lietā ADP ⁽¹⁴¹⁾, nav atbrīvota no Komisijas kontroles valsts atbalsta jomā (sal. ar 346. apsvērumu).

6.1.2. Selektīvas priekšrocības

(406) Lai noteiktu, vai valsts pasākums ietver atbalstu, ir jānosaka, vai uzņēmumam piešķirtais pasākums rada ekonomiskas priekšrocības, ko tas nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos. Ekonomisku priekšrocību esību var izslēgt, ja attiecīgie pasākumi ir saimnieciska rakstura darbības, ko īsteno valsts iestādes vai valsts uzņēmumi parastos tirgus apstākļos ⁽¹⁴²⁾. Šajā gadījumā jānosaka, vai līdzīgos apstākļos privāts uzņēmējs, kas izmanto prognozējamās rentabilitātes iespējas, nesāņemot nekādu atlīdzību sociālās, reģionālās vai nozares politikas aspektā, būtu iesaistījies tādās pašās darbībās kā struktūra, kas piešķir pasākumu (turpmāk "kritērijs par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos"). Ekonomisku priekšrocību esību var izslēgt arī gadījumā, ja attiecīgie pasākumi ir finansiālas kompensācijas, kas piešķirtas attiecīgiem uzņēmumiem, lai tie varētu nodrošināt vispārējās tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojumus, ar nosacījumu, ka šīs kompensācijas atbilst visiem nosacījumiem, kas minēti spriedumā lietā *Altmark* ⁽¹⁴³⁾. Turpmāk Komisija pēc kārtas analizēs attiecīgos pasākumus saistībā ar sprieduma lietā *Altmark* nosacījumiem un kritēriju par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos.

⁽¹³⁸⁾ Reisu uzraudzība un reģistrācija paredz aizpildīt Valonijas administrācijas datubāzi, iekļaujot tajā informāciju par reisiem (pasažieru skaitu, reģistrāciju, pilota uzvārdu, gaisa kuģa tipu, reisa raksturu, izlidošanas vietu, gaisa kuģa svaru utt.).

⁽¹³⁹⁾ Reisu plānošana attiecas uz sakariem, reisa plāniem, laika nišām, radio paziņojumiem un gaisa kuģu stāvvietu apsaimniekošanu.

⁽¹⁴⁰⁾ Gaisa kuģu izvietošana ir divi uzdevumi: i) izvietošana "stāvvietā", ko īsteno zonu koordinators katra gaisa kuģa ielidošanas laikā; ii) "follow me" (seko man) pakalpojums, kas nozīmē gaisa kuģa pavadīšanu transportlīdzeklī, un to izmanto vienīgi tiem pilotiem, kas nepārzina lidostu (darījumu aviācijā), vai lielas ietilpības lidmašīnām ar kodu D.

⁽¹⁴¹⁾ Sk. 85. zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁴²⁾ Tiesas 1996. gada 11. jūlija spriedums *SFEI* un citi C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, I-3547. lpp., 60. punkts; Tiesas 1999. gada 29. aprīļa spriedums *Spānija/Komisija* C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, I-2459. lpp., 41. punkts.

⁽¹⁴³⁾ Sk. 92. zemsvītras piezīmi.

6.1.2.1. Sprieduma lietā *Altmark* kritēriju piemērošana

- (407) Vispirms jāanalizē Beļģijas apgalvojums, kas minēts 5.1.1.1. iedaļas c) punkta ii) apakšpunktā, saskaņā ar kuru subsīdija noteiktiem pakalpojumiem saistībā ar lidostas darbībām, pieņemot, ka daļa šo pakalpojumu ir saimnieciska rakstura, nerada priekšrocības BSCA saskaņā ar spriedumu lietā *Altmark* ⁽¹⁴⁴⁾.
- (408) Kā analizēts 6.1.1. iedaļā, Komisija uzskata, ka daļa pakalpojumu, par kuriem izmaksāta subsīdija, nav saimnieciska rakstura (piemēram, ugunsdzēsības un apsardzes pakalpojumi), un izslēdz no analīzes to subsīdijas daļu, kas kompensē minēto pakalpojumu izmaksas.
- (409) Savukārt otra pakalpojumu daļa, par kuru izmaksāta subsīdija, pēc Komisijas ieskatiem, ir saimnieciska rakstura, piemēram, to infrastruktūru uzturēšana un remontēšana, kuras izmanto komerciāliem nolūkiem, vai arī gaisa kuģu izvietošana.
- (410) Komisija uzskata, ka Beļģija pieļauj acīmredzamu kļūdu vērtējumā, kvalificējot šos pakalpojumus kā vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumus. Būtībā, kā atgādināts Komisijas paziņojuma par Eiropas Savienības atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu ⁽¹⁴⁵⁾, 47. punktā, parasti "īpaša sabiedriskā pakalpojuma uzdevuma" uzticēšana nozīmē tādu pakalpojumu nodrošināšanu, ko tirgus dalībnieks, ja tas ņemtu vērā savas komerciālās intereses, neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā mērā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem. Minētā paziņojuma 50. punktā Komisija arī uzskata, ka pakalpojumiem, kas klasificējami kā vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumi, jābūt vērīgiem uz iedzīvotājiem vai jābūt visas sabiedrības interesēs. Šajā gadījumā apzinātie saimnieciska rakstura pakalpojumi netika sniegti iedzīvotāju interesēs, bet tikai tādēļ, lai BSCA varētu nodrošināt lidostas pakalpojumus. Tie nav nodalāmi no lidostas ekspluatācijas saimnieciskās darbības.
- (411) Turklāt BSCA netika izvēlēta saskaņā ar procedūru, kas atbilst *Altmark* ceturtā kritērija definētajiem nosacījumiem.
- (412) Beļģija arī nevar pierādīt, ka subsīdijas summa ir noteikta, pamatojoties uz tādu izmaksu analīzi, kuras vidēja lieluma uzņēmums, kas pareizi vadīts un atbilstoši aprīkots, būtu sedzis, lai izpildītu nepieciešamās sabiedriskā pakalpojuma prasības. Faktiski Beļģijas argumenti ir nepietiekami:

— Beļģija norāda, ka rādītāji, kas atspoguļoti iepriekš minētā paziņojuma 410. apsvērumā, pierāda BSCA efektīvu vadību (sal. ar 253. apsvērumu), tomēr nenorāda šo rādītāju raksturu un lielumu,

— Beļģija piebilst, ka 2009. gadā šī pareizā vadība ir ļāvusi piesaistīt privātos ieguldītājus saistībā ar BSCA daļējo privatizāciju. Komisija tomēr uzsver, ka gadījumā, ja ieguldītāji izlemtu iesaistīties BSCA kapitālā (vienlaikus iegūstot veto tiesības svarīgos lēmumos), tam par iemeslu var būt atbalsta esība, kas ļauj cerēt, ka BSCA nodrošinās ievērojamu satiksmes apjomu un tādējādi radīs lielus ieņēmumus, nevis pareizas vadības iemeslu dēļ. Turklāt šajā ziņā var atgādināt, ka privāti ieguldītāji var iegādāties daļas slikti pārvaldītās sabiedrībās, kuras viņi cer pārveidot pēc tam, kad paši iesaistīsies attiecīgās sabiedrības vadībā, kā gadījumā ar BSCA privāto ieguldītāju, kuram ir veto tiesības, pieņemot svarīgus lēmumus,

— vairs nepietiek ar to, ka Šarleruā lidostas apgrozījums vai satiksmes apjoms palielinās, lai varētu secināt, ka šī lidosta tiek pareizi vadīta, kā to uzskata Beļģija (sal. ar 254. apsvērumu). Šāds apgrozījuma un satiksmes apjoma pieaugums var rasties arī atbalsta dēļ, kas ļauj BSCA piedāvāt ļoti labvēlīgus nosacījumus aviosabiedrībām, kā arī piesaistīt satiksmi,

— visbeidzot, Beļģijas apgalvojums, saskaņā ar kuru "no izveidotā finansēšanas mehānisma izriet, ka kompensācija, kas izmaksāta BSCA, pēc definīcijas ir mazāka par tirgus cenu attiecībā uz visiem pakalpojumiem, kas tai uzticēti, jo šī kompensācija no 2006. gada tiek ierobežota tiem pakalpojumiem, kas saistīti ar ugunsdrošību, satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā, un no 2010. gada – apsardzes pakalpojumiem" (sal. ar 255. apsvērumu), nespēj pierādīt, ka BSCA tiek efektīvi vadīta, bet tikai, iespējams, to, ka nav notikusi pārmērīga kompensēšana.

⁽¹⁴⁴⁾ Sk. 92. zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁴⁵⁾ OVC 8, 11.1.2012., 4. lpp.

- (413) Jāsecina, ka vismaz pirmais un ceturtais kritērijs spriedumā lietā *Altmark* nav izpildīts. Tādējādi Komisija nevar izslēgt saskaņā ar spriedumu lietā *Altmark*, ka reģiona subsīdija pakalpojumiem, kas saistīti ar lidostas darbību, rada priekšrocības.

6.1.2.2. Kritērija par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošana

- (414) Attiecībā uz tās iestādes noteikšanu, kura piešķir pasākumu, Komisija uzskata, ka darbības, ko īsteno i) reģions kā lidostas zonas nekustamā īpašuma īpašnieks, no vienas puses; un ii) SOWAER, sabiedrība, kas atrodas ekskluzīvā Valonijas reģiona kontrolē, kā lidostas zonas domēna koncesionārs, to infrastruktūru īpašnieks, kas uzbūvētas lidostas domēnā, un reģiona deleģēto uzdevumu izpildītājs, no otras puses, ir jāanalizē kopā, jo tās attiecas uz vienu un to pašu darbību un lidostu. Šādos apstākļos SOWAER būtībā ir reģiona starpnieks, pildot minētos uzdevumus. Attiecīgi, nosakot, vai pasākumi, kas definēti 3.1. iedaļā, rada ekonomiskas priekšrocības BSCA, Komisija uzskata, ka iestāde, kas piešķir pasākumu, ir reģions un SOWAER kopā (turpmāk "reģions-SOWAER").

- (415) Tādējādi Komisija uzskata, ka tai ir kopīgi jāanalizē reģiona-SOWAER saistības, ja tās groza koncesijas saimnieciskos elementus (infrastruktūras pieejamību, tostarp ieguldījumu programmas papildināšanu un lielu remontdarbu apmaksāšanu, koncesijas maksu, subsīdiju vairākiem pakalpojumiem saistībā ar lidostas darbību, kad šie pakalpojumi ir saimnieciska rakstura) un ja tās ir daļēji vienlaicīgas un savstarpēji saistītas.

- (416) Tāpēc Komisija pēc kārtas piemēros kritēriju par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos četriem turpmāk minētajiem pasākumu kopumiem:

— 2002. gada SOWAER un BSCA nolīgumam un 2002. gada 29. marta grozījumam reģiona un BSCA nolīgumā (turpmāk "2002. gada nolīgumi"),

— Valonijas valdības 2003. gada 3. aprīļa lēmumam par termināļa būvniecību ar lielāku ietilpību, nekā sākotnēji bija paredzēts (trīs miljoniem pasažieru divu miljonu vietā), un par lielākas ietilpības autostāvvietas plānošanu (turpmāk "2003. gada ieguldījumu lēmums"),

— 2006. gada 4. aprīļa SOWAER un BSCA nolīgumam par pakalpojumu sniegšanu un 2006. gada 10. marta grozījumam reģiona un BSCA nolīgumā (turpmāk "2006. gada nolīgumi"),

— 2008. gada 15. janvāra grozījumam reģiona un BSCA nolīgumā (turpmāk "2008. gada grozījums").

- (417) Komisija arī piemēros kritēriju par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos BSCA kapitāla palielinājumam, kuru SOWAER parakstīja 2002. gada decembrī.

- (418) Attiecībā uz katru šo pasākumu, ja tas rada priekšrocības, Komisija pārbaudīs, vai šīs priekšrocības ir selektīvas.

a) Kritērija par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošana pasākumiem, kas saistīti ar infrastruktūras pieejamību, tostarp ar jaunu ieguldījumu un lielu remontdarbu veikšanu, un subsīdijas piešķiršana vairākiem pakalpojumiem, kas saistīti ar lidostas darbību

i) 2002. gada nolīgumi

1. Kritērija par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošana

a) Vispārīgie principi, ko piemēro četriem pasākumiem

- (419) Kā atgādināts aviācijas pamatnostādņu 51. punktā, analīze par atbilstību kritērijam par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos būtu jāpamato ar finansējumu piešķirošā subjekta pietiekamām *ex ante* rentabilitātes perspektīvām⁽¹⁴⁶⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Komisijas 2012. gada 25. jūlija Lēmums 2013/664/ES par pasākumu Nr. SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – *Somija Finavia, Airpro un Ryanair* darbība lidostā *Tampere-Pirkkala* (OV L 309, 19.11.2013., 27. lpp.).

- (420) Komisija norāda, ka reģions nav iesniedzis nekādu uzņēmējdarbības plānu, lai pierādītu reģiona un/vai SOWAER gaidāmo atdevi no ieguldījumiem, kas bija ielānoti brīdī, kad tika pieņemti juridiski saistoši lēmumi par katra ieguldījuma veikšanu. Uzņēmējdarbības plāna neesība liecina, ka reģions un/vai SOWAER nerīkojās pēc tās loģikas, kādu izmantotu uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos, apstiprinot pasākumus par labu BSCA.
- (421) Komisija arī norāda, ka ziņojumi, kas iesniegti, lai pamatotu Valonijas valdības lēmumus, pamato ieinteresētību šajos ieguldījumos ar lidostas attīstības pozitīvo ietekmi uz ekonomiku un nodarbinātību Šarleruā un tās reģionā⁽¹⁴⁷⁾. Komisija tomēr atgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru reģionālās attīstības apsvērumus nevar ņemt vērā, piemērojot kritēriju par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos⁽¹⁴⁸⁾.
- (422) Neraugoties uz to, ka reģionam un/vai SOWAER nebija uzņēmējdarbības plāna, Komisija pārbaudīja, vai kopumam, kuru veido reģions un SOWAER, katra pasākumu kopuma, kas minēts 416. apsvērumā, neto pašreizējā vērtība bija pozitīva. Būtībā, ja pasākuma neto pašreizējā vērtība ir pozitīva, tas liecina, ka attiecīgais pasākums konkrētajam uzņēmējam ir ienesīgs.
- (423) Neto pašreizējo vērtību aprēķina kā diskontētu summu no naudas plūsmas (ieņēmumi mīnus izdevumi), kas aplēsta attiecībā uz reģionu–SOWAER kā kopumu un ko var gaidīt no katra pasākumu kopuma to piešķiršanas brīdī.
- (424) Diskonta likme, ko izmanto, aprēķinot neto pašreizējo vērtību, tiek noteikta, aprēķinot kapitāla izmaksas iestādei, kas piešķirusi pasākumu, tā piešķiršanas brīdī. Iestādes kapitāla izmaksas ir atkarīgas no finansējuma struktūras, jo īpaši saistībā ar pašu kapitālu un parādu. Šajā gadījumā lielāko daļu izmaksu, kas saistītas ar reģiona–SOWAER kopīgo projektu, sedza ieguldījumi, kurus finansēja SOWAER. Šā iemesla dēļ Komisija nolēma novērtēt iestādes, kas piešķir pasākumu, kapitāla izmaksas, salīdzinot tās ar kapitāla izmaksām, par ko liecināja SOWAER (tā ir finansēšanas struktūra, ko izvēlēties reģiona–SOWAER kopums) bilances struktūra un tās nosacījumi kapitāla tirgu pieejamībai.

b) Kritērija par privātu uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošana 2002. gada nolīgumiem

- (425) Saskaņā ar 2002. gada nolīgumiem reģions–SOWAER nolēma nodot BSCA rīcībā Šarleruā lidostas zemi un infrastruktūru, kā atlīdzību saņemot koncesijas maksu un apņemties attīstīt šo infrastruktūru saskaņā ar ieguldījumu programmu, kas pievienota pielikumā 2002. gada SOWAER un BSCA nolīgumam, un veikt lielus uzturēšanas darbus un remontdarbus, kā arī maksāt BSCA subsīdiju par vairākiem pakalpojumiem saistībā ar lidostas darbību.
- (426) Alternatīva iespēja reģionam–SOWAER bija neparakstīt 2002. gada nolīgumus un tādējādi neuzņemties jaunus nozīmīgus ieguldījumus, kā arī nepiešķirt subsīdiju “ugunsdzēsībai un uzturēšanai”. Komisija atzina, ka šādā alternatīvā gadījumā, nesaņemot atbalstu, lidosta varbūt arī turpinātu darbu, taču daudz mazākā mērogā, ņemot vērā nepieciešamību pēc ieguldījumiem, kas paredzēti 2002. gada nolīgumos, lai varētu būtiski palielināt satiksmi lidostā. Šādā alternatīvā gadījumā neto pašreizējā vērtība būtu mazāk pozitīva, un to nav iespējams ticami noteikt, jo īpaši tāpēc, ka ir ļoti grūti aplēst to, kāda būtu gaidāmā satiksme, ja nebūtu 2002. gada nolīgumu un reģions–SOWAER nesaņemtu koncesijas maksas summas no BSCA. Tāpēc, aprēķinot neto pašreizējo vērtību, Komisija pieņēma, ka alternatīvajā gadījumā šī neto pašreizējā vērtība ir nulle. Ja, pamatojoties uz šo pieņēmumu, 2002. gada nolīgumu neto pašreizējā vērtība ir negatīva, tā ir vēl jo vairāk tāda, pieņemot, ka alternatīvā scenārija pašreizējā vērtība ir pozitīva. Tādējādi šis pieņēmums ir labvēlīgs reģionam–SOWAER un BSCA.

⁽¹⁴⁷⁾ Sal. ar Valonijas valdības ministra, kurš atbild par ekonomiku, 2000. gada 8. novembra notu.

⁽¹⁴⁸⁾ Vispārējās tiesas 1999. gada 21. janvāra spriedums *Neue Maxhütte Stahlwerke* un *Lech-Stahlwerke* / Komisija T-129/95, T-2/96 un T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, II-17. lpp., 120. punkts.

- i) Izmaksas un ieņēmumi, kas ņemti vērā, aprēķinot 2002. gada pasākuma neto pašreizējo vērtību
- (427) Lai aprēķinātu 2002. gada nolīgumu neto pašreizējo vērtību attiecībā uz reģionu–SOWAER, Komisija noteica reģiona–SOWAER izmaksas un ieņēmumus, ko varēja prognozēt minēto nolīgumu esības dēļ, tostarp:
- attiecībā uz laikposmu no 2002. līdz 2015. gadam:
 - provizoriskās izmaksas ieguldījumiem (sal.ar 13. tabulu) un saimnieciska rakstura pakalpojumiem, kuri bija jāsniedz SOWAER, kā arī subsīdijas daļu, kuru reģions maksā par vairākiem pakalpojumiem, kas saistīti ar lidostas darbību, un kura izmaksāta par saimnieciska rakstura pakalpojumiem,
 - provizoriskos ieņēmumus no koncesijas maksas, kura BSCA jāmaksā SOWAER,
 - attiecībā uz laikposmu no 2016. līdz 2040. gadam,
 - projektā gaidāmo naudas plūsmu vērtību pēc 2015. gada. Projekta finanšu plūsmu vērtību pēc 2015. gada aplēs, izmantojot neierobežota pieauguma metodi ar pieauguma likmi 2 %, un tā atbilst šajā periodā gaidāmajai inflācijas likmei ⁽¹⁴⁹⁾.
- (428) Šo datu pamatā ir prognozes, kas bija reģiona un SOWAER rīcībā 2002. gadā, jo īpaši attiecībā uz satiksmi un izmaksām. Tādējādi Komisija neņēma vērā ieguldījumu programmas izmaksu izmaiņas, kuras nevarēja paredzēt laikā, kad 2002. gada aprīlī tika pieņemts lēmums iesaistīties šajā programmā (piemēram, būvniecības cenu paaugstināšanos un izmaksu izmaiņas, kas saistītas ar augsnes stabilitātes problēmām, kuras nebija zināmas ieguldījumu programmas izstrādes laikā).
- (429) Komisija arī neņēma vērā zemes un infrastruktūras vērtību, aprēķinot neto pašreizējo vērtību – gan aprēķinot šo vērtību gadījumam, ja 2002. gada nolīgumi tiek apstiprināti, gan alternatīvā scenārija gadījumam. Neto pašreizējās vērtības aprēķina pamatā faktiski bija nākotnes naudas plūsmas, kas gaidāmas 2002. gadā.
- (430) Visbeidzot, netika ņemti vērā iespējamie ieguvumi attiecībā uz kapitālu un dividendēm, kuras SOWAER saņēma par daļību BSCA kapitālā. Būtībā, kā norādīja Tiesa ⁽¹⁵⁰⁾, “lai novērtētu, vai kāds valsts pasākums ir valsts atbalsts, ir jānovērtē, vai labumu gūstošais uzņēmums saņem ekonomiskas priekšrocības, ko tas nebūtu saņēmis, pastāvot parastiem tirgus nosacījumiem. Šādā novērtējumā valsts tiesai ir jānosaka parastais kompensācijas līmenis par attiecīgiem pakalpojumiem”. Komisija uzskata, ka šajā gadījumā infrastruktūras pieejamība par zemāku cenu nekā tirgus cena radīja BSCA priekšrocību, pat pieņemot, ka SOWAER cerēja atgūt zaudējumus, izmantojot turētā kapitāla vai saņemto dividendžu vērtības pieaugumu. Komisija arī norāda tādas pieejas ietekmi uz konkurenci, kurā tiek ņemti vērā iespējamie ieguvumi no kapitāla un dividendēm. Galējā situācijā šis scenārijs liktu atzīt, ka valsts iestāde var prasīt koncesijas maksu ar nulles vērtību no lidostas, kurā tā ir akcionāre (jo šī iestāde var gaidīt dividendes un/vai akciju vērtības palielinājumu), un tas nebūtu vērtējams kā atbalsts. Tādējādi attiecīgā lidosta varētu piedāvāt ļoti zemu tarifu nosacījumus aviosabiedrībām un radīt arī konkurences izkropļojumus, jo īpaši attiecībā uz privātajām lidostām.
- (431) Turpmāk sniegtā tabula raksturo saimnieciska rakstura ieguldījumu izmaksas, kuras Komisija ņēma vērā, aprēķinot 2002. gada pasākuma neto pašreizējo vērtību.

Veidojot šo tabulu, Komisija izmantoja ieguldījumu programmu, kas paredzēta Šarleruā lidostai un pievienota pielikumā 2002. gada 15. aprīļa SOWAER un BSCA nolīgumam. Lai gan pievienota pielikumā 2002. gada 15. aprīļa SOWAER un BSCA nolīgumam, šī programma neraksturo ieguldījumus, kas vēl jāveic līdz 2002. gada 15. aprīlim, bet gan visus tos ieguldījumus, kas bija jāveic no 2001. gada 1. janvāra vai vēl ir jāveic. Nolūkā

⁽¹⁴⁹⁾ Pieauguma likme 2 % apmērā pati par sevi ir izmantota secīgajos nolīgumos, kas noslēgti starp reģionu, SOWAER un BSCA, piemēram, kā pieauguma likme, lai ierobežotu mainīgās maksas.

⁽¹⁵⁰⁾ Tiesas 1996. gada 11. jūlija spriedums *SFEI C-39/94*, ECLI:EU:C:1996:285, I-3547. lpp., 60. un 61. punkts.

apzināt ieguldījumus, kas vēl jāveic līdz 2002. gada 15. aprīlim, Komisija iekļāva 2002. gada datus tos ieguldījumus, kas bija paredzēti 2001. un 2002. gadā ⁽¹⁵¹⁾, un atņēma no šīs summas ieguldījumus, kas jau bija veikti līdz 2002. gada 15. aprīlim ⁽¹⁵²⁾.

13. tabula

To ieguldījumu izmaksas, kas vēl jāveic līdz 2002. gada 15. aprīlim

(miljonos EUR)

	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Ekspropriācija (1. posma bilance)	0,55	0,00	0,00	0,55
Jaunas zemes iegāde	3,59	0,00	0,00	3,59
Jaunās zemes bilance	0,00	0,00	0,94	0,94
SABCA remonts	1,39	0,00	0,00	1,39
Atskaitījumi, saistības u. c.	1,12	0,00	0,00	1,12
Starpsumma	6,64	0,00	0,94	7,59
Tehnisko un administratīvo telpu remonts	1,55	0,00	0,00	1,55
Lidostas teritorijas iežogojums	0,27	0,00	0,00	0,27
Apgaismojums, gaisa kuģim tuvojoties un vadot to pa zemi	0,42	0,00	0,00	0,42
Noteku remonts	0,27	0,00	0,00	0,27
Aviācijas petrolejas stacijas paplašināšana	0,27	0,00	0,00	0,27
Atkritumu izvešana	0,12	0,00	0,00	0,12
Dienvidu manevrēšanas ceļa remonts	0,50	0,00	0,00	0,50
Autostāvvietas kapsēta	0,03	0,00	0,00	0,03
Ugunsgrēka detekcija pazemes autostāvvietā, kas paredzēta pasažieru automobiļiem	0,17	0,00	0,00	0,17
Drenāžas tīrīšana	5,18	0,00	0,00	5,18
Enerģijas un telesakaru iekārtas	2,01	0,00	0,00	2,01
Tehniskais tunelis	0,74	0,45	0,00	1,19

⁽¹⁵¹⁾ Noguldījumi, kas norādīti ieguldījumu programmā, kura paredzēta Šarleruā lidostai un pievienota pielikumā 2002. gada 15. aprīļa SOWAER un BSCA nolīgumam.

⁽¹⁵²⁾ Noguldījumi, kurus norādīja BSCA.

(miljonos EUR)

	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Apkopes ceļš	0,00	0,00	0,82	0,82
Zemes darbi teritorijā	6,20	1,86	0,62	8,68
Skrejceļa pagarināšana	9,92	2,48	0,00	12,39
Ziemeļu manevrēšanas ceļš un izeja no skrejceļa	2,48	3,72	1,02	7,21
Gaisa kuģu stāvvietas un iekraušanas rampa	4,96	2,48	0,00	7,44
Navigācijas atbalsts	0,00	0,50	3,07	3,57
Palīdzība degvielas angārā	0,25	1,61	0,00	1,86
Vadības tornis	0,00	0,25	0,25	0,50
Biroju un kravas ēkas	0,00	0,25	2,13	2,38
Starpsumma	35,33	13,58	7,91	56,82
Jaunais terminālis	12,64	12,39	2,97	28,01
KOPĀ	54,62	25,98	11,82	92,42

Pēc tam Komisija saglabāja tikai to ieguldījumu daļu, kuru uzskatīja par saistītu ar saimnieciska rakstura darbībām. Tādējādi tika izslēgts:

- iežogojums tajā lidostas teritorijas daļā, kurā nokļūst pēc policijas kontroles un jo īpaši kurā atrodas gaisa kuģi (sal. ar paskaidrojumiem 365. apsvērumā),
- vadības tornis (sal. ar paskaidrojumiem 365. apsvērumā),
- 7 % ieguldījumu izmaksu, kas saistītas ar jauno terminālu (sal. ar paskaidrojumiem 366. apsvērumā).

Komisija ieguva šādu ieguldījumu plānu.

14. tabula

**Saimnieciska rakstura darbību ieguldījumu izmaksas, kuras Komisija ņēma vērā, aprēķinot
2002. gada pasākuma neto pašreizējo vērtību**

(miljonos EUR)

	Saimnieciskā rakstura daļa (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Ekspropriācija (1. posma balance)	100	0,55	0,00	0,00	0,55
Jaunas zemes iegāde	100	3,59	0,00	0,00	3,59

(miljonos EUR)

	Saimnieciskā rakstura daļa (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Jaunās zemes bilance	100	0,00	0,00	0,94	0,94
SABCA remonts	100	1,39	0,00	0,00	1,39
Atskaitījumi, saistības u. c.	100	1,12	0,00	0,00	1,12
Starpsumma		6,64	0,00	0,94	7,59
Tehnisko un administratīvo telpu remonts	100	1,55	0,00	0,00	1,55
Lidostas teritorijas iežogojums	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Apgaismojums, gaisa kuģim tuvojoties un vadot to pa zemi	100	0,42	0,00	0,00	0,42
Notekū remonte	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Aviācijas petrolejas stacijas paplašināšana	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Atkritumu izvešana	100	0,12	0,00	0,00	0,12
Dienvidu manevrēšanas ceļa remonts	100	0,50	0,00	0,00	0,50
Autostāvvietas kapsēta	100	0,03	0,00	0,00	0,03
Ugunsgrēka detekcija pazemes autostāvvietā, kas paredzēta pasažieru automobiļiem	100	0,17	0,00	0,00	0,17
Drenāžas tīrīšana	100	5,18	0,00	0,00	5,18
Enerģijas un telesakaru iekārtas	100	2,01	0,00	0,00	2,01
Tehniskais tunelis	100	0,74	0,45	0,00	1,19
Apkopes ceļš	100	0,00	0,00	0,82	0,82
Zemes darbi teritorijā	100	6,20	1,86	0,62	8,68
Skrejceļa pagarināšana	100	9,92	2,48	0,00	12,39

(miljonos EUR)

	Saimnieciskā rakstura daļa (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Ziemeļu manevrēšanas ceļš un izeja no skrejceļa	100	2,48	3,72	1,02	7,21
Gaisa kuģu stāvvietā un iekraušanas rampa	100	4,96	2,48	0,00	7,44
Navigācijas atbalsts	100	0,00	0,50	3,07	3,57
Palīdzība degvielas angārā	100	0,25	1,61	0,00	1,86
Vadības tornis	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Biroju un kravas ēkas	100	0,00	0,25	2,13	2,38
Starpsumma		35,06	13,34	7,66	56,06
Jaunais terminālis	93	11,76	11,53	2,77	26,05
KOPĀ		53,46	24,86	11,37	89,69

Pēc Komisijas aprēķiniem, ieguldījumiem saimnieciska rakstura darbībās sākotnēji bija paredzēti EUR 89 690 000, proti, 97 % sākotnēji paredzēto ieguldījumu.

- (432) Šiem ieguldījumiem jāpieskaita uzturēšanas izmaksas un SOWAER darbības izdevumi, kas saistāmi ar Šarleruā lidostas saimnieciska rakstura darbībām, kā to paredzēja reģions un SOWAER ⁽¹⁵³⁾. Ņemot vērā to, ka 97 % ieguldījumu sākotnēji bija paredzēti saimnieciska rakstura darbībām ⁽¹⁵⁴⁾, Komisija uzturēšanas izmaksas un darbības izdevumus, kas minēti SOWAER uzņēmējdarbības plāna 10. lappusē, reizināja ar 0,97; šis plāns ir pievienots pielikumā reģiona 2001. gada 23. maija lēmumam. Attiecībā uz darbības izdevumiem Komisija, pamatojoties uz reģiona iesniegto informāciju, uzskata, ka 29 % izdevumu, kas attiecas uz Šarleruā un Ljēžas lidostām, ir saistāmi ar Šarleruā.

15. tabula

Summa, ko veido uzturēšanas izmaksas (A) un SOWAER darbības izdevumi (B), kas saistāmi ar Šarleruā lidostas saimnieciska rakstura darbībām

(miljonos EUR)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
A	0,84	0,84	0,84	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	2,41	2,41	2,41	2,41	2,41	2,41
B	0,47	0,48	0,49	0,50	0,51	0,52	0,53	0,54	0,55	0,56	0,57	0,58	0,60	0,61
A + B	1,31	1,32	1,33	2,06	2,07	2,08	2,09	2,10	2,96	2,97	2,98	2,99	3,00	3,01

⁽¹⁵³⁾ Sal. ar 10. lappusi SOWAER uzņēmējdarbības plānā, kas pievienots pielikumā Valonijas reģiona 2001. gada 23. maija lēmumam.

⁽¹⁵⁴⁾ Sal. ar 431. apsvēruma beigām.

- (433) Jāpieskaita arī subsīdijas daļa, kas paredzēta “ugunsdzēsībai un uzturēšanai” un saistāma ar saimnieciska rakstura darbībām. Komisija uzskata, ka 10 % izdevumu, kurus kompensēja subsīdija “ugunsdzēsībai un uzturēšanai”, kā norādīts BSCA 2002. gada uzņēmējdarbības plānā, ir saimnieciska rakstura izdevumi.

16. tabula

Subsīdijas daļa, kas paredzēta “ugunsdzēsībai un uzturēšanai” un kompensēja saimnieciska rakstura darbības

(miljonos EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0,33	0,34	0,35	0,39	0,40	0,44	0,44	0,48	0,49	0,50	0,51	0,52	0,53	0,54

- (434) Nolūkā noteikt izejošo naudas plūsmu, kas jāņem vērā, aprēķinot 2002. gada pasākuma neto pašreizējo vērtību, Komisija ieguva 14., 15. un 16. tabulas pēdējo rindiņu summu.

17. tabula

Izejošā naudas plūsma līdz 2015. gadam, kuru Komisija ņēma vērā, aprēķinot 2002. gada pasākuma neto pašreizējo vērtību

(miljonos EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
55,10	26,53	13,05	2,45	2,47	2,52	2,53	2,58	3,44	3,46	3,48	3,50	3,52	3,54

- (435) Nolūkā aprēķināt projekta neto pašreizējo vērtību jānosaka paredzami ieņēmumi. Šie paredzami ieņēmumi ir BSCA koncesijas maksas mainīgā daļa, kas noteikta 2002. gada SOWAER un BSCA nolīguma 11.1. punktā, proti, 35 % no BSCA aeronavigācijas ieņēmumiem, paredzot ierobežojumu, kas laika gaitā mainās. Ņemot vērā prognozes par aeronavigācijas ieņēmumiem, jāparedz, ka mainīgā maksa tiks ierobežota līdz 2015. gadam. Minētais ierobežojums 2002. gadā bija noteikts EUR 833 689 apmērā, un šai summai bija jāpalielinās par 2 % gadā līdz 2006. gadam, pēc tam tai bija jāsasniedz EUR 2 651 067 2007. gadā un atkal jāpalielinās par 2 % gadā. SOWAER un BSCA 2002. gada nolīgums paredzēja, ka no 2015. gada šīs summas tiks pārskatītas. Komisija pieņēma, ka no 2015. gada šis ierobežojums tiks atcelts (gadījumā, ja Komisija pieņemtu, ka pēc 2015. gada šis ierobežojums tiks saglabāts, tā iegūtu mazāku pasākuma neto pašreizējo vērtību, nekā aprēķināja).

18. tabula

Ienākošā naudas plūsma līdz 2015. gadam, kuru Komisija ņēma vērā, aprēķinot 2002. gada pasākuma neto pašreizējo vērtību

(miljonos EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0,88	0,90	0,92	0,94	0,96	2,65	2,70	2,76	2,81	2,87	2,93	2,99	3,05	3,11

- (436) Komisija aprēķināja neto naudas plūsmu (ienākošās summas, no kurām atskaitītas izejošās summas), kuru Komisija ņēma vērā 2002. gada pasākuma neto pašreizējās vērtības aprēķinā, nosakot starpību starp 18. tabulas un 17. tabulas pēdējām rindām.

19. tabula

**Neto naudas plūsma (ienākošās summas, no kurām atskaitītas izejošās summas) līdz 2015. gadam,
kuru Komisija ņēma vērā, aprēķinot 2002. gada pasākuma neto pašreizējo vērtību**

(miljonos EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
- 54,21	- 25,63	- 12,13	- 1,52	- 1,51	0,13	0,17	0,18	- 0,63	- 0,59	- 0,56	- 0,52	- 0,48	- 0,44

ii) Diskonta likme, kas ņemta vērā, aprēķinot 2002. gada pasākuma neto pašreizējo vērtību

(437) Kā paskaidrots 424. apsvērumā, lai noteiktu diskonta likmi, Komisija aplēsa SOWAER kapitāla vidējās svērtās izmaksas pasākuma piešķiršanas brīdī. Minētās aplēses pamatā bija šādi dati un pieņēmumi:

- attiecība starp SOWAER parādu un pašu kapitālu – 30 % ⁽¹⁵⁵⁾; attiecīgi parāda daļa finansējumā (r_D) 23 % apmērā,
- parāda izmaksas pirms nodokļiem (k_D), kas vienādas ar SOWAER parāda vidējām svērtajām izmaksām pirms nodokļiem 2002. gadā, proti, no 4,9 % līdz 5,5 % apmērā,
- riska prēmija (Δk) 5,51 % ⁽¹⁵⁶⁾ apmērā,
- beta koeficients ⁽¹⁵⁷⁾ no 0,91 līdz 1,23 ⁽¹⁵⁸⁾,
- attiecībā uz pašu kapitāla izmaksām – bez riska izvietotā kapitāla izmaksas pirms nodokļiem (r_f) no 5,16 % līdz 5,37 % ⁽¹⁵⁹⁾ apmērā,
- nodokļu likme (t) 40,2 % apmērā.

Pamatojoties uz šiem datiem un pieņēmumiem, Komisija var aprēķināt kapitāla vidējās svērtās izmaksas (C), izmantojot šādu klasisku formulu:

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

kur kapitāla izmaksas (k_E) ir iegūtas, izmantojot finanšu aktīvu novērtēšanas modeli (*MEDAF*) saskaņā ar formulu:

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

Pamatojoties uz šo formulu un iepriekšējiem pieņēmumiem, Komisija uzskata, ka diskonta likme 9 % apmērā ir pamatota likme.

iii) Neto pašreizējās vērtības aprēķina rezultāts

(438) Neto naudas plūsma, kas raksturota 19. tabulā un diskontēta ar likmi 9 %, ir neto pašreizējā vērtība EUR – 83,7 miljonu apmērā.

⁽¹⁵⁵⁾ *Ex post* analīze, kuras pamatā ir SOWAER bilance par 2002. gadu. Parāda attiecība pret pašu kapitālu gaisa pārvaldījumu uzņēmumiem vidēji ir 35 %, kā liecina *Damodaran*: "Riska prēmijas citiem tirgiem", 2001. gads (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁶⁾ Avots: *Damodaran* "Riska prēmijas citiem tirgiem", 2001. gads (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁷⁾ Beta koeficients ir galvenais elements finanšu aktīvu novērtēšanas modelī. Ar to mēra aktīva relatīvo rentabilitāti, salīdzinot ar tirgu.

⁽¹⁵⁸⁾ Sk. 156. zemspītras piezīmi.

⁽¹⁵⁹⁾ Procentu likme Beļģijas desmitgadu obligācijām 2002. gada aprīlī.

- (439) Nolūkā aprēķināt neto pašreizējo vērtību visam koncesijas periodam jāpiesaista projekta galīgā vērtība 2015. gadā. To dara, pieņemot, ka no 2015. gada naudas plūsma ir vienāda ar vidējo naudas plūsmu 2013.–2015. gadā, paredzot 2 % palielinājumu gadā. Ja pieņem, ka ierobežojums koncesijas maksas mainīgajai daļai no 2016. gada tiek atcelts, lielumi, kas jāņem vērā, ir naudas plūsma bez ierobežojuma 2013.–2015. gadā. Pamatojoties uz šiem pieņēmumiem, Komisija aprēķināja, ka projekta galīgo vērtību 2015. gadā var aplēst EUR 8,07 miljonu apmērā.
- (440) 2002. gada pasākuma neto pašreizējā vērtība palielinās līdz EUR – 75,63 miljoniem. Tā kā šī neto pašreizējā vērtība bija negatīva, Komisija secināja, ka tādējādi 2002. gada nolīgumi neatbilst kritērijam par privātu uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos un rada priekšrocības BSCA, salīdzinot ar konkurentiem.

2. Selektivitāte

- (441) Saskaņā ar 2002. gada nolīgumiem reģions–SOWAER nolēma nodot BSCA rīcībā Šarleruā lidostas zemi un infrastruktūru, apņēmoties attīstīt šo infrastruktūru saskaņā ar ieguldījumu programmu, kas pievienota pielikumā 2002. gada SOWAER un BSCA nolīgumam, un veikt lielus uzturēšanas darbus un remontdarbus, kā arī maksāt BSCA subsīdiju par vairākiem pakalpojumiem, kas saistīti ar lidostas darbību, kā atbildību saņemot koncesijas maksu, kas bija mazāka par to, kādu prasītu privāts uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos.
- (442) Komisija norāda, ka šis pasākums tika piešķirts vienīgi BSCA.
- (443) Protams, kā apgalvo Beļģija⁽¹⁶⁰⁾, reģiona līmenī nav nekādas diskriminācijas attiecībā uz subsīdiju vairākiem pakalpojumiem, kas saistīti ar lidostas darbību⁽¹⁶¹⁾. Turklāt, kā apgalvo Beļģija, apsardzes un drošības uzdevumus lidostās, kas atrodas Flandrijas reģionā, īsteno pats reģions.
- (444) Tomēr Komisijai radās turpmāk minētie apsvērumi.
- (445) Vispirms, tā kā priekšrocības radīja fakts, ka koncesijas maksa bija zemāka par to, kādu par infrastruktūras pieejamību, pakalpojumu sniegšanu un subsīdiju prasītu privāts uzņēmējs, jāpārbauda, vai šis pasākums radīja BSCA selektīvas priekšrocības. Šajā jomā nepietiek tikai ar to vien, ka reģions nediskriminējošā veidā maksāja subsīdijas arī citām lidostām, kuras tas pārvaldīja. Jānosaka, vai reģions piešķir šo pasākumu arī citām lidostām, kuras tas pārvaldīja, piekřrtot saņemt mazāku maksu nekā tirgus apstākļos un ar tādiem pašiem nosacījumiem, kā to piešķir BSCA. Beļģija nav to pierādījusi.
- (446) Pat pieņemot, ka Beļģija varētu to pierādīt, Komisija konstatē, ka jebkurā gadījumā šis pasākums ne mazāk piešķirs selektīvas priekšrocības BSCA, jo tas dod labumu konkrētai ekonomikas nozarei (proti, lidostu apsaimniekošanas nozarei) un tāpēc nav vispārējs pasākums⁽¹⁶²⁾. Jo īpaši šādas priekšrocības nesaņem citu transporta veidu apsaimniekotāji.
- (447) Tāpēc Komisija secina, ka šis pasākums rada selektīvas priekšrocības BSCA.

ii) 2003. gada ieguldījumu lēmums

1. Kritērija par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošana

- (448) Reģions varēja arī turpmāk izmantot 2002. gada programmu. Līdz 2003. gada aprīļa lēmumam tāpēc ir spēkā alternatīva iespēja īstenot to ieguldījumu programmu, kas pievienota pielikumā SOWAER un BSCA nolīgumam. 2003. gada ieguldījumu lēmuma izmaksas attiecībā uz reģionu–SOWAER tādējādi ir papildu izmaksas, kas papildina tās izmaksas, kuras bija paredzētas 2002. gada “ieguldījumu programmā”.

⁽¹⁶⁰⁾ Beļģijas nota “Valonijas atbilde uz 2014. gada 14. februārī informācijas pieprasījumu” (13. jautājums), kuru Komisija saņēma 2014. gada 7. februārī.

⁽¹⁶¹⁾ Beļģija uzskata, ka šie pakalpojumi ir “ar saimniecisko darbību nesaistīti pakalpojumi”.

⁽¹⁶²⁾ Tiesas 1974. gada 2. jūlija spriedums 173/73 Itālija/Komisija, ECLI:EU:C:1974:71.

- (449) Lai pārbaudītu, vai tirgus dalībnieks būtu pieņēmis 2003. gada ieguldījumu lēmumu, jānosaka, vai 2003. gada pasākuma neto pašreizējā vērtība ir pozitīva.
- (450) Atšķirības starp 2003. un 2002. gada plānu vienlaikus attiecas gan uz prognozēm ieguldījumu jomā, gan uz gaidāmo pasažieru skaitu.
- (451) Attiecībā uz ieguldījumiem Komisija norāda uz atšķirībām tādās pozīcijās kā “jaunais terminālis” un “autostāvvietā” gan ieguldījumu summu, gan datumu ziņā. Ieguldījumu palielināšana autostāvvietā un terminālī notika attiecīgi 2002. gadā, mainot sākotnējo ieguldījumu plānu, un 2004. gadā, mainot 2003. gada ieguldījumu plānu. Tādējādi Komisija konstatē, ka starp abiem plāniem attiecībā uz ieguldījumiem pastāv divu gadu nobīde. Turklāt, pamatojoties uz Beļģijas iesniegto informāciju, Komisija lēš, ka saimnieciskā rakstura daļa ieguldījumiem autostāvvietā un terminālī sasniedz 93 %. Papildu ieguldījumu summas, kas izriet no 2003. gada pasākuma, tāpēc ir salīdzināmas šādi.

20. tabula

Papildu ieguldījumu summa ar divu gadu nobīdi saistībā ar 2003. gada pasākumu

(miljonos EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007
Jaunais terminālis	1,6	14	17	9,4	—
Autostāvvietā	0,8	6	6	5	1,2
Kopā	2,4	20	23	14,4	1,2
Saimnieciskā rakstura daļa	2,23	18,60	21,39	13,39	1,12
	2001	2002	2003	2004	2005
Ieguldījumi saskaņā ar 2001./2002. gada plānu	0,23	11,53	11,53	2,77	0,00
Papildu ieguldījumu summa (ar divu gadu nobīdi)	2,00	7,07	9,86	10,63	1,12

- (452) Attiecībā uz pasažieru satiksmi Komisija atzīmē starpību starp pasažieru skaita prognozēm par 2003. gadu, kas veiktas 2002. gadā (1,47 miljoni) un 2003. gadā (1,7 miljoni). Tāpēc Komisija uzskata, ka tika paredzēts – papildu ieguldījumi radīs pasažieru skaita palielinājumu par 16 % (1,7/1,47) visā periodā kopumā. Šis pasažieru skaita palielinājums neradīja papildu ieņēmumus par 2003.–2015. gadu, jo tika paredzēts, ka koncesijas maksas mainīgais ierobežojums par šiem gadiem jau ir sasniegts. Tomēr šāds satiksmes pieaugums ietekmēja ieņēmumus, sākot no 2016. gada, un tādējādi arī lidostas galīgo vērtību 2015. gadā.
- (453) Kā paskaidrots 424. apsvērumā, lai noteiktu diskonta likmi, Komisija aplēsa SOWAER kapitāla vidējās svērtās izmaksas pasākuma piešķiršanas brīdī. Minētās aplēses pamatā bija šādi dati un pieņēmumi:

— attiecība starp SOWAER parādu un pašu kapitālu – 30 % ⁽¹⁶³⁾; attiecīgi parāda daļa finansējumā (r_D) 23 % apmērā,

⁽¹⁶³⁾ Sk. 155. zemspītras piezīmi.

- parāda izmaksas pirms nodokļiem (k_D), kas vienādas ar SOWAER parāda vidējām svērtajām izmaksām pirms nodokļiem 2002. gadā, proti, no 4,9 % līdz 5,5 % apmērā,
- riska prēmija (Δk) 5,64 % ⁽¹⁶⁴⁾ apmērā,
- beta koeficients no 0,91 līdz 1,25 ⁽¹⁶⁴⁾,
- attiecībā uz pašu kapitāla izmaksām – bez riska izvietotā kapitāla izmaksas pirms nodokļiem (r_f) no 4,3 % līdz 4,7 % ⁽¹⁶⁵⁾ apmērā,
- nodokļu likme (t) 33,99 % apmērā.

Pamatojoties uz šiem datiem un pieņēmumiem, Komisija var aprēķināt kapitāla vidējās svērtās izmaksas (C), izmantojot šādu klasisku formulu:

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

kur kapitāla izmaksas (k_E) ir iegūtas, izmantojot finanšu aktīvu novērtēšanas modeli (MEDAF) saskaņā ar formulu:

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

Pamatojoties uz šo formulu un iepriekšējiem pieņēmumiem, Komisija uzskata, ka diskonta likme 9,5 % apmērā ir pamatota likme.

- (454) Ņemot vērā ieguldījumus par laikposmu no 2003. līdz 2007. gadam un ieņēmumus, kas plānoti kā galīgā vērtība 2015. gadā, neto pašreizējās vērtības aprēķināšana, pamatojoties uz vidējām svērtajām kapitāla izmaksām 9,5 % apmērā, ļauj iegūt vērtību EUR – 19,81 miljons. Tāpēc 2003. gada ieguldījumu lēmums, tāpat kā 2002. gada lēmums, neatbilst kritērijam par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos.

2. Selektivitāte

- (455) Komisija norāda, ka šis pasākums tika piešķirts vienīgi BSCA. Tāpēc Komisija secina, ka šis pasākums rada selektīvas priekšrocības BSCA.

iii) 2006. gada nolīgumi

- (456) 2006. gada nolīgumi:

- mainīja to pakalpojumu apjomu, par kuriem BSCA saņēma reģiona subsīdiju, un ieviesa šīs subsīdijas ierobežojumu,
- mainīja koncesijas maksas mainīgās summas aprēķināšanas kārtību, vienlaikus saglabājot ierobežojumu tādā līmenī, kāds noteikts ar 2002. gada SOWAER un BSCA nolīgumu.

- (457) Attiecībā uz 2006. gada pasākumu plānotajām izmaksām, ieviešot ierobežojumu reģiona subsīdijai, 2006. gada pasākumi – arī no *ex ante* viedokļa – ļāva ierobežot subsīdijas palielināšanos un tādējādi samazināt reģiona-SOWAER kopuma izmaksas, salīdzinot ar iepriekšējo situāciju.

- (458) Attiecībā uz 2006. gada pasākumu plānotajiem ieņēmumiem jākonstatē, ka, kā apgalvo Beļģija, tika nolemts mainīt kārtību, kādā aprēķina koncesijas maksas mainīgo summu, tādā veidā, lai lidostu apsaimniekošanas sabiedrības (tostarp BSCA), kas vēlas iegūt tiesības noteikt lidostas maksas līmeni, nevarētu samazināt atlīdzību,

⁽¹⁶⁴⁾ Sk. 156. zemspītras piezīmi.

⁽¹⁶⁵⁾ Procentu likme Beļģijas desmitgadu obligācijām 2003. gada aprīlī.

kas jāizmaksā SOWAER (minētā atlīdzība līdz tam bija atkarīga no lidostas maksas). Beļģija norāda, ka SOWAER un BSCA vēlējas, lai 2006. gada nolīgumi nemaina finansiālo līdzsvaru, kas noteikts 2002. gada nolīgumos. Minēto iemeslu dēļ:

— pasākumu ierobežojums netika mainīts,

— tika ieviesta drošības klauzula, kas paredzēja, ka “ārkārtas apstākļos vai gadījumā, ja mainās tiesiskais regulējums (...), kas nav atkarīgs no pušu gribas un var būtiski izmainīt nolīguma saturu, kaitējot vienai pusei (...), puses meklē taisnīgu risinājumu, kā grozīt nolīgumu tā, lai atjaunotu savstarpējo pakalpojumu līdzsvaru, vienlaikus ievērojot attiecīgās pušu intereses un saskaņojot ar Valonijas reģionu”.

(459) Komisija uzskata, ka būtībā SOWAER rīkojās pareizi, apspriežot ar BSCA izmaiņas kārtībā, kādā aprēķina koncesijas maksas mainīgo summu, lai BSCA nevarētu mainīt koncesijas maksas mainīgās summas lielumu, samazinot lidostas maksu⁽¹⁶⁶⁾. Turklāt Komisija konstatē, ka, tā kā nebija kravas pārvadājumu, ierobežojums, kas tika ieviests ar 2006. gada pasākumiem, paredzēja sasniegt 637 689 pasažierus 2006. gadā un 1 737 378 pasažierus 2007. gadā, lai gan Šarleruā lidosta jau 2006. gadā bija sasniegusi 2 170 000 pasažierus. Tādējādi koncesijas maksas mainīgās summas ierobežojuma saglabāšanai nemainītā līmenī bija jānodrošina SOWAER ieņēmumu līmeņa saglabāšana. Ārkārtas apstākļos, ja samazinātos koncesijas maksas mainīgā summa, SOWAER varēja atsākt sarunas ar BSCA, lai meklētu iespēju veikt grozījumus, kas atjaunotu savstarpējo pakalpojumu līdzsvaru. Tādējādi 2006. gada pasākumiem nebija *a priori* jāsamazina reģiona–SOWAER kopuma ieņēmumi.

(460) Tādējādi 2006. gada pasākumiem bija *a priori* jānodrošina reģiona–SOWAER kopuma izmaksu ierobežošana (sal. ar 457. apsvērumu), vienlaikus saglabājot ieņēmumus (sal. ar 459. apsvērumu). Komisija no tā secina, ka šie pasākumi atbilst principam par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos. Attiecīgi tie nav uzskatāmi par valsts atbalstu. Tāpēc šis pasākums tiek izslēgts no turpmākās analīzes.

iv) Reģiona un BSCA nolīguma 2008. gada grozījums

(461) Reģiona un BSCA nolīguma 2008. gada 15. janvāra grozījums ievieša reģiona pienākumu segt izmaksas, ko rada jaunie saimnieciska rakstura pakalpojumi (gaisa kuģu izvietošana utt.), piešķirot subsīdiju vairākiem pakalpojumiem, kas saistīti ar lidostas darbību. Iepriekš šo darbību izmaksas tieši sedza reģions.

(462) Kā apgalvo Beļģija, reģiona–SOWAER kopums bija ieinteresēts deleģēt savus pienākumus, pat ja būtu jāapmaksā ar tiem saistītās izmaksas, jo varēja paredzēt, ka šīs izmaksas samazināsies, ja šos pakalpojumus sniegs BSCA, nevis tiešā veidā pats reģions.

(463) Pamatojot savu nostāju, Beļģija citē paskaidrojuma rakstu dekrēta projektam⁽¹⁶⁷⁾, ar ko BSCA atbildībā nodod apsardzes un drošības uzdevumus, kā arī Valonijas parlamenta 2007. gada 6. decembra ziņojumu par minēto dekrētu.

(464) Minētā dekrēta projekta paskaidrojuma rakstā ir izvirzīti mērķi uzticēt apsardzes un drošības pienākumus Valonijas lidostu apsaimniekošanas sabiedrībām, proti, lai:

— nodrošinātu apjomradītus ietaupījumus,

— padarītu rentablus reģiona piešķirtos ieguldījumus,

— nodotu apsaimniekošanas sabiedrībām atbildību par darbības uzdevumu izpildes vadību un finansēšanu,

— fiskāli optimizētu pakalpojumus, ko sniedz minētie meitasuzņēmumi.

⁽¹⁶⁶⁾ Vienlaikus palielinot, piemēram, pārkraušanas maksu, lai saglabātu kopējos ieņēmumus.

⁽¹⁶⁷⁾ 2007. gada 19. decembra dekrēts, ar ko groza 1994. gada 23. jūnija dekrētu par Valonijas reģionā esošo lidostu un lidlauku izveidi un ekspluatāciju.

- (465) Attiecībā uz pēdējo punktu Beļģija precizē, ka tas nozīmē atgūt PVN par apakšuzņēmēja BSCA-Security sniegtajiem pakalpojumiem (pildot apsardzes uzdevumus), kurus reģions nevar atgūt, bet BSCA var.
- (466) Beļģija citē arī Valonijas parlamenta ziņojumu ⁽¹⁶⁸⁾ par šo dekrēta projektu, kurā Valonijas reģiona mājoķļu, transporta un teritoriālās attīstības ministrs norāda, ka:
- kopējie potenciālie ieguvumi ⁽¹⁶⁹⁾ Valonijas budžetam, ko attiecībā uz 2015. gadu radīs vienota apsaimniekošana, ietilpst robežās no EUR 12 miljoniem (ja politika nemainīsies) līdz EUR 32 miljoniem (ja apakšuzņēmēju vietā darbā tiks pieņemti jauni aģenti),
 - attiecībā uz PVN jaunās struktūras nodrošinās PVN atgūšanu (proti, 21 % no EUR 7 miljoniem katru gadu).
- (467) Visbeidzot, kā apgalvo Beļģija, pakalpojumi, kas saistīti ar kontroles pasākumiem apsardzes jomā, daudzējādā ziņā atšķiras dažādos diennakts laikos un sezonās atkarībā no pasažieru skaita, kas ierodas lidostā. Kad šos pienākumus pildīja reģions, tā uzdevumos ietilpa nodrošināt nepārtrauktu klātbūtni, arī tad, kad aktivitāte bija maza, jo, kā apgalvo Beļģija, reģionam šajā jomā bija jāievēro civildienesta noteikumi. Turpretī BSCA un tās apakšuzņēmēja BSCA-Security darbinieku darbalais bija modulārs atkarībā no lidostas darbības.
- (468) Komisija uzskata, ka saprātīgs uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos faktiski būtu varējis prasīt BSCA atbrīvot viņu no šīm darbībām, kompensējot radītās izmaksas (nevis turpināt pašam īstenot šīs darbības), ja varēja sagaidīt minēto izmaksu samazināšanos. Beļģijas iesniegtā informācija ir pietiekama, lai varētu pierādīt, ka šādu pasākuma izmaksu samazināšanos varēja sagaidīt. Komisija no tā secina, ka šis pasākums atbilst kritērijam par privātu uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, tāpēc tas nav valsts atbalsts. Tāpēc šis pasākums tiek izslēgts no turpmākās analīzes.
- b) Kritērija par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošana kapitāla palielinājumam, kuru SOWAER parakstīja 2002. gada decembrī
- (469) SOWAER 2002. gada 3. decembrī piešķir summu EUR 3 808 660 apmērā, lai iegādātos 6 143 BSCA akcijas, proti, 49,23 % no BSCA kapitāla, par cenu EUR 620 par vienu akciju.
- (470) Analizējot 2002. gada uzņēmējdarbības plānu, konsultants *Deloitte & Touche* apgalvo, ka reģions-SOWAER rīkojās kā saprātīgs ieguldītājs, jo līdzekļiem, kas tika ieguldīti BSCA, bija jānodrošina atdeve no ieguldījuma 27 % apmērā, ņemot vērā BSCA gaidāmos rezultātus par 2001.–2010. gadu ⁽¹⁷⁰⁾.
- (471) Kā Komisija aprēķināja, pamatojoties uz 2001. gada BSCA uzņēmējdarbības plānu, BSCA neto pašreizējā vērtība pēc kapitāla iepludināšanas sasniedza EUR 65,6 miljonus. Ņemot vērā kopējo akciju skaitu pēc kapitāla iepludināšanas, šī neto pašreizējā vērtība atbilst vienas akcijas vērtībai EUR 5 287 apmērā, un tas ir kopumā vairāk nekā samaksātā cena, proti, EUR 620 par vienu akciju.
- (472) Tādējādi šie apstākļi liek secināt, ka kapitāla palielinājums, kuru SOWAER parakstīja 2002. gada decembrī, atbilst principam par privātu uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos. Tomēr Komisija neuzskata, ka var izslēgt iespēju, ka šāda kapitāla palielināšana radīja ekonomiskas priekšrocības BSCA. Būtībā Komisija konstatē, ka šī kapitāla palielināšana tika īstenota drīz vien pēc 2002. gada nolīgumu piešķiršanas un turklāt BSCA zaudējumi, kuru dēļ bija nepieciešama kapitāla iepludināšana, bija saistīti ar sistēmas vispārīgo stāvokli, ko noteica 2002. gada

⁽¹⁶⁸⁾ Ziņojums, kuru Valonijas parlamenta Teritoriālās plānošanas, transporta, enerģētikas un mājoķļu komisijas vārdā 2007. gada 6. decembrī nolasijs M. E Stoffels, par dekrēta projektu, ar ko groza 1994. gada 23. jūnija dekrētu par Valonijas reģionā esošo lidostu un lidlauku izveidi un ekspluatāciju.

⁽¹⁶⁹⁾ Vienota apsaimniekošana nozīmē uzticēt lidostu apsaimniekošanas sabiedrībām pilnīgu kontroli pār darbu ar klientiem, tostarp apsardzes un drošības uzdevumus.

⁽¹⁷⁰⁾ Saskaņā ar *Deloitte & Touche* ziņojumu “no šīs analīzes izriet, ka gada vidējā rentabilitāte līdzekļiem, kas ieguldīti, pamatojoties uz laboto uzņēmējdarbības plānu, un par plānoto desmit gadu laikposmu, sasniedz 27 %”, un “šī peļņas likme jāsalīdzina ar tirgus riska rādītāju šāda veida darbībām, kas sasniedz 15 % gadā”.

nolīgumi. Tādējādi šie nolīgumi radīja priekšrocības BSCA. Līdz ar to Komisija neizslēdz, ka 2002. gada kapitāla iekļaušana arī varēja radīt ekonomiskas priekšrocības BSCA. Ja šādas priekšrocības bija, tās tika piešķirtas tikai BSCA, tāpēc ir selektīvas.

6.1.3. Valsts līdzekļu izmantošana un pasākumu attiecināmība uz valsti

- (473) Šajā iedaļā Komisija pārbauda, vai 2002. gada nolīgumi, 2002. gada kapitāla palielinājums un 2003. gada ieguldījumu lēmums ir pasākumi, kas piešķirti no valsts līdzekļiem. Šim nolūkam Komisija noteiks: i) vai reģiona un SOWAER līdzekļi ir valsts līdzekļi; ii) vai SOWAER lēmumi par šiem pasākumiem ir attiecināmi uz valsts varas iestādēm.

6.1.3.1. Valsts līdzekļi

- (474) Līdzekļi, kas atrodas Valonijas reģiona kā pašvaldības rīcībā ⁽¹⁷¹⁾, ir valsts līdzekļi.
- (475) SOWAER par 100 % pieder reģionam un atrodas tā ekskluzīvā kontrolē, tāpēc līdzekļi, kas ir tās rīcībā, lai nodrošinātu reģiona tai uzticēto uzdevumu izpildi, ir valsts līdzekļi.
- (476) Tādējādi pasākumi, kas piešķirti BSCA, tika piešķirti no valsts līdzekļiem.

6.1.3.2. Pasākumu attiecināmība uz valsti

- (477) Tā kā Valonijas reģions ir pašvaldība ⁽¹⁷²⁾, lēmumi, kurus tas pieņem, ir attiecināmi uz valsti.
- (478) Attiecībā uz SOWAER pieņemtajiem lēmumiem Komisija uzskata, ka, pamatojoties jo īpaši uz spriedumu lietā *Standust* ⁽¹⁷³⁾, šo lēmumu attiecināmību var noteikt, analizējot šādus aspektus:

a) Vispārīgie aspekti

- kā norādīts 2002. gada SOWAER un BSCA nolīguma apsvērumā, SOWAER ir “specializēts uzņēmums, kas pilda deleģētus uzdevumus Valonijas reģiona vārdā”,
- SOWAER par 100 % pieder Valonijas reģionam un atrodas tā ekskluzīvā kontrolē,
- uzņēmuma valde sastāv vienīgi no reģiona pārstāvjiem,
- reģions jo īpaši ir uzdevis SOWAER, darbojoties reģiona vārdā un kontrolē, īstenot ieguldījumu programmas, kuras apstiprinājusi Valonijas valdība,
- kā norāda Beļģija ⁽¹⁷⁴⁾, Valonijas valdība kā SOWAER 100 % akcionārs apstiprina ieguldījumu programmu un uzrauga tās īstenošanu,
- SOWAER Valonijas reģiona vārdā pārvalda finanšu daļas lidostu apsaimniekošanas sabiedrībās (tostarp BSCA), lai nodrošinātu valsts līdzdalību šajās apsaimniekošanas sabiedrībās un to stratēģijas atbilstību Valonijas valdības pieņemtajām nostādnēm.

b) Aspekti, kas attiecas uz analizējamajiem pasākumiem

i) 2002. gada SOWAER un BSCA nolīgums

- (479) Valonijas valdība ar 2001. gada 23. maija lēmumu apstiprināja SOWAER finanšu plānu. Šajā finanšu plānā ir iekļauta ieguldījumu programma Šarleruā lidostai. Minētā programma ir pievienota pielikumā 2002. gada SOWAER un BSCA nolīgumam.

⁽¹⁷¹⁾ Vispārējās tiesas 2011. gada 12. maija spriedums *Région Nord-Pas-de-Calais* apvienotajās lietās T-267/08 un T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 108. punkts.

⁽¹⁷²⁾ Turpat.

⁽¹⁷³⁾ Tiesas 2002. gada 16. maija spriedums Francija/Komisija (*Standust Marine*) C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, I-4397. lpp.

⁽¹⁷⁴⁾ Beļģijas 2011. gada 21. septembra nota (2. jautājums).

(480) Attiecībā uz tās maksas summu, kura joprojām jāsedz BSCA par infrastruktūras pieejamību un vairāku pakalpojumu apmaksu, šī summa ir atkarīga no reģiona BSCA izmaksātās subsīdijas, kas sedz standarta maksu.

ii) 2003. gada ieguldījumu lēmums

(481) Ar 2003. gada 3. aprīļa lēmumu valdība pieņēma 2003. gada ieguldījumu programmu.

iii) SOWAER 2002. gadā parakstītā kapitāla palielināšana

(482) Ar 2001. gada 23. maija lēmumu par SOWAER finanšu plānu reģions apstiprināja principu par pakāpenisku kapitāla iepludināšanu Valonijas lidostu apsaimniekošanas sabiedrībās⁽¹⁷⁵⁾. Minētajā datumā SOWAER finanšu plāns paredzēja "iegādāties kapitāldaļu BSCA par kopējo summu +/- BEF 60 miljonu apmērā (...) un pēc tam, sadalot to pa trim gadiem, trīs reizes pa 30 miljoniem (600 miljonu kapitālā SOWAER 25 % daļa būtu 150 miljoni)", proti, kapitāla iepludināšanu EUR 3,718 miljonu apmērā sadalot pa trim gadiem.

(483) No iepriekš teiktā Komisija secina, ka 2002. gada nolīgumi, 2002. gada kapitāla palielinājums un 2003. gada lēmums par ieguldīšanu ir pasākumi, kas attiecināmi uz valsti.

6.1.4. Konkurences izkropļojums un ietekme uz tirdzniecību

(484) BSCA kā Šarleruā lidostas apsaimniekotājs konkurē ar citu lidostu platformu apsaimniekotājiem, kas apkalpo to pašu apkalpošanas zonu. Komisija jo īpaši konstatē, ka lidosta *Bruxelles-National* atrodas 69 km attālumā, braucot pa autoceļu, Ljēžas lidosta – 78 km attālumā, lidosta *Lille-Lesquin* – 121 km attālumā, bet lidosta *Maastricht-Aachen* – 126 km attālumā⁽¹⁷⁶⁾. Šīs lidostas, kas konkurē ar Šarleruā, atrodas Beļģijā vai citās dalībvalstīs.

(485) BSCA tīmekļa vietne apstiprina šādu Šarleruā lidostas starptautisko nozīmību – Šarleruā lidosta "atrodas 45 minūšu brauciena attālumā no Briseles centra, dienvidos no Nīderlandes, ziemeļrietumos no Francijas un Luksemburgas un rietumos no Vācijas, divu stundu brauciena attālumā no tādām lielām pilsētām kā Ķelne, Parīze un Amsterdamā"; tās apkalpošanas zona "aptver piecus miljonus potenciālo pasažieru mazāk nekā stundas brauciena attālumā un vairāk nekā 15 miljonus mazāk nekā divu stundu brauciena attālumā"⁽¹⁷⁷⁾.

(486) Pasākumi par labu BSCA, ciktāl tie rada BSCA ekonomiskas priekšrocības, mudina aviosabiedrības un pasažierus izvēlēties Šarleruā lidostu – un tādējādi tās apsaimniekotāju BSCA –, nevis citas lidostas, kas apkalpo to pašu apkalpošanas zonu, tostarp lidostas citās dalībvalstīs. Tāpēc tie var apdraudēt konkurenci starp lidostu apsaimniekotājiem un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

6.1.5. Secinājums par atbalsta BSCA esību

(487) Ņemot vērā iepriekš pausto, Komisija uzskata, ka 2002. gada nolīgumi un 2003. gada ieguldījumu lēmums ir valsts atbalsts, ko saņēma BSCA. Komisija neizslēdz iespēju, ka arī BSCA kapitāla palielinājums, kuru SOWAER parakstīja 2002. gadā, var būt valsts atbalsts, ko saņēma BSCA.

6.2. Valsts atbalsta *Ryanair* esība

(488) Lai noteiktu, vai pasākumi par labu *Ryanair* ir valsts atbalsts, Komisija vispirms pārbaudīs, vai 2010. gada papildinājums ir attiecināms uz valsti (6.2.1. iedaļa), tad Komisija pārbaudīs, vai citi pasākumi par labu *Ryanair* radīja priekšrocības *Ryanair* (6.2.2. iedaļa).

⁽¹⁷⁵⁾ Finanšu plānā norādīts, ka "attīstībai, kas plānota BSCA un SAB, būs nepieciešama būtiska pašu kapitāla palielināšana (papildus ārējam finansējumam) un tādējādi arī SOWAER veikta uzraudzība".

⁽¹⁷⁶⁾ Attālumi norādīti saskaņā ar vietni: <https://maps.google.com>.

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

6.2.1. 2010. gada papildinājuma attiecināmība uz valsti

(489) Šajā punktā Komisija pārbaudīs, vai 2010. gada papildinājuma noslēgšana ir attiecināma uz valsti. Kā Tiesa konstatēja spriedumā lietā *Stardust* ⁽¹⁷⁸⁾: “Tikai ar faktu, ka uzņēmumu kontrolē valsts, nepietiek, lai šāda uzņēmuma pasākumus uzskatītu par attiecināmiem uz (...) valsti. Ir arī jāpārbauda, vai publiskas iestādes jāuzskata par jebkāda veidā iesaistītām šā pasākuma īstenošanā.” Tiesa spriedumā lietā *Stardust* arī norāda, ka “publiska uzņēmuma veikta pasākuma attiecināmību uz valsti var noteikt, pamatojoties uz rādītāju kopumu, kas izriet no konkrētās lietas apstākļiem un pasākuma veikšanas konteksta”.

a) Par īpašumtiesībām uz kapitālu un balsīm, kas piesaistītas uzņēmuma emitētajām kapitāla daļām

(490) 2010. gada 6. decembrī, kad tika noslēgts 2010. gada papildinājums līgumam ar *Ryanair*, BSCA kapitāla turētāji bija šādi:

— 22,56 % turēja SOWAER – sabiedrība, kas pilnībā pieder reģionam un atrodas tā ekskluzīvā kontrolē,

— 27,65 % turēja *Sogepa* (“Valonijas Vadības un līdzdalības sabiedrība”) – reģiona finanšu atzars, kas sniedz atbalstu uzņēmumiem, kuri tiek pārstrukturēti, un ir sabiedrība, kas pilnībā pieder reģionam un atrodas tā ekskluzīvā kontrolē,

— 19,16 % turēja *Sambrinvest* – riska kapitāla sabiedrība, kas 50 % apmērā pieder reģionam un atrodas reģiona un privāto akcionāru kopīgā kontrolē ⁽¹⁷⁹⁾,

— 2,32 % turēja *Igretec* (*Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques* – Starpkopienų uzņēmums tehnisku un ekonomisku pētījumu vadībai un īstenošanai),

— 27,65 % turēja *Belgian Airport* – pilnībā privāta sabiedrība, ko veido Itālijas grupa *SAVE* un Beļģijas sabiedrība *Holding Communal SA*.

Tā kā SOWAER un *Sogepa* piederēja vairāk nekā puse BSCA akciju un tās pilnībā piederēja reģionam, valsts varas iestādes turēja lielāko daļu BSCA kapitāla un tām bija akcijām piesaistīto balsu vairākums.

b) Par iespēju iecelt amatā vairāk nekā pusi vadības struktūras locekļu

(491) Laikā, kad tika noslēgts 2010. gada 6. decembra papildinājums, spēkā esošie BSCA statūti paredzēja ⁽¹⁸⁰⁾:

“BSCA valdes sastāvā ir ne vairāk kā 19 valdes locekļi:

i) 12 administratori, kas iecelti amatā pēc A kategorijas akcionāru priekšlikuma ⁽¹⁸¹⁾;

ii) 4 administratori, kas iecelti amatā pēc C kategorijas akcionāru priekšlikuma ⁽¹⁸²⁾;

iii) 3 neatkarīgi administratori, no kuriem divus ieceļ amatā pēc A kategorijas akcionāru priekšlikuma, un viņu kandidatūras iepriekš apstiprina reģions, un viens neatkarīgs administrators, kuru ieceļ amatā pēc C kategorijas akcionāru priekšlikuma (...).

Attiecībā uz 12 administratoriem, kuri minēti i) punktā, divas kandidatūras ierosina *Sambrinvest*, vienu *Igretec* un divas *Sogepa* (...).

A kategorijas akcionāru ierosinātās kandidatūras vienmēr iepriekš saņem apstiprinājumu no Valonijas reģiona, izņemot tomēr tās, kuras ierosina *Igretec*, *Sambrinvest* un *Sogepa*.”

⁽¹⁷⁸⁾ Sk. 174. zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁷⁹⁾ Sal. ar Beļģijas 2014. gada 13. maija notu (atbilde uz 1. jautājumu).

⁽¹⁸⁰⁾ BSCA statūtu 11. punkts 2009. gada 10. decembrī.

⁽¹⁸¹⁾ Statūtu 5. punkts paredz, ka “A kategorijas akcionārs var būt tikai Valonijas reģions vai jebkura specializēta sabiedrība, ko šis reģions izveidojis, sabiedrība ar ierobežotu atbildību *Sambrinvest*, *Sogepa* vai *Igretec*”.

⁽¹⁸²⁾ Statūtu 5. punkts paredz, ka “C kategorijas akcionārs var būt tikai *Belgian Airports* un struktūras, kurām *Belgian Airports* var brīvi cedēt savas akcijas”.

(492) Tādējādi administratoru vairākumu (12 no 19) iecel amatā:

- vai nu ar reģiona apstiprinājumu (9 administratorus, no kuriem 7 ir A kategorijas un 2 neatkarīgi administratori),
- vai pēc tādu struktūru priekšlikuma, kas atrodas reģiona ekskluzīvā kontrolē (3 administratorus, kurus iecel amatā pēc *Igretec* un *Sogepa* priekšlikuma).

(493) Pat izslēdzot abus neatkarīgos administratorus, administratoru vairākumu (10) iecel amatā vai nu ar reģiona apstiprinājumu (7), vai pēc tādu struktūru priekšlikuma, kas atrodas reģiona ekskluzīvā kontrolē (3).

(494) Tādējādi brīdī, kad tika noslēgts 2010. gada papildinājums, bija izpildīti trīs kritēriji, kas izvirzīti Pārredzamības direktīvā. Tomēr šie kritēriji ļauj tikai pieņemt, ka valsts varas iestāžu ietekme bija dominējoša. Kā norādīts Pārredzamības direktīvas 2. pantā, jāpārbauda arī spēkā esošie noteikumi, lai noteiktu, vai valsts varas iestādēm bija dominējoša ietekme.

c) Par spēkā esošajiem noteikumiem, lai noteiktu, vai valsts varas iestādēm bija dominējoša ietekme

(495) Akcionāru nolīguma, kas noslēgts 2009. gada jūnijā starp SOWAER, *Sogepa*, *Sambrinvest* un *Igretec*, no vienas puses, un *Belgian Airports (Save)*, no otras puses, 4.2.3. punkts, kas atkārtots BSCA statūtu 16. punktā un bija spēkā laikā, kad tika noslēgts 2010. gada papildinājums, paredzēja, ka C kategorijas administratoriem, kuri iecelti amatā pēc *Belgian Airports* priekšlikuma, ir veto tiesības attiecībā uz vairākām lēmumu kategorijām:

“(…) Lēmumus pieņem ar valdes locekļu balsu vienkāršu vairākumu, izņemot lēmumus, kas attiecas uz šādiem jautājumiem, kuriem nepieciešama arī visu C kategorijas administratoru piekrišana:

- i) jebkuras izmaiņas uzņēmējdarbības plānā;
- ii) jaunu uzņēmējdarbības plānu pieņemšana, kad beidzas 2009.–2012. gada uzņēmējdarbības plāns, un visas izmaiņas tajos;
- iii) jebkuri lēmumi, kas atkāpjas no spēkā esošā uzņēmējdarbības plāna, oficiāli to neizmainot;
- iv) Sabiedrības gada budžeta pieņemšana (jo īpaši attiecībā uz attīstību, ieguldījumiem, projektiem, pētījumiem, aprīkojumu, netiešajām izmaksām un personāla izmaksām) un jebkuras izmaiņas tajā par summu, kas pārsniedz EUR 100 000;
- v) priekšlikums ierosināt pilnsapulcē izmaiņas dividenžu politikā;
- vi) jebkura līguma vai nolīguma starp Sabiedrību un Valonijas reģionu vai jebkuru sabiedrību, ko šis reģions tieši vai netieši kontrolē, apstiprināšana;
- vii) attiecības starp Sabiedrību un *Ryanair*;
- viii) deleģēta administratora iecelšana amatā un atsaukšana;
- ix) jebkurš Sabiedrības lēmums par faktiem, kas minēti sūdzībā, kuru *Belgian Airports* iesniedz SOWAER saskaņā ar nolīgumu par akciju nodošanu;
- x) jebkurš lēmums par attiecībām starp BSCA un BSCA-Security apsardzes (drošības) jomā; un
- xi) (...) jebkura kopuzņēmuma izveide, izmaiņas tā noteikumos, darbības izbeigšana vai likvidēšana un cita stratēģiskā sadarbība, kas neattiecas uz *Save* vai ar to saistīto sabiedrību akcionāriem.”

(496) Komisija secina, ka laikā, kad tika noslēgts 2010. gada papildinājums, nevienu svarīgu lēmumu par BSCA lietu pārvaldību nevarēja pieņemt bez *Belgian Airports* piekrišanas. Tādējādi BSCA bija privāto un valsts akcionāru kopīgā kontrolē un neatradās vienīgi valsts akcionāru dominējošā ietekmē.

- (497) Šajā ziņā jānorāda, ka *Belgian Airports* veto tiesības varēja izmantot jautājumā par attiecībām starp *BSCA* un *Ryanair* (sal. ar iv) punktu 495. apsvērumā). Tāpēc bez *Belgian Airports* piekrišanas *BSCA* nevarēja izpildīt iespējamus valsts varas iestāžu norādījumus attiecībā uz 2010. gada papildinājuma noslēgšanu.
- (498) Turklāt valdes sēžu protokolu pārbaude attiecībā uz 2010. gada papildinājuma noslēgšanu, jo īpaši 2010. gada 25. februāra un 29. aprīļa sēdes protokolu pārbaude, neliecina par šādu norādījumu esību.
- (499) 2010. gada 25. februāra sēdē *BSCA* valde vienbalsīgi izteica piekrišanu nolīguma ar *Ryanair* priekšlikumam.
- (500) Komisija no tā secina, ka *BSCA* lēmums noslēgt 2010. gada papildinājumu nolīgumam ar *Ryanair* nav attiecināms uz valsti.

6.2.2. Kritērija par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošana

- (501) Lai noteiktu, vai valsts pasākums ir atbalsts, jānosaka, vai saņēmēja uzņēmums iegūst ekonomisku priekšrocību, ko tas nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos ⁽¹⁸³⁾.
- (502) Lai noteiktu, vai i) 2001. gada nolīgumi, ii) 2004. gada 11. jūnija ministra rīkojums un *BSCA* 2004. gada 24. jūnija vēstule, iii) 2005. gada papildinājums un iv) *BSCA* cesija, nododot daļas, kas tai piederēja *Promocy*, radīja priekšrocības *Ryanair*, Komisija pārbaudīja, vai, pieņemot šos pasākumus, struktūra, kas tos piešķīra, rīkojās kā uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos.

6.2.2.1. Struktūras, kas piešķīra pasākumus, noteikšana

- (503) Vispārējā tiesa 2008. gada 17. decembra sprieduma par 2004. gada lēmumu 102. punktā secināja, ka "Komisijas atteikšanās izvērtēt visas Valonijas reģiona un *BSCA* piešķirtās priekšrocības un Valonijas reģionam veiktajiem pasākumiem piemērot privātā investora tirgus ekonomikā principu, neraugoties uz šīs divas vienības saistošo ekonomisko saikni, ir bijusi kļūda tiesību piemērošanā".
- (504) Lai piemērotu kritēriju par privātu uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos i) 2001. gada nolīgumiem, ii) 2004. gada 11. jūnija ministra rīkojumam un *BSCA* 2004. gada 24. jūnija vēstulei, iii) 2005. gada papildinājumam un iv) *BSCA* cesijai, nododot daļas, kas tai piederēja *Promocy*, Komisija tādejādi secina, ka, ņemot vērā ekonomiskās un organiskās saiknes starp reģionu/*SOWAER* un *BSCA* laikā, kad šie pasākumi tika piešķirti ⁽¹⁸⁴⁾, struktūra, kas piešķīra pasākumus, ir viss kopums, ko veido reģions, *SOWAER* un *BSCA* (turpmāk "reģions-*SOWAER-BSCA*").
- (505) Tādejādi abi 2001. gada līgumi jāuzskata par vienu pasākumu (turpmāk "2001. gada līgumi"). Arī 2004. gada 11. jūnija ministra rīkojums un *BSCA* 2004. gada 24. jūnija vēstule (turpmāk "2004. gada pagaidu komerciālā sistēma") jāuzskata par vienu un to pašu pasākumu.
- (506) Attiecīgi, lai piemērotu kritēriju par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, arī finanšu plūsmu starp šīm trim struktūrām nepieciešams anulēt un to finanšu pārskatus konsolidēt.

6.2.2.2. Kritērija par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošana

- (507) Lai noteiktu, vai pasākumi, kas minēti 3.2. iedaļā, atbilst kritērijam par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, Komisija saskaņā ar aviācijas pamatnostādņu 53. punktu analizēja ⁽¹⁸⁵⁾:

a) vai cena, kāda tiek iekasēta par lidostas pakalpojumiem, atbilst tirgus cenai;

⁽¹⁸³⁾ Sk. jo īpaši Tiesas 1999. gada 29. aprīļa spriedumu Spānija/Komisija C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, I-2459. lpp., 41. punkts.

⁽¹⁸⁴⁾ Proti, laikā, kad šie pasākumi tika piešķirti, *BSCA* bija valsts uzņēmums.

⁽¹⁸⁵⁾ Sk. 8. zemsvītras piezīmi.

- b) vai ir iespējams pierādīt, veicot *ex ante* analīzi, ka nolīgumiem ar *Ryanair* attiecībā uz kopumu, ko veidoja "reģions-SOWAER-BSCA", bija jārada pozitīva robežietekme uz ieņēmumiem.
- a) Maksas, ko par lidostas pakalpojumiem iekasēja Šarleruā, salīdzinājums ar tirgus cenu
- (508) Komisija nopietni apšaubā, ka pašlaik ir iespējams identificēt atbilstošu salīdzinošo rādītāju ticamas "tirgus cenas" noteikšanai par pakalpojumiem, kurus sniedz lidostu apsaimniekotāji.
- (509) Būtībā kritērija par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošana, atsaucoties uz vidējo cenu, kas novērota citos līdzīgos tirgos, ir iespējama, ja šo tirgus cenu var pamatot noteikt vai izsecināt no citiem tirgus rādītājiem. Tomēr šī metode nav vienlīdz piemērota lidostas pakalpojumu gadījumā. Tāpēc izmaksu un ieņēmumu struktūrai ir tendence dažādās lidostās būtiski atšķirties. Šādas izmaksas un ieņēmumi ir atkarīgi no lidostas attīstības stāvokļa, to apkalpojošo aviosabiedrību skaita, pasažieru satiksmes kapacitātes, infrastruktūras stāvokļa, reglamentējošiem noteikumiem, kas dalībvalstīs var atšķirties, kā arī no deficīta un saistībām, ko lidosta ir uzņēmusies iepriekš⁽¹⁸⁶⁾.
- (510) Turklāt gaisa satiksmes tirgus liberalizācija sarežģī jebkādu salīdzinošu analīzi. Kā liecina šis gadījums, komerciālās prakses starp lidostām un aviosabiedrībām ne vienmēr ir balstītas uz publiski pieejamo cenu sarakstu atsevišķiem pakalpojumiem. Būtībā šīs komerciālās attiecības ir ļoti daudzveidīgas. Tās ietver risku dalīšanu attiecībā uz apmeklētību un ar to saistītajām komerciālajām un finanšu saistībām, stimulēšanas mehānismu vispārināšanu (piemēram, ar atlaidēm, kas saistītas ar maršrutu vai pārvadāto pasažieru skaitu), kā arī risku pārdalīšanas variācijas līgumu darbības laikā. Tādējādi šie darījumi ir savstarpēji grūti salīdzināmi, pamatojoties uz cenu par vienu turp un atpakaļ reisu vai vienu pasažieri.
- (511) *Ryanair* atbalsta uzskatu, ka ir iespējams piemērot principu par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, pamatojoties uz salīdzinājumu ar citu Eiropas lidostu komerciālo praksi. *Ryanair* atsaucas uz *Oxera* 2011. gada 2. oktobra pētījumu, kas salīdzinājumam piedāvā Glāzgovas Prestvīkas un Liverpūles Džona Lenona lidostas.
- (512) Komisijai tomēr ir nopietnas šaubas par šo divu salīdzināmo lidostu piemērotību, lai varētu novērtēt Šarleruā lidostas stāvokli, jo Glāzgovas Prestvīkas lidostas ieņēmumu struktūra lielākoties pamatojas uz kravas pārvadājumiem, kuru nav Šarleruā. Turklāt abas minētās lidostas pēdējos gados ir saņēmušas valsts finansējumu.
- (513) Turklāt, kā pierādīts iepriekš, analizējamie darījumi izmanto vairākas "cenas", proti, jo īpaši dažādas lidostas maksas, lidlauka pakalpojumu cenas un attiecībā uz vairākiem pasākumiem arī iemaksas par labu *Promocy*, kas atbild par mārketinga darbu. Tādējādi katrs šāds darījums rada sarežģītas finanšu plūsmas starp lidostas apsaimniekotāju un aviosabiedrību ar tās meitasuzņēmumiem.
- (514) Tādējādi tikai lidostas maksas salīdzināšana starp BSCA piemēroto maksu *Ryanair* un salīdzināmās lidostās piemēroto lidostu maksu nesniegtu nekādas lietderīgas norādes par uzņēmēja tirgus ekonomikas apstākļos principa ievērošanu. Lai piemērotu derīgu salīdzinošo metodi darījumiem, uz kuriem attiecas šis novērtējums, vismaz būtu nepieciešams atrast salīdzināmu darījumu kopumu līdzīga mēroga lidostās, kas jo īpaši ietvertu līdzvērtīgus mārketinga pakalpojumus un līdzvērtīgus lidlauka pakalpojumus. Šāda salīdzināmu darījumu modeļa meklējumi būtu neiespējami, jo darījumi, uz kuriem attiecas šis novērtējums, ir pārāk sarežģīti un specifiski, turklāt lidlauka pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu cenas reti ir publiski pieejamas, tāpēc to izmantošana salīdzinājuma bāzes veidošanai būtu sarežģīta.
- (515) Visbeidzot, pieņemot, ka uz derīgas salīdzinošās analīzes pamata būtu iespējams noteikt, ka attiecīgās "cenas" dažādajos darījumos, uz kuriem attiecas šī izmeklēšana, ir līdzvērtīgas "tirgus cenai", kas noteikta, izmantojot salīdzināmu darījumu modeli, vai augstākas par to, Komisija tik un tā nevarētu secināt, ka šie darījumi atbilst tirgus cenai, ja izrādītos, ka to veikšanas brīdī lidostas apsaimniekotājs varēja gaidīt, ka to radītās robežizmaksas pārsniegs robežienākumus. Būtībā uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos nekādā veidā nav ieinteresēts piedāvāt preces vai pakalpojumus par "tirgus cenu", ja šāda rīcība rada papildu zaudējumus.

⁽¹⁸⁶⁾ Sk. Komisijas 2010. gada 27. janvāra Lēmumu 2011/60/ES par valsts atbalstu C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovākija – Vienošanās starp Bratislavas lidostu un *Ryanair* (OV L 27, 1.2.2011., 24. lpp.), 88. un 89. apsvērumu.

(516) Saistībā ar minēto analīzi Komisija uzskata par lietderīgu atgādināt, ka pēc aviācijas pamatnostādņu pieņemšanas Beļģija un ieinteresētās personas tika aicinātas izteikt piezīmes attiecībā uz minēto pamatnostādņu noteikumu piemērošanu šajā lietā. Šajā gadījumā ne Beļģija, ne ieinteresētās personas, izņemot *Ryanair*, nav pēc būtības apstrīdējušas Komisijas pieeju, saskaņā ar kuru, tiklīdz nav iespējams noteikt piemērotu salīdzināšanas kritēriju, lai noteiktu ticamu tirgus cenu par lidostu sniegtajiem pakalpojumiem aviosabiedrībām, vispiemērotākais kritērijs starp abām pusēm noslēgto vienošanos novērtēšanai ir to papildu rentabilitātes *ex ante* analīze.

b) Pasākumu rentabilitātes *ex ante* analīze

(517) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka šajā gadījumā jāpiemēro pamatnostādņēs vispārīgi atbalstītā pieeja attiecībā uz valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām saistībā ar kritērija par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošanu attiecībās starp lidostām un aviosabiedrībām, t. i., *ex ante* papildu rentabilitātes analīze. Šo pieeju pamato fakts, ka lidostas apsaimniekotājs var būt objektīvi ieinteresēts noslēgt darījumu ar aviosabiedrību, ja viņam ir pamatots iemesls gaidīt, ka šāds darījums paaugstinās viņa peļņu (vai mazinās zaudējumus) salīdzinājumā ar situāciju, kurā šāds darījums netiktu noslēgts⁽¹⁸⁷⁾, neatkarīgi no jebkādiem salīdzinājumiem ar nosacījumiem, kurus citu lidostu apsaimniekotāji piedāvā aviosabiedrībām vai kurus tas pats apsaimniekotājs piedāvā citām aviosabiedrībām.

(518) Kā norādīts aviācijas pamatnostādņu 63. punktā, "Komisija uzskata, ka vienošanās, kas noslēgtas starp aviokompānijām un lidostu, var uzskatīt, ka tās izpilda TED kritēriju, ja tās, skatoties no *ex ante* perspektīvas, inkrementāli palīdz uzlabot lidostas rentabilitāti. Lidostai, noslēdzot vienošanos ar aviokompāniju (...), būtu jāpierāda, ka vienošanās darbības laikā tā ir spējīga segt visus izdevumus, kas izriet no vienošanās, ar samērīgu peļņas normu, balstoties uz pamatotām vidējā termiņa perspektīvām"⁽¹⁸⁸⁾.

(519) Komisija uzsver, ka aviācijas pamatnostādņu 63. punktā minētais kritērijs atbilst loģikai, kāda piemīt kritērijam par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, taču šis kritērijs, kas atsaucas uz vienošanos, kas noslēgtas starp lidostām un konkrētām aviosabiedrībām, nevis uz vispārīgo uzņēmējdarbības plānu, kā parasti dara, piemērojot kritēriju par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, ir precizēts tikai nesen. Attiecīgi Komisija atzīst, ka dalībvalstīm un attiecīgajiem uzņēmējiem var būt grūti iesniegt dokumentus, kas būtu sagatavoti laikā, kad pasākums tika piešķirts, un precīzi atbilstu aviācijas pamatnostādņu 63. punkta prasībām, jo šīs vienošanās tika noslēgtas pirms daudziem gadiem. Komisija ņēma vērā šos apsvērumus, piemērojot nolīgumiem ar *Ryanair* kritēriju par privātu uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos.

(520) Saskaņā ar aviācijas pamatnostādņu 64. punktu, "[I]ai novērtētu, vai vienošanās, ko lidosta noslēgusi ar aviokompāniju, izpilda TED kritēriju, būtu jāņem vērā gaidāmie no aviokompānijas darbības izrietošie ieņēmumi no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, un lidostas maksa, no kā atņemtas atlaides, tirgvedības atbalsts vai stimulu shēmas. Tāpat ir jāņem vērā visas gaidāmās izmaksas, kas inkrementāli radīsies lidostai saistībā ar aviokompānijas darbību lidostā (...). Savukārt izmaksas, kas lidostai rastos jebkurā gadījumā neatkarīgi no vienošanās ar aviokompāniju, nebūtu jāņem vērā, veicot TED kritērija izvērtējumu". (Zemsvītras piezīmes nav iekļautas.)

(521) Turklāt saskaņā ar iepriekš minēto pamatnostādņu 66. punktu: "Izvērtējot lidostu/aviokompāniju vienošanās, Komisija ņems arī vērā apmēru, kādā izvērtējamās vienošanās var uzskatīt par lidostas vispārējas stratēģijas īstenošanu, ar kuru paredzēts panākt lidostas rentabilitāti vismaz ilgtermiņā."⁽¹⁸⁹⁾

(522) Tāpēc Komisija saskaņā ar iepriekš minētajiem principiem piemēro kritēriju par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos šādiem pasākumiem.

i) 2001. gada līgumi

(523) Nolūkā noteikt, vai 2001. gada līgumi no *ex ante* viedokļa veicināja rentabilitāti struktūrai, kas piešķīra atbalstu saskaņā ar aviācijas pamatnostādņu 63. punktu, Komisija noteica, vai 2001. gada līgumu neto pašreizējā vērtība

⁽¹⁸⁷⁾ Citiem vārdiem, gadījumos, kad gaidāmā papildu rentabilitāte no šā darījuma ir pozitīva.

⁽¹⁸⁸⁾ Zemsvītras piezīmes nav iekļautas.

⁽¹⁸⁹⁾ 66. punkts.

(turpmāk "NPV") bija pozitīva attiecībā uz struktūru "reģions-SOWAER-BSCA". Alternatīvs scenārijs ir situācija, kurā 2001. gada līgumi netiktu noslēgti un kurā struktūra "reģions-SOWAER-BSCA" izvēlētos atteikties no ieņēmumiem, ko dotu attiecīgo līgumu radītā papildu satiksme, un nesegt izmaksas, ko šī satiksme radītu.

Papildu uzņēmējdarbības plāna rekonstrukcija

- (524) Pirms 2001. gada līgumiem BSCA izstrādāja uzņēmējdarbības plānu. Tomēr šis uzņēmējdarbības plāns, no vienas puses, attiecās ne tikai uz ieņēmumiem, ko deva *Ryanair* radītā satiksme, bet arī uz ieņēmumiem, ko deva citu aviosabiedrību radītā satiksme. No otras puses, tas identificēja vienīgi BSCA ieņēmumus un izmaksas, kaut arī, lai piemērotu kritēriju par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, ir jāņem vērā tas, ka struktūra, kura noslēdza 2001. gada līgumus ar *Ryanair*, ir struktūra "reģions-SOWAER-BSCA". Tāpēc šo uzņēmējdarbības plānu var izmantot kā datu avotu, bet tas ir jāpārstrādā, lai to varētu izmantot kritērija par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošanai.
- (525) Tādējādi Komisija rekonstruēja to, kas būtu uzņēmējdarbības plāns, kuru izstrādājusi struktūra "reģions-SOWAER-BSCA", lai novērtētu šo līgumu gaidāmo rentabilitāti, un rekonstrukcijā tika iekļauti vienīgi tie saimniecisko darbību radītie robežieņēmumi un robežizmaksas, kas saistīti ar šiem līgumiem. Šim nolūkam Komisija izmantoja BSCA vispārīgo uzņēmējdarbības plānu (to, kas attiecās uz visām lidostas darbībām, nevis īpaši uz 2001. gada līgumiem), kas bija pieejams pirms 2001. gada līgumu noslēgšanas. Pamatojoties uz šo vispārīgo uzņēmējdarbības plānu, Komisija konstruēja papildu uzņēmējdarbības plānu, iekļaujot tajā tikai attiecināmās saimnieciskās darbības (proti, ņemot vērā vienīgi tos ieņēmumus un izmaksas, kas saistītas ar *Ryanair* satiksmi), izdalot atsevišķi to satiksmi, robežizmaksas un robežieņēmumus, kas līgumu ar *Ryanair* slēgšanas laikā bija gaidāmi no to noslēgšanas⁽¹⁹⁰⁾. Pēc tam Komisija no tā atvasināja uzņēmējdarbības plānu struktūrai "reģions-SOWAER-BSCA", pievienojot reģiona un SOWAER robežizmaksas un robežieņēmumus, kas saistīti ar šiem līgumiem, un neitralizējot iekšējās plūsmas struktūrā "reģions-SOWAER-BSCA".

Paredzamās robežizmaksas

Paredzamās ieguldījumu robežizmaksas

- (526) Nolūkā noteikt, vai ieguldījumu izmaksu daļa ir jāņem vērā, nosakot saistībā ar 2001. gada līgumiem paredzamās ieguldījumu robežizmaksas, Komisija saskaņā ar aviācijas pamatnostādņu 64. punktu pārbaudīja, vai lēmums par ieguldījumu programmu Šarleruā lidostai tika pieņemts saistībā ar 2001. gada līgumiem vai pilnīgi neatkarīgi no tiem.
- (527) Komisija konstatē, ka no 1990. gadu beigām, proti, pirms 2001. gada līgumu parakstīšanas, reģions vēlējās attīstīt šo lidostu, lai paplašinātu saimniecisko darbību savā teritorijā. Tādējādi reģionālās politikas deklarācijā, kas apstiprināta 1999. gada 15. jūlijā, Valonijas parlaments atzina, ka reģionālās lidostas ir ekonomikas attīstības centri un rada daudz darba vietu Valonijas reģionā⁽¹⁹¹⁾. Valonijas valdībai 2000. gada 8. novembrī iesniegtajā notā (šī nota bija paredzēta Valonijas valdības informēšanai, lai tā pieņemtu lēmumu par ieguldījumu programmas apstiprināšanu) par ekonomiku atbildīgais ministrs uzsver, ka ir svarīgi "ļaut lidostai ieņemt savu lomu reģiona ekonomikas stimulēšanā, nodrošināt tai visu infrastruktūru, kas nepieciešama vispārējai attīstībai".
- (528) Kā apgalvo Beļģija, no 1990. gadu beigām (un tāpat pirms 2001. gada līgumiem) esošās infrastruktūras tehnisko ierobežojumu dēļ⁽¹⁹²⁾ bija skaidrs, ka jābūvē jauns terminālis teritorijas ziemeļu daļā. Vairākus zemes gabalus jau bija ekspropriējis uzņēmums *Intercommunale Igratec*, kas bija atbildīgs par "Aeropoles" izveidi. Reģions arī pats veica ekspropriācijas 1990. gados, un 1999. gadā *Intercommunale* tam cedēja atpakaļ savu ekspropriēto zemi. Uz šīs zemes tika uzbūvēts jaunais pasažieru terminālis.

⁽¹⁹⁰⁾ Attiecībā uz papildu ekspluatācijas izmaksām (personāla un dažādu pirkumu izmaksām) Komisija izmantoja kopējo izmaksu datus no uzņēmējdarbības plāniem un veica regresiju, kas ļāva novērtēt veidu, kā šīs izmaksu pozīcijas mainījās atkarībā no satiksmes.

⁽¹⁹¹⁾ Avots: nota Valonijas valdībai, kas pievienota pielikumā Valonijas valdības 2000. gada 8. novembra sanāksmes protokolam.

⁽¹⁹²⁾ Sk. 22. zemsviras piezīmi.

- (529) Sanāksmē, kas notika 2000. gada 20. jūlijā, Valonijas reģions apstiprināja pamatnolīguma nostādnes attiecībā uz daudzgadu ieguldījumu programmu Šarleruā lidostā, jo īpaši minot “konceptiju par jaunu pasažieru termināli”, paredzot kopējo budžetu EUR 113 740 000 apmērā. Reģions 2000. gada 8. novembrī pieņēma lēmumu, izpildot savu 2000. gada 20. jūlija lēmumu, un grozīja daudzgadu ieguldījumu programmas pieņemumus. Lai gan šie lēmumi reģionam nebija juridiski saistoši, tie apliecina, ka reģions lika pamatus ieguldījumu programmai jau sen pirms 2001. gada līgumu parakstīšanas.
- (530) 2000. gada 8. novembra lēmuma pamatā jo īpaši ir par ekonomiku atbildīgā ministra nota, un tas atsaucas uz diviem reģiona pasūtītiem pētījumiem, kas veikti 1990. gadu beigās un 2000. gadu sākumā:
- pētījums, kuru veica *International Air Transport Association* (Starptautiskā gaisa pārvadātāju asociācija, turpmāk “IATA”): šis pētījums noteica trīs risinājumus, kā attīstīt pasažieru satiksmi Šarleruā lidostā, pamatojoties uz pieņemumiem par pasažieru skaita pieaugumu regulārajos reisos, čarterreisos un darījumu reisos,
 - pētījums, kuru veica *Tractebel* un kas noslēdzās 2000. gada aprīlī: šā pētījuma mērķis bija izstrādāt infrastruktūras attīstības plānu, pamatojoties uz IATA pētījuma komerciālajiem pieņemumiem (“augstais scenārijs”).

Minēto pētījumu kopsavilkums, kuru ministrs iesniedza Valonijas valdībai, atsaucas uz vispārīgiem pieņemumiem par satiksmi, un netiek apgalvots, ka šie pieņemumi saistās ar kādu konkrētu sabiedrību vai nākotnē paredzētu līgumu.

- (531) BSCA valde 2001. gada 31. jūlijā tika iepazīstināta ar “stratēģisko nostādņu notu”, kas pievienoja BSCA 2001. gada uzņēmējdarbības plānam. Saskaņā ar šo notu BSCA jātiecas piesaistīt zemo cenu aviosabiedrības un, iespējams, arī Austrumu valstu aviosabiedrības. Šī nota uzsver, ka BSCA ir noteikti jāpiesaista jaunas aviosabiedrības (papildus *Ryanair*) un Šarleruā ir sevi jāprezentē kā potenciālu galamērķi, kur izvietot jaunas bāzes, kuras zemo cenu sabiedrības piedāvātu nākotnē.
- (532) BSCA 2001. gada uzņēmējdarbības plāns apliecina arī to, ka ieguldījumi jaunajā terminālī un jo īpaši tā būvniecība bija paredzēta ne tikai tādēļ, lai apmierinātu *Ryanair* vajadzības, bet gan apmierināt visu to aviosabiedrību vajadzības, kuras Šarleruā lidosta varētu piesaistīt. Būtībā, kā liecina šis uzņēmējdarbības plāns, pasažieru skaitam, kuri izlido ar aviosabiedrību *Ryanair*, līdz 2015. gadam bija paredzēts palielināties tikai no 360 000 līdz 700 000 pasažieru (sal. ar tabulu, kas iekļauta 536. apsvērumā). Šādam pieaugumam lielākoties vajadzēja notikt 2001.–2003. gadā, proti, pirms jaunā termināļa atklāšanas, kas tolaik bija iepļānota 2005. gadā. Tādējādi reģions un BSCA plānoja, ka ieguldījumu radīto satiksmes apjoma palielinājumu nodrošinās citas aviosabiedrības, nevis *Ryanair*.
- (533) Reģions un BSCA neveica šos ieguldījumus tādēļ, lai palielinātu tieši *Ryanair* pasažieru skaitu, bet gan nolūkā izmantot lielo satiksmes potenciālu, kas nebija konkrēti piesaistīts vienai aviosabiedrībai. Komisija no tā secina, ka šos ieguldījumus nevar konkrēti saistīt tikai ar *Ryanair*. Tādējādi nav pareizi saistīt papildu ieguldījumu izmaksas ar 2001. gada līgumiem.

Paredzamās darbības robežizmaksas

- (534) Darbības robežizmaksas, kas paredzamas saistībā ar 2001. gada līgumiem, ir vienādas ar paredzamajām darbības izmaksām, kas tieši saistāmas ar *Ryanair*, un Komisija tām pieskaita arī daļu no paredzamajām netiešajām darbības izmaksām proporcionāli *Ryanair* pasažieru skaitam, salīdzinot ar kopējo pasažieru skaitu. Komisija uzsver, ka šādā gadījumā, ja 2001. gada līgumu neto pašreizējā vērtība būs pozitīva, tas būs *a fortiori* gadījumā, ja paredzamās darbības robežizmaksas tiktu noteiktas ar lineāras regresijas palīdzību, kā piedāvāts *Oxera* pētījumā, kas iesniegts *Ryanair*.

Paredzamie robežieņēmumi

- (535) Pretēji *Ryanair* uzskatam Komisijas analīze izslēdz jebkuru atlikuma vērtību līgumam ar *Ryanair*, jo reklāmas ilgtermiņa ietekme uz kopējo satiksmes apjomu Šarleruā ir nepietiekami dokumentēta un grūti izmērāma.

2001. gada līgumu neto pašreizējā vērtība

(536) Neto pašreizējās vērtības aprēķinu rezultāti ir iekļauti 21. tabulā. Tie liecina par papildu pozitīvo ietekmi, ko Ryanair radīja visos aplūkotajos gados.

21. tabula

2001. gada pasākuma paredzamā naudas plūsma

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ryanair izlidojošo pasažieru skaits	360 000	600 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000
Kopējais izlidojošo pasažieru skaits	384 400	627 800	732 800	797 800	867 800	931 034	1 078 275	1 208 523	1 333 779	1 459 042	1 524 314	1 565 343	1 608 418	1 653 642	1 701 120
Ieņēmumi uz vienu izlidojošo pasažieri															
Pasažieru nodeva	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	7,50	7,50	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Iekāpšanas maksa	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Degviela	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]
Beznodokļu tirdzniecība	[3-4]	[3-4]	[3-4]	[3-4]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cita tirdzniecība	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Horeca	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Autostāvvietā	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]
Pārkraušana	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]
Komisijas maksa/pārdošana	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Kopā	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]

- (537) Tā kā *Ryanair* papildu iemaksa ir pozitīva visos apskatītajos gados, līguma neto pašreizējā vērtība noteikti būs pozitīva neatkarīgi no attiecīgā kapitāla vidējām svērtajām izmaksām.
- (538) Tomēr Komisija kā piemēru aprēķināja NPV, pamatojoties uz vidējām izmaksām robežās no 8,7 % līdz 9 %. Līgumu NPV aprēķināšanai izmantotā diskonta likme ir atbalstu piešķirušās struktūras kapitāla vidējās svērtās izmaksas piešķiršanas brīdī. Šajā gadījumā ieņēmumi un izmaksas, kas saistītas ar līgumu ar *Ryanair*, ietekmē BSCA finanšu pārskatus. Tāpēc Komisija izvēlējās kā diskonta likmi izmantot BSCA kapitāla izmaksas. Aprēķinot kapitāla vidējās svērtās izmaksas attiecībā uz BSCA, tika izmantoti dažādi pieņēmumi:
- finansējums vienīgi no pašu kapitāla,
 - riska prēmija 5,51 % ⁽¹⁹³⁾ apmērā,
 - beta koeficients 0,69 ⁽¹⁹³⁾,
 - bez riska izvietotā kapitāla izmaksas pirms nodokļiem no 4,9 % līdz 5,2 % apmērā,
 - nodokļu likme 40,2 % apmērā.
- (539) Tāpat, piemēram, pamatojoties uz vidējo likmi no 8,7 % līdz 9 %, proti, 8,85 %, Komisija secināja, ka neto pašreizējā vērtība bija pozitīva un sasniedza EUR 19,5 miljonus.

22. tabula

2001. gada pasākuma neto pašreizējā vērtība (NPV)

(miljonos EUR)

	Diskonta likme 8,85 %
NPV	19,5

Šī pozitīvā NPV vērtība, kā arī pozitīvās iemaksas par visiem gadiem, pierāda, ka bija pamats sagaidīt – 2001. gada līgumi palielinās “reģiona-SOWAER-BSCA” rentabilitāti.

- (540) Attiecībā uz reģiona apņemšanos atļūdzināt *Ryanair* zaudējumus, kas šai sabiedrībai radīsies, ja laikā no 2001. līdz 2016. gadam mainīsies lidostas maksas lielums vai lidostas darbalaiks, Komisija norāda, ka šī atļūdzība nevar pārsniegt tiešos zaudējumus, ko minētās izmaiņas rada *Ryanair*. Attiecīgi, pieņemot, ka reģions izmaksā atļūdzību *Ryanair* saskaņā ar šo noteikumu, *Ryanair* nenonāks labvēlīgākā situācijā nekā gadījumā, ja reģions izpildītu savu apņemšanos. Tādējādi šis noteikums nerada papildu priekšrocības *Ryanair*.
- (541) Turklāt saskaņā ar aviācijas pamatnostādņu 66. punktu šie līgumi iekļaujas vispārējā stratēģiskā sistēmā, kuras mērķis ir nodrošināt lidostas rentabilitāti vismaz ilgtermiņā. BSCA stratēģija paredzēja attīstīt satiksmi Šarleruā lidostā, lai jo īpaši palielinātu ieņēmumus un tādējādi pilnīgāk segtu nemainīgās izmaksas, nodrošinot rentabilitāti. Šim nolūkam BSCA nolēma specializēties tādos segmentos kā tuvie un vidēja attāluma tiešie reisi, jo īpaši attiecībā uz zemo cenu reisiem. Šādas BSCA stratēģijas pamatā bija pētījumi, kas 1990. gadu beigās tika uzticēti ārējiem konsultantiem. Kā liecina vairāki šādi pētījumi ⁽¹⁹⁴⁾, Šarleruā lidostai ir salīdzinošas priekšrocības, attīstoties šajā segmentā, piemēram, zemās izmaksas. Tāpat, saskaņā ar BSCA 2001. gada 31. jūlija “stratēģisko nostādņu notu” BSCA mērķis bija sasniegt 2,5 līdz 3 miljonus pasažieru ⁽¹⁹⁵⁾ līdz 2010. gadam, un tas saskaņā ar šo notu “nešķiet utopiski, ņemot vērā *Ryanair* bāzes atvēršanu un gaisa pārvadājumu palielināšanos”. Tādējādi 2001. gada līgumi iekļaujas šajā satiksmes un ieņēmumu palielināšanās stratēģijā.

⁽¹⁹³⁾ Sk. 156. zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁹⁴⁾ IATA, *Roland Berger International*, pētījums, ko pasūtīja *Grands Travaux de Marseille*.

⁽¹⁹⁵⁾ Ieskaitot izlidojošos un ielidojošos pasažierus.

- (542) Tā kā tika izpildīts kritērijs par privātu uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, 2001. gada līgumi nav valsts atbalsts.
- ii) 2004. gada provizoriskais komerciālais pamatnolīgums
- (543) Lai noteiktu, vai 2004. gada komerciālais pamatnolīgums no *ex ante* viedokļa veicināja rentabilitāti struktūrai, kas piešķir atbalstu saskaņā ar aviācijas pamatnostādņu 63. punktu, Komisija noteica, vai 2004. gada komerciālā pamatnolīguma NPV bija pozitīva attiecībā uz struktūru "reģions-SOWAER-BSCA". Lēmuma par 2004. gada komerciālā pamatnolīguma pieņemšanu alternatīva būtu līguma neslēgšana ar *Ryanair* un ar to saistītā atteikšanās no papildu ieņēmumiem un izmaksām, kas saistītas ar *Ryanair* satiksmi.
- (544) 2004. gada 22. janvārī, pirms 2004. gada provizoriskā komerciālā pamatnolīguma noslēgšanas, BSCA atjaunināja savu uzņēmējdarbības plānu. Kā apgalvo Beļģija, 2004. gada 22. janvāra uzņēmējdarbības plāns tika sagatavots saistībā ar 2004. gada lēmumu, lai apstiprinātu jauno priekšlikumu, kas bija jāiesniedz *Ryanair* ⁽¹⁹⁶⁾. Taču šis uzņēmējdarbības plāns, no vienas puses, attiecās ne tikai uz ieņēmumiem, ko deva *Ryanair* radītā satiksme, bet arī uz ieņēmumiem, ko deva citu aviosabiedrību radītā satiksme. No otras puses, tas identificēja vienīgi BSCA ieņēmumus un izmaksas, kaut arī, lai piemērotu kritēriju par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, ir jāņem vērā tas, ka struktūra, kura noslēdza 2004. gada provizorisko komerciālo pamatnolīgumu ar *Ryanair*, ir struktūra "reģions-SOWAER-BSCA".
- (545) Tāpēc Komisija rekonstruēja uzņēmējdarbības plānu struktūrai "reģions-SOWAER-BSCA", iekļaujot tajā vienīgi saimnieciskās darbības ieņēmumus un izmaksas, kas saistītas ar 2004. gada komerciālo pamatnolīgumu. Šim nolūkam Komisija izmantoja BSCA 2004. gada 22. janvāra vispārīgo uzņēmējdarbības plānu un piemēroja to pašu metodiku, ko tā izmantoja attiecībā uz 2001. gada līgumiem un kas aprakstīta 525. apsvērumā.
- (546) Lai noteiktu robežizmaksas, kas saistāmas ar 2004. gada provizorisko komerciālo pamatnolīgumu, Komisija jo īpaši pārbaudīja, vai reģionam, SOWAER vai BSCA būtu jāveic kādi ieguldījumi saistībā ar 2004. gada komerciālo pamatnolīgumu. Jāatgādina, ka 2004. gada komerciālais pamatnolīgums tika noslēgts, lai aizpildītu juridisko vakuumu, ko radīja 2001. gada līgumu anulēšana saskaņā ar Komisijas 2004. gada lēmumu. Saskaņā ar šo komerciālo pamatnolīgumu struktūrai "reģions-SOWAER-BSCA" nebija pienākuma veikt jaunus ieguldījumus. Lēmumi par ieguldījumiem, kas paredzēti 2002. gada SOWAER un BSCA nolīgumā, kā arī 2003. gada ieguldījumiem, jau bija pieņemti un darbi uzsākti. Turklāt, kā norādīts 533. apsvērumā, ieguldījumu programma, kas iekļauta 2002. gada SOWAER un BSCA nolīgumā, iespējams, būtu pieņemta arī gadījumā, ja nebūtu līgumu ar *Ryanair*. Tas pats attiecas arī uz 2003. gada grozījumu ieguldījumu programmā, kas atbilst tai pašai lidostas attīstības loģikai, iespēju robežās paredzot dažādus klientus, proti, aviosabiedrības. Komisija no tā secina, ka nav pareizi saistīt papildu ieguldījumu izmaksas ar 2004. gada provizorisko komerciālo pamatnolīgumu.
- (547) Pamatojoties uz šiem pieņēmumiem, Komisija noteica, ka naudas plūsmas, kas ir būtiskas, analizējot 2004. gada komerciālā pamatnolīguma rentabilitāti, ir šādas.

⁽¹⁹⁶⁾ Beļģijas atbilde, kas 2014. gada 18. martā nosūtīta Komisijai (atbilde uz 10. jautājumu).

2004. gada pasākuma paredzamā naudas plūsma

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ryanair izlidojošo pasažieru skaits	1 033 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941
Kopējais izlidojošo pasažieru skaits	1 099 944	1 292 535	1 295 174	1 346 381	1 397 587	1 448 794	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000
Ieņēmumi uz vienu izlidojošo pasažieri												
Pasažieru nodeva	7,00	7,00	7,50	7,50	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Iekāpšanas maksa	1,00	1,00	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Pārkraušana	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]
Degviela	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]
Komerčiālās koncesijas	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]
Kopā	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]
Izmaksas uz vienu izlidojošo pasažieri												
Veicināšanas iemaksa	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Citas preces un pakalpojumi	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]
Algas un sociālais nodrošinājums	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]
Starpsumma	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]
Sākšanas izdevumi	0,34	0,18	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Kopā	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]
Kopējie ieņēmumi uz vienu izlidojošo <i>Ryanair</i> pasažieri	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]
Kopējās izmaksas uz vienu izlidojošo <i>Ryanair</i> pasažieri	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]
Papildu iemaksa uz vienu <i>Ryanair</i> pasažieri	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]
Kopējā <i>Ryanair</i> papildu iemaksa (miljonos EUR)	[3–11]	[3–11]	[3–11]	[3–11]	[3–11]	[3–11]	[3–11]	[3–11]	[3–11]	[3–11]	[3–11]	[3–11]

- (548) Šīs plūsmas liecina par papildu pozitīvo ietekmi, ko *Ryanair* radīja visos apskatītajos gados. Tāpat komerciālajam pamatnolīgumam noteikti ir pozitīva neto pašreizējā vērtība neatkarīgi no izvēlēta kapitāla vidējām svērtajām izmaksām.
- (549) Tomēr, piemēram, lai aprēķinātu 2004. gada pasākuma NPV, Komisija noteica izmantojamo diskonta likmi. Šī likme ir atbalstu piešķirušās struktūras kapitāla vidējās svērtās izmaksas piešķiršanas brīdī. Kā norādīts 538. apsvērumā, Komisija ņēma vērā BSCA kapitāla izmaksu vidējās svērtās izmaksas. Komisija aplēsa, ka šīs izmaksas sasniedz 9,7 %, pamatojoties uz šādiem pieņēmumiem:
- finansējums vienīgi no pašu kapitāla,
 - riska prēmija 5,72 % ⁽¹⁹⁷⁾ apmērā,
 - beta koeficients 0,95 ⁽¹⁹⁷⁾,
 - bez riska izvietotā kapitāla izmaksas pirms nodokļiem robežās no 4,2 % līdz 4,4 %.
- (550) Turpmākā tabula raksturo 2004. gada komerciālā pamatnolīguma neto pašreizējās vērtības aprēķina rezultātus, pamatojoties uz diskonta likmi 9,7 %.

24. tabula

2004. gada pasākuma neto pašreizējā vērtība (NPV)

(miljonos EUR)	
	Diskonta likme 9,7 %
NPV	53

Šī pozitīvā NPV apstiprina, ka bija sagaidāms – 2004. gada komerciālais pamatnolīgums palielinās “reģiona-SOWAER-BSCA” rentabilitāti.

- (551) Aviācijas pamatnostādņu 66. punkts paredz, ka šiem līgumiem jāiekļaujas vispārējā stratēģiskā sistēmā, kuras mērķis ir nodrošināt lidostas rentabilitāti vismaz ilgtermiņā. Šim nolūkam 2004. gada 15. aprīļa sanāksmē BSCA valde pieņēma zināšanai priekšlikumus, kas iesniegti *Ryanair*, un pilnvaroja “deleģēto administratoru veikt pārbaudi par BSCA uzņēmējdarbības plānu un izmērīt attiecīgo priekšlikumu iespējamo ietekmi”. “Vispārējai analīzei arī jāapstiprina, ka jebkurā aspektā lidostas ilgtspēja un nākotne nekādā gadījumā netiks apdraudēta un BSCA ilgtermiņā ir pietiekamas turpmākās attīstības iespējas”. Nākamajā sanāksmē 2004. gada 6. maijā “valde konstatēja, ka priekšlikumi, kas nesēn apspriesti Dublinā ar *Ryanair* pārstāvjiem, ņemot vērā lidostas paredzamo attīstību, varētu nodrošināt Šarleruā sabiedrības *Ryanair* darbības saglabāšanu uz sākotnējā uzņēmējdarbības plāna nosacījumiem (...)”. Tā kā sākotnējais uzņēmējdarbības plāns pats iekļaujas ilgtermiņa attīstības stratēģijā, Komisija no tā secina, ka arī 2004. gada komerciālais pamatnolīgums iekļaujas šajā stratēģijā.
- (552) Tā kā tika izpildīts kritērijs par privātu uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, 2004. gada komerciālais pamatnolīgums nav valsts atbalsts.

iii) 2005. gada līgums

- (553) Lai noteiktu, vai 2005. gada līgums no *ex ante* viedokļa veicināja rentabilitāti strukturāli, kas piešķir atbalstu saskaņā ar aviācijas pamatnostādņu 63. punktu, Komisija noteica, vai 2005. gada līguma NPV bija pozitīva attiecībā uz struktūru “reģions-SOWAER-BSCA”. Alternatīva iespēja bija atteikties no līguma ar *Ryanair*, kad 2006. gada martā beigtos derīguma termiņš BSCA 2004. gada 24. jūnija vēstulei *Ryanair*.

⁽¹⁹⁷⁾ Sk. 156. zemspītras piezīmi.

- (554) Lai aprēķinātu NPV, Komisija rekonstruēja uzņēmējdarbības plānu struktūrai "reģions-SOWAER-BSCA", iekļaujot tajā vienīgi saimnieciskās darbības ieņēmumus un izmaksas, kas saistītas ar 2005. gada līgumu. Šim nolūkam Komisija izmantoja BSCA 2004. gada 24. janvāra vispārīgo uzņēmējdarbības plānu, kas, kā apgalvo Beļģija, ir uzņēmējdarbības plāns, kas sagatavots saistībā ar 2004. gada lēmumu, lai apstiprinātu jauno priekšlikumu, kas bija jāiesniedz *Ryanair*, un tas lika nosūtīt *Ryanair* 2005. gada 9. decembra priekšlikumu ⁽¹⁹⁸⁾. Pēc tam Komisija piemēroja to pašu metodiku, ko tā izmantoja attiecībā uz 2001. gada līgumiem un kas aprakstīta 524. apsvērumā.
- (555) Lai noteiktu robežizmaksas, kas saistāmas ar 2005. gada līgumu, Komisija jo īpaši pārbaudīja, vai reģionam, SOWAER vai BSCA būtu jāveic kādi ieguldījumi saistībā ar 2005. gada līgumu. Saskaņā ar šo līgumu struktūrai "reģions-SOWAER-BSCA" nebija pienākuma veikt jaunus ieguldījumus. Lēmumi par ieguldījumiem, kas paredzēti 2002. gada SOWAER un BSCA nolīgumā, un par 2003. gada ieguldījumiem jau bija pieņemti, un darbi uzsākti. Turklāt, kā norādīts 533. apsvērumā, ieguldījumu programma, kas iekļauta 2002. gada SOWAER un BSCA nolīgumā, iespējams, būtu pieņemta arī gadījumā, ja nebūtu līgumu ar *Ryanair*. Tas pats attiecas arī uz 2003. gada grozījumu ieguldījumu programmā, kas atbilst tai pašai lidostas attīstības loģikai, iespēju robežās paredzot dažādus klientus, proti, aviosabiedrības. Komisija no tā secina, ka nav pareizi saistīt papildu ieguldījumu izmaksas ar 2005. gada līgumu.
- (556) Pamatojoties uz šiem pieņēmumiem, Komisija noteica, ka naudas plūsmas, kas ir būtiskas, analizējot 2005. gada pasākuma rentabilitāti, ir šādas.

⁽¹⁹⁸⁾ Sk. 198. zemsvītras piezīmi.

2005. gada pasākuma paredzamā naudas plūsma

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ryanair izlidojošo pasažieru skaits	1 155 498	1 258 976	1 499 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999
Kopējais izlidojošo pasažieru skaits	1 226 732	1 381 415	1 644 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635
Ieņēmumi uz vienu izlidojošo pasažieri										
Pasažieru nodeva	2,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nolaišanās maksa	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]
Komerciālās koncesijas	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]
Pārkraušana	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]
Degviela	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]
Maksa par infrastruktūras pieejamību	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Kopā	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]
Izmaksas uz vienu izlidojošo pasažieri										
Veicināšanas iemaksa	0,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Pirkumi beznodokļu tirdzniecībā										
Līdzekļi vides aizsardzībai										
Citas preces un pakalpojumi	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]
Algas un sociālais nodrošinājums	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]

- (557) Šīs plūsmas liecina par papildu pozitīvo ietekmi, ko *Ryanair* radīja visos apskatītajos gados. Tā 2005. gada līgumam noteikti ir pozitīva neto pašreizējā vērtība neatkarīgi no izvēlēta kapitāla vidējām svērtajām izmaksām.
- (558) Tomēr, piemēram, lai aprēķinātu 2005. gada pasākuma NPV, Komisija noteica izmantojamo diskonta likmi. Šī likme ir atbalstu piešķirušās struktūras kapitāla vidējās svērtās izmaksas piešķiršanas brīdī. Kā norādīts 538. apsvērumā, Komisija ņēma vērā BSCA kapitāla izmaksu vidējās svērtās izmaksas. Komisija aplēsa, ka šīs izmaksas sasniedz 9,3 %, pamatojoties uz šādiem pieņēmumiem:
- finansējums vienīgi no pašu kapitāla,
 - riska prēmija 5,74 % ⁽¹⁹⁹⁾ apmērā,
 - beta koeficients 0,97 ⁽¹⁹⁹⁾,
 - bez riska izvietotā kapitāla izmaksas pirms nodokļiem svārstās no 3,5 % līdz 3,9 %.
- (559) Turpmākā tabula raksturo 2005. gada līguma pašreizējās vērtības aprēķina rezultātus, pamatojoties uz diskonta likmi 9,3 %.

26. tabula

2005. gada pasākuma neto pašreizējā vērtība (NPV)

(miljonos EUR)	
	Diskonta likme 9,3 %
NPV	80,6

Šī pozitīvā NPV pierāda, ka bija sagaidāms – 2005. gada līgums palielinās “reģiona-SOWAER-BSCA” rentabilitāti.

- (560) Attiecībā uz nosacījumu, kas minēts aviācijas pamatnostādņu 66. punktā, saskaņā ar kuru šim līgumam jāiekļaujas vispārējā stratēģiskā sistēmā, kuras mērķis ir nodrošināt lidostas rentabilitāti, 2005. gada 8. decembra nota, ar kuru BSCA valdi iepazīstināja ar BSCA komerciālo priekšlikumu *Ryanair*, norāda, ka šā priekšlikuma pamatā ir uzņēmējdarbības plāns 2006.–2015. gadam. Tas paredzēja, ka valdei jānodrošina, lai minētais plāns panāk pieņemamu un pietiekamu rentabilitāti, kas amortizētu nākotnē gaidāmās svārstības saistībā ar budžeta aplēsēm (zemsvītras piezīme norāda, ka šis uzņēmējdarbības plāns ir sagatavots, izmantojot izmaksu un ieņēmumu aptuvenas aplēses). BSCA atgādina, ka tarifiem, ko piemēro lidlauka pakalpojumiem (“pārkraušanai”), “jānodrošina izmaksu segšana un jārada pamatota peļņas norma”. Tālāk šajā notā BSCA norāda, ka “izmaksas, kas saistītas ar lidlauka pakalpojumiem, un to pamatotība ir stūrakmens, uz kā pamatots priekšlikums *Ryanair*. Liela šo izmaksu daļa ir nemainīga vai daļēji mainīga, un tādējādi izmaksas uz vienu pasažieri ir atkarīgas no pārvadāto pasažieru skaita. Minimālais rotāciju skaits ir paredzēts komerciālajā piedāvājumā (ar *Ryanair*), un šā minimuma neievērošana pilnīgi noteikti ietekmēs pārkraušanas darbību radītos zaudējumus BSCA kopumā. To novēršanai ir paredzētas soda sankcijas”. No šīs informācijas Komisija secināja, ka pat gadījumā, ja BSCA komerciālais piedāvājums *Ryanair* radīja vairākus riskus BSCA ieskatā, jo īpaši risku, ka rentabilitāte būs nepietiekama, pieņemot, ka *Ryanair* satiksme būs mazāka par paredzēto, šā priekšlikuma pamatā tomēr bija attīstības stratēģija, ar kuru BSCA plānoja, izmantojot *Ryanair* radīto satiksmi, samazināt izmaksas uz vienu pasažieri un tādējādi nodrošināt pietiekamu peļņas normu.
- (561) Tā kā tika izpildīts kritērijs par privātu uzņēmēju, 2005. gada līgums nav valsts atbalsts.

⁽¹⁹⁹⁾ Sk. 156. zemsvītras piezīmi.

iv) BSCA daļu uzņēmumā *Promocy* cesija *Ryanair*

- (562) BSCA 2010. gada 31. martā cedēja *Ryanair* savu daļu *Promocy* 50 % apmērā. BSCA pārdeva šīs akcijas par to bilances vērtību (proti, EUR 100 par vienu akciju) par kopējo summu EUR 31 100. Visi BSCA kā *Promocy* akcionāra riski un pienākumi tika nodoti *Ryanair*.
- (563) Šīs cesijas brīdī *Promocy* naudas līdzekļi bija EUR 261 073 (aktīvu bilance, kapitāla atskaitījumi un likumā noteiktā rezerve) ⁽²⁰⁰⁾. BSCA tādējādi cedēja savas daļas *Promocy*, nododot tās *Ryanair* par summu, kas par EUR 99 436 bija mazāka par pusi no *Promocy* naudas līdzekļiem cesijas brīdī.
- (564) Tomēr Beļģija uzsver, ka cesijas brīdī pastāvēja nodokļu strīds. BSCA būtu jāsedz puse izdevumu, ja tā saglabātu savas daļas *Promocy*. Tāpēc, kā apgalvo Beļģija, BSCA nolēma pārdot savas daļas par to bilances vērtību.
- (565) Beļģija nosūtīja 2010. gada 24. februāra atgādinājumu BSCA finanšu direktoram, adresējot to BSCA valdei un iesakot apstiprināt BSCA veikto cesiju, kad tā pārdeva daļas *Promocy* par bilances vērtību. Šajā atgādinājumā bija norādīts, ka *Promocy* vairs neturpina darbu no brīža, kad 2005. gadā tika noslēgts jauns līgums ar *Ryanair*. Atklājoties informācijai par iepriekš minēto strīdu un pēc tam sākoties tiesas procesam, bija nolemts atstāt *Promocy* pasīvā stāvoklī. Pēc tam, ņemot vērā šā tiesas procesa lēno norisi, BSCA un *Ryanair* nolēma likvidēt *Promocy*. Kā norādīts atgādinājumā, BSCA ierosināja *Ryanair* sadalīt neto aktīvus, kas tolaik bija aptuveni EUR 350 000 vērtībā. *Ryanair* atbildēja, ka labāk būtu "iztukšot" neto aktīvus, tērējot tos turpmākiem mārketinga pasākumiem. Ņemot vērā tiesas procesa esību, BSCA iebilda pret mārketinga darbības atsākšanu. Lai izklūtu no strupceļa, BSCA piedāvāja *Ryanair* cedēt tai savas daļas par bilances vērtību, proti, EUR 31 100, un tas notiktu, pamatojoties uz parakstītu vienošanos ar BSCA kā *Promocy* administratora tūlītēju atkāpšanos. Atgādinājumā norādīts, ka BSCA revidenti un juridiskā padome deva piekrišanu, "apzinoties, tāpat kā mēs, ka tā, iespējams, ir vienīgā izeja". Atgādinājuma autors ieteica valdei apstiprināt šo cesiju, un valde to izdarīja vienprātīgi.
- (566) Komisija uzskata, ka Beļģija ir sniegusi pietiekamu informāciju par strīda esību un apjomu, nosūtot Komisijai paziņojumus par nodokļu labojumiem ⁽²⁰¹⁾.
- (567) Tādējādi Komisija uzskata, ka BSCA rīkojās kā uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos, iebilstot pret mārketinga darbības atsākšanu un piedāvājot *Ryanair* cedēt tai savas daļas par to bilances vērtību, lai izklūtu no strupceļa. Šis pasākums tāpēc nav valsts atbalsts.

v) 2010. gada papildinājums

- (568) Komisija 6.2.1. iedaļā pierādīja, ka 2010. gada papildinājuma noslēgšanas laikā BSCA līdzekļi nebija valsts līdzekļi, turklāt BSCA lēmums noslēgt 2010. gada papildinājumu nebija attiecināms uz valsti.
- (569) Tomēr, pieņemot situāciju, kurā tiktu atzīts, ka šāds Komisijas slēdziens nav pamatots un ka 2010. gada papildinājums faktiski tika piešķirts no valsts līdzekļiem, bet lēmums par 2010. gada papildinājuma piešķiršanu bija attiecināms uz valsti, būtu jāpārbauda, vai 2010. gada papildinājums radīja priekšrocības *Ryanair*.
- (570) Šādā gadījumā būtu pamats uzskatīt, ka struktūra, kas piešķir pasākumu, ir "reģions-SOWAER-BSCA". Tad būtu jāpārbauda, vai "reģions-SOWAER-BSCA" rīkojās kā uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos, noslēdzot 2010. gada papildinājumu.

⁽²⁰⁰⁾ Sk. 76. zemsvītras piezīmi.

⁽²⁰¹⁾ Paziņojumus par nodokļu labojumiem Beļģija nosūtīja Komisijai 2014. gada 22. jūlijā. *Promocy* tos pārskatīja pēc cesijas. Tie attiecās uz 2003., 2004., 2005. un 2006. finanšu gadu un kopā veidoja summu aptuveni EUR 15 miljonu apmērā.

(571) 2010. gada papildinājums paredz:

- atkāpi no personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām maksas vispārīgā līmeņa, saskaņā ar kuru *Ryanair* maksā [10–30] euro centus par vienu pasažieri par gadu, kas ilgst no 2009. gada 1. februāra līdz 2010. gada 31. janvārim; turklāt personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām maksas indeksācijas kārtība paredz samazināt šo tarifu proporcionāli *Ryanair* radītajam satiksmes pieaugumam ⁽²⁰²⁾,
- samazinājumu [10–50] euro centu apmērā par vienu pasažieri, kas piešķirts *Ryanair*, pamatojoties uz lidlauka pakalpojumu tarifkāciju.

(572) Kā apgalvo Beļģija, šis papildinājums ir rezultāts *BSCA* un *Ryanair* sarunām pēc tam, kad attiecībā uz *BSCA* samazinājās lidlauka pakalpojumu izmaksas, jo *Ryanair* ieviesa jaunas procedūras, piemēram, maksu par reģistrēto bagāžu (kas būtiski samazināja reģistrējamās bagāžas apjomu) un obligātu bagāžas reģistrāciju internetā. Kā apgalvo Beļģija, *BSCA* nolēma dalīties ar *Ryanair* peļņā, ko deva šāds izmaksu samazinājums, apmaiņā pret *Ryanair* apņēmašanos izvietot Šarleruā bāzē vēl četrus gaisa kuģus.

(573) 2010. gada 6. decembra papildinājuma parakstīšana notika pēc šādiem notikumiem:

- *Ryanair* ieviesa jaunas procedūras, piemēram, obligātu bagāžas reģistrāciju internetā (*web check-in*) un maksu par reģistrēto bagāžu, tā būtiski samazinot reģistrējamās bagāžas apjomu un ļaujot *BSCA* ietaupīt,
- 2009. gada maijā *BSCA* ar *Ryanair* apsprieda iespējamo gaisa kuģu skaita palielināšanu un lidlauka pakalpojumu ("pārkraušanas") maksas samazināšanu pēc jauno *Ryanair* procedūru ieviešanas,
- 2009. gada 30. novembrī *Ryanair* rakstīja *BSCA* ⁽²⁰³⁾, piedāvājot noslēgt vienošanos attiecībā uz lidlauka pakalpojumu maksas samazināšanu par [10–50] euro centiem, un tas atbilda pusei no *BSCA* ietaupījumiem, kas radās saistībā ar *Ryanair* ieviestajām jaunajām procedūrām. *Ryanair* arī norādīja, ka nevēlas neko maksāt par personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Turklāt *Ryanair* apstiprināja savus plānus attiecībā uz ekspansiju Šarleruā,
- *BSCA* priekšsēdētājs 2009. gada 2. decembrī rakstīja *Ryanair*, ka, lai varētu izskatīt iespēju piešķirt tai jaunas laika nišas, vispirms nepieciešams, lai *Ryanair* iesniedz pieprasījumu *BSCA* valdei samazināt lidlauka pakalpojumu maksu,
- kā apgalvo Beļģija, tas notika pēc vienošanās mutvārdos par šo ekspansiju un izmaksu samazināšanu (Beļģija norāda, ka šajā posmā nebija rakstveida līguma, ņemot vērā nepieciešamību iesniegt dokumentus valdei un joprojām nepabeigto diskusiju par personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām),
- *BSCA* finanšu direktors 2010. gada 8. janvārī iesniedza *BSCA* valdei iekšēju notu un finanšu dokumentus, lai pierādītu ieinteresētību uzņemt vēl četrus gaisa kuģus ar nosacījumiem, par kuriem panākta vienošanās (t. i., par [10–50] euro centiem samazinot pārkraušanas maksu uz vienu pasažieri). Minētie dokumenti bija šādi:
 - peļņas un zaudējumu prognoze, kas pierāda, ka rezultātus ietekmēs fakts, ka *Ryanair* izvietos četrus papildu gaisa kuģus savā bāzē Šarleruā,
 - darblapa, kas ļauj *BSCA* noteikt sarunu robežas, lai varētu piešķirt *Ryanair* lidlauka pakalpojumu maksas papildu atlaidi, vienlaikus saglabājot pietiekamu rentabilitāti lidlauka pakalpojumiem un palielinot ieņēmumus no komerciālām darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju (beznodokļu tirdzniecība, *Horeca*, autostāvvietas, autobuss u. c.),
- 2010. gada 24. februārī *Ryanair* visbeidzot piekrita maksāt [10–30] euro centus par izlidojošo pasažieri kā maksu par personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, ja tiek ievērots nosacījums, ka šī summa turpmākajos gados tiks samazināta proporcionāli *Ryanair* satiksmes pieaugumam Šarleruā,

⁽²⁰²⁾ Sk. 74. zemsvītras piezīmi.

⁽²⁰³⁾ *Ryanair* 2009. gada 30. novembra vēstule *BSCA*, kuru Beļģija iesniedza 2014. gada 22. jūlijā.

- 2010. gada 29. aprīlī papildinājuma projekts tika apspriests BSCA valdē; BSCA ģenerāldirektors norādīja, ka šis papildinājums jau tiek piemērots (četrus gaisa kuģu ierašanās 2010. gada vasaras sezonā),
- 2010. gada 6. decembrī BSCA un *Ryanair* apstiprināja 2010. gada papildinājumu, kas jau tiek piemērots.

1. Attiecībā uz BSCA piešķirto lidlauka pakalpojumu maksas samazinājumu par [10–50] euro centiem

- (574) Pirmkārt, Komisija uzsver, ka šā samazinājuma apjoms ir tikai puse no BSCA ietaupījumiem, kas iegūti *Ryanair* ieviesto procedūru dēļ. Komisija arī konstatē, ka *Ryanair* bija zināms ⁽²⁰⁴⁾ BSCA iegūto ietaupījumu apjoms, un attiecībā uz BSCA šis apstāklis sarunas apgrūtināja.
- (575) Otrkārt, Komisija atzīst, ka BSCA bija arī ievērojami grūtāk atteikties piešķirt šādu samazinājumu tāpēc, ka *Ryanair* plānoja izvietot savā Šarleruā bāzē četrus papildu gaisa kuģus. Tā, zinot, ka *Ryanair* satiksmes apjoms 2009. gadā sasniedza 3 289 725 pasažierus, un pieņemot, ka puse no tiem bija izlidojošie pasažieri, samazinājums [10–50] euro centi par vienu izlidojošo pasažieri neļāva BSCA nopelnīt EUR [500 000–2 000 000], proti, būtiski mazāk par *EBIT* ⁽²⁰⁵⁾ palielinājumu par [3–7] miljoniem, ko saskaņā ar BSCA aprēķiniem varēja gaidīt no četriem papildu gaisa kuģiem ⁽²⁰⁶⁾.

2. Attiecībā uz personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām maksas samazinājumu par [10–30] euro centiem, kas piešķirts *Ryanair*

- (576) Beļģija apgalvo, ka Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1107/2006 ⁽²⁰⁷⁾ paredz iespēju (un nevis pienākumu) noteikt maksu personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, lai atgūtu lidostām radušās izmaksas ⁽²⁰⁸⁾. Kā apgalvo Beļģija, BSCA bija ļoti grūti iekasēt šo maksu no aviosabiedrībām. BSCA centās atgūt no *Ryanair* daļu no personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pakalpojuma organizācijas izmaksām, taču *Ryanair* vienmēr atteicās maksāt BSCA ieplānoto maksu, jo apstrīdēja tās summu vairāku iemeslu dēļ ⁽²⁰⁹⁾. Kā apgalvo Beļģija, 2010. gada papildinājums ļāva panākt vienošanos ar *Ryanair* par maksas par personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām nomaksu, protams, par mazāku summu, nekā paredzēja vispārīgais tarifs, taču tā nebija nulle.
- (577) Komisija konstatē, ka līdz 2010. gadam *Ryanair* nemaksāja maksu par personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, un, šķiet, ka BSCA nespēja to iekasēt no *Ryanair*. Tādējādi vienošanās, kaut arī par mazāku summu, uzlaboja BSCA rentabilitāti.
- (578) Komisija arī norāda, ka samazinājums par [10–30] euro centiem par vienu izlidojošo pasažieri nozīmē, ka BSCA nenopelna aptuveni EUR [100 000–300 000] ⁽²¹⁰⁾. Pieskaitot samazinājumu par [10–50] euro centiem par vienu izlidojošo pasažieri maksu par lidlauka pakalpojumiem, kopējā BSCA nenopelnītā summa sasniedz aptuveni EUR [0,6–2,3] miljonus, proti, ievērojami mazāk par *EBIT* ⁽²¹¹⁾ palielinājumu par [3–7] miljoniem, ko saskaņā ar BSCA aprēķiniem varēja gaidīt no četriem papildu gaisa kuģiem ⁽²¹²⁾.

⁽²⁰⁴⁾ Sal. ar *Ryanair* 2009. gada 30. novembra vēstuli.

⁽²⁰⁵⁾ Ienākumi pirms procentu un nodokļu atreķināšanas.

⁽²⁰⁶⁾ Sal. ar peļņas un zaudējumu prognozēm, kas iesniegtas BSCA valdei.

⁽²⁰⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 5. jūlija Regula (EK) Nr. 1107/2006 par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu (OV L 204, 26.7.2006., 1. lpp.).

⁽²⁰⁸⁾ Regulas (EK) Nr. 1107/2006 8. panta 3. punkts paredz, ka, “[l]ai nodrošinātu šai palīdzībai finansējumu, lidostas vadības dienests var nediskriminējošā veidā noteikt īpašu maksu gaisa pārvadātājiem, kuri izmanto attiecīgo lidostu”.

⁽²⁰⁹⁾ Ir četri šādi iemesli:

- *Ryanair* reisos personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām skaits gaisa kuģī ir ierobežots līdz četriem (pamatojoties uz atļaujām, ko izdevušas Īrijas iestādes, kas atbild par drošību izmantotajā šāda veida gaisa kuģī), bet citas aviosabiedrības, kas apkalpo Dienvidu Briseles Šarleruā lidostu, nav noteikušas maksimālo personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām skaitu vienā reisā,
- *Ryanair* paredz pienākumu informēt par personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām klātbūtni gaisa kuģī 48 stundas iepriekš, pretējā gadījumā šis pakalpojums netiek nodrošināts; citas sabiedrības neparedz šāda veida pienākumu, un tas nozīmē BSCA atbildību, neraugoties uz iepriekšēja paziņojuma nesniegšanu, kā arī rada papildu izmaksas BSCA,
- apstākļi, ka *Ryanair* ievēro ielidošanas un izlidošanas laiku, ļauj organizēt šo pakalpojumu efektīvāk,
- skaidra un plaši piemērota *Ryanair* procedūra attiecībā uz personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (lūdzot viņus ierasties lidostā ne vēlāk kā 1 stundu un 40 minūtes pirms reisa izlidošanas) ļauj BSCA optimizēt šo pakalpojumu un attiecīgi samazināt izmaksas salīdzinājumā ar citām aviosabiedrībām.

⁽²¹⁰⁾ Zinot, ka *Ryanair* satiksmes apjoms 2009. gadā bija 3 289 725 pasažieri, un pieņemot, ka puse no tiem bija izlidojošie pasažieri.

⁽²¹¹⁾ Sk. 209. zemsvītras piezīmi.

⁽²¹²⁾ Sk. 210. zemsvītras piezīmi.

- (579) Attiecībā uz nosacījumu, kas minēts pamatnostādņu 66. punktā, saskaņā ar kuru nolīgumam ir jāatbilst vispārējai stratēģijai, kā nodrošināt lidostas rentabilitāti, 2010. gada papildinājums, šķiet, ir 2005. gada līguma salīdzinoši ierobežots uzlabojums – nevis šā līguma pārstrādāta redakcija –, un pats pamatojas uz attīstības stratēģiju, ar kuru BSCA vēlējas, izmantojot *Ryanair* piesaistīto satiksmi, palielināt ieņēmumus no aeronavigācijas un ne-aeronavigācijas darbībām, vienlaikus samazinot izmaksas uz vienu pasažieri, un tādējādi nodrošināt pietiekamu peļņas normu vairāk vai mazāk ilgstošā laikposmā.
- (580) Pieņemot, ka var uzskatīt – 2010. gada papildinājums tika piešķirts no valsts līdzekļiem un lēmums par 2010. gada papildinājuma piešķiršanu bija attiecināms uz valsti –, jāsecina, ka “reģions-SOWAER-BSCA” rīkojās kā uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos, noslēdzot 2010. gada papildinājumu, un tas neveido valsts atbalstu.

6.2.3. Secinājums par valsts atbalsta *Ryanair* esību

- (581) Komisija secina:

- 2010. gada papildinājums netika piešķirts no valsts līdzekļiem, un lēmums par 2010. gada papildinājuma piešķiršanu nebija attiecināms uz valsti,
- i) 2001. gada nolīgumi, ii) 2004. gada 11. jūnija ministra rīkojums un BSCA 2004. gada 24. jūnija vēstule, iii) 2005. gada papildinājums un iv) BSCA cesija, nododot daļas, kas tai piederēja *Promocy*, atbilst kritērijam par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos.

Tādējādi pasākumi par labu *Ryanair* nav valsts atbalsts.

6.3. BSCA atbalstam piešķirto pasākumu saderība ar iekšējo tirgu

- (582) Kā secināts 487. apsvērumā, 2002. gada nolīgumi un 2003. gada ieguldījumu lēmums ir valsts atbalsts, ko saņēma BSCA. Šie atbalsta pasākumi nozīmē, ka no 2002. gada nolīgumiem un 2003. gada ieguldījumu lēmuma izriet, ka ir jāmaksā ļoti maza koncesijas maksa par infrastruktūru, kuru dara pieejamu reģions-SOWAER, par sniegtajiem pakalpojumiem un piešķirtajām subsīdijām, un tā būs tik maza, kamēr beigsies apakšdomēna koncesija, kas piešķirta BSCA, proti, līdz 2040. gadam. Tādējādi šis atbalsts ļauj BSCA samazināt darbības izmaksas, šajā gadījumā – koncesijas maksu. Attiecīgi – tas ir atbalsts darbībai, kas tiek saņemts no 2002. gada un tiks saņemts līdz pat 2040. gadam, ja netiks pieņemti korekcijas pasākumi, lai mainītu kārtību, kādā aprēķina koncesijas maksu. Turklāt, lai atspēkotu apgalvojumu, ka minētais atbalsts varētu būt atbalsts ieguldījumiem, jāatgādina, ka tieši SOWAER, nevis BSCA, ir jāīsteno un jāfinansē ieguldījumu programma, kas pievienota pielikumā SOWAER un BSCA nolīgumam, un ka SOWAER pieder ēkas un infrastruktūra, kurā veic minētos ieguldījumus. Komisijas apzinātie atbalsta pasākumi līdz ar to neparedz atvieglot ieguldījumu izmaksas, kuras parasti būtu jāsedz BSCA, un tie nav atbalsts ieguldījumiem, bet gan atbalsts darbībai.
- (583) Šis iedaļas mērķis ir noteikt, vai minētais atbalsts darbībai, ko saņēma BSCA, var būt saderīgs ar iekšējo tirgu. Turklāt, kā secināts 487. apsvērumā, Komisija neizslēdz iespēju, ka arī BSCA kapitāla palielinājums, kuru SOWAER parakstīja 2002. gadā, var būt valsts atbalsts, ko saņēma BSCA. Attiecībā uz kapitāla palielināšanu, ja šis pasākums ir atbalsts, tas arī ir atbalsts darbībai. Turpmāk Komisija iekļaus šo kapitāla palielināšanu analizē par saderību, pamatojoties uz pieņēmumu, ka tā uzskatāma par atbalstu.

6.3.1. Saderība, pamatojoties uz LESD 106. panta 2. punktu

- (584) Kā apgalvo Beļģija (sal. ar 5.1.2.2. iedaļu), subsīdija, kuru reģions maksā par vairākiem pakalpojumiem, kas saistīti ar lidostas darbību, pieņemot, ka Komisija var atzīt, ka tā ir atbalsts, jebkurā gadījumā ir saderīga ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 106. panta 2. punktu.
- (585) Komisija 410. apsvērumā izklāstīja iemeslus, kāpēc tā uzskata, ka saimnieciska rakstura pakalpojumi, par kuriem reģions maksā subsīdiju, nevar būt vispārējās tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumi.

(586) Turklāt Komisija uzskata, ka ir jāpārbauda saderība pasākumam, kas izriet no 2002. gada nolīgumiem kopumā (proti, koncesijas maksai, kas ir mazāka par tirgus cenas noteikto maksu, ņemot vērā subsīdijas, ko reģions maksā BSCA), nevis tikai reģiona subsīdijas saderība.

(587) Komisija secina, ka pasākumus par labu BSCA nevar atzīt par saderīgiem ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Līguma 106. panta 2. punktu vai uz lēmumiem un pamatnolīgumiem, kuru pamatā ir LESD 106. panta 2. punkts.

6.3.2. Saderība, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punktu

(588) Saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu atbalstu, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādam atbalstam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm, var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.

(589) Saskaņā ar aviācijas pamatnostādņu, kas stājās spēkā 2014. gada 4. aprīlī, 172. punktu Komisija "piemēros šajās pamatnostādnēs izklāstītos principus visām lietām, kas attiecas uz darbības atbalstu (izskatīšanā esoši paziņojumi un nelikumīgs nepaziņots atbalsts) lidostām, pat ja atbalsts piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa un pārejas perioda sākuma".

(590) Kā apgalvo vairākas personas, aviācijas pamatnostādņu piemērošana atbalstam, kas piešķirts pirms minēto pamatnostādņu spēkā stāšanās, būtu pretrunā vispārējiem tiesību principiem (sal. ar 4.1.2. iedaļas b) punktu).

(591) Šajā jomā Komisija uzsver, ka Tiesa spriedumā lietā *Vizcaya* ⁽²¹³⁾ konstatēja:

— ka jaunu noteikumu piemērošana atbalstam, kas sniegts bez paziņošanas, neattiecas uz iepriekšējo situāciju, bet gan uz esošo situāciju,

— ka Savienības noteikumu efektīvai piemērošanai ir nepieciešams, lai Komisija varētu jebkurā brīdī pielāgot novērtējumu šīs politikas vajadzībām, un

— ka dalībvalsts, kas nav paziņojusi Komisijai atbalsta shēmu, nevar pamatoti gaidīt, ka šī shēma tiks novērtēta attiecībā uz noteikumiem, kas bija spēkā tās pieņemšanas brīdī.

Tiesa no tā secināja, ka attiecīgajā lietā Komisija nav pārkāpusi atpakaļejoša spēka neesības principu un juridiskās noteiktības principu, piemērojot jaunus noteikumus, lai novērtētu saderību atbalstam, kas sniegts bez paziņošanas.

(592) Komisija uzskata, ka, tāpat kā lietā *Vizcaya*, arī atbalsts par labu BSCA tika sniegts bez paziņošanas. Tā uzskata, ka aviācijas pamatnostādņu 172. punkta piemērošana attiecīgajiem pasākumiem nav pretrunā vispārējiem tiesību principiem.

(593) Saskaņā ar aviācijas pamatnostādņu 137. punktu: "Darbības atbalstu, kas piešķirts pirms pārejas perioda sākuma (tai skaitā atbalstu, kas izmaksāts pirms 2014. gada 4. aprīļa), var atzīt par saderīgu apjomā, kas atbilst nesegtajām darbības izmaksām, ja ir izpildīti 5.1.2. iedaļas nosacījumi, izņemot 115., 119., 121., 122., 123., 126. līdz 130., 132., 133. un 134. punktu. Jo īpaši, novērtējot pirms 2014. gada 4. aprīļa piešķirta darbības atbalsta saderīgumu, Komisija ņems vērā konkurences kropļojumus."

(594) Lai stimulētu aeronavigācijas nozares attīstību, aviācijas pamatnostādnes tādējādi nodala atbalstu, kas piešķirts pirms pārejas perioda sākuma (tostarp atbalstu, kas izmaksāts pirms 2014. gada 4. aprīļa), no vēlāk piešķirtā atbalsta.

⁽²¹³⁾ Tiesas 2011. gada 9. jūnija spriedums apvienotajās lietās *Diputación Foral de Vizcaya un citi* / Komisija no C-465/09 P līdz C-470/09 P, ECLI:EU:C:2011:372.

- (595) Nosacījumi, kas minēti aviācijas pamatnostādņu 5.1.2. iedaļā, ir šādi:
- ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā,
 - valsts iejaukšanās nepieciešamība,
 - valsts atbalsta kā politikas instrumenta piemērotība,
 - stimulējošas ietekmes pastāvēšana,
 - atbalsta summas samērīgums (līdz nepieciešamajam minimumam ierobežots atbalsts),
 - nevēlamas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību novēršana.
- (596) Komisija tāpēc pārbaudīs, vai atbalsts, kas piešķirts BSCA, proti, 2002. gada nolīgumi, ieguldījumu lēmums un BSCA kapitāla palielināšana, kuru parakstīja SOWAER (attiecībā uz šo pēdējo pasākumu turpmāk pieņemot, ka tas ir valsts atbalsts), atbilst katram no šiem nosacījumiem.

6.3.2.1. Ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā

- (597) Aviācijas pamatnostādņu 113. punktā minēti šādi kopīgu interešu mērķi:
- a) palielina Savienības iedzīvotāju mobilitāti un savienojumus starp reģioniem, izveidojot piekļuves punktus iekšējiem lidojumiem Savienībā; vai
 - b) ir vērsts uz satiksmes pārslodzes novēršanu lidostās, kas ir svarīgākie Eiropas Savienības transporta mezgli; vai
 - c) veicina reģionālo attīstību.”
- (598) Šajā gadījumā atbalsts tika piešķirts, lai veicinātu reģionālo attīstību. Būtībā ziņojumi, kas iesniegti, lai pamatotu valdības lēmumus, pamato ieinteresētību šajos ieguldījumos ar lidostas attīstības pozitīvo ietekmi uz ekonomiku un nodarbinātību Šarleruā un tās reģionā⁽²¹⁴⁾. Risinot problēmas, kas saistītas ar Šarleruā reģiona kā bijušā rūpnieciskā rajona pārveidi, lidostas teritorija tajā tika noteikta par jaunu attīstības centru, kas integrē pētniecību un tehnoloģiju izstrādi, augsto tehnoloģiju nozares un atvērtību Eiropas ekonomikai. Valdības ministra notā ir norādīts: “Ar reģionālās politikas deklarāciju, kas pieņemta 1999. gada 15. jūlijā, Valonijas parlaments atzina, ka reģionālās lidostas ir Valonijas reģionam svarīgi ekonomikas attīstības un darba vietu radīšanas centri gan no ekonomikas viedokļa, gan vides un transporta jomā. Galvenie mērķi ir šādi:
- sniegt īpašu atbalstu saimnieciskās darbības attīstībai, dodot priekšroku sinerģijai ar lidostas darbību (...), lai infrastruktūras veidotāja sabiedriskas nozīmes uzdevumus atbalstītu privātā iniciatīva, kas rada darba vietas,
 - strādāt pie lidostas darbības stratēģiskas integrācijas citos personu un preču pārvadāšanas tīklos,
 - (...),
 - pastiprināt vides aizsardzību un cīņu pret troksni.
- (...) Tādēļ, lai lidosta varētu pildīt savu funkciju kā reģiona ekonomikas virzītājspēks, ir svarīgi nodrošināt to ar pilnīgu infrastruktūru vispārējā attīstības plāna ietvaros.”
- (599) Iepriekš minētā nota apkopo arī rezultātus no vairākiem pētījumiem, kas veikti, lai sniegtu ievirzi Valonijas lidostu attīstības politikai. *Tractebel* veiktais pētījums sniedz novērtējumu par ekonomiskajiem ieguvumiem un darba vietām, ko radītu viena miljona un divu miljonu pasažieru mērķi. No tā izriet, ka viens miljons pasažieru radītu 6 364 darba vietas, bet divi miljoni pasažieru – 8 090 darba vietas.

⁽²¹⁴⁾ Sk., piemēram, Valonijas valdības notu, kas pievienota pielikumā 2000. gada 8. novembra lēmumam, 9. un turpmākās lpp.

- (600) Pieņemot, ka kapitāla palielinājums, kuru parakstīja SOWAER, ir atbalsts, šāda kapitāla palielinājuma mērķis būtu ļaut BSCA novērst iespējamo bankrotu tā, lai BSCA varētu turpināt darbu un līdz ar to sasniegt iepriekšējā apsvērumā minēto sabiedriskas nozīmes mērķi.
- (601) Pamatojoties uz pašlaik pieejamajiem datiem, Komisija konstatē, ka atbalsts ir faktiski veicinājis Šarleruā reģiona attīstību, ļaujot pārveidot viduvēju lidostu par lielu reģionālo lidostu ar gandrīz septiņiem miljoniem pasažieru gadā un radot būtisku saimniecisko darbību gan lidostā, gan tās apkārtnē. Attiecībā uz darba vietām, kā liecina Beļģijas Valsts bankas pētījums, kura pamatā ir 2009. gada dati, Šarleruā lidosta ir tieši nodrošinājusi 1 323 pilnas slodzes ekvivalenta darba vietas un netieši radījusi 1 525 pilnas slodzes ekvivalenta darba vietas.
- (602) Komisija uzskata, ka šis atbalsts ir veicinājis precīzi definēta sabiedriskas nozīmes mērķa sasniegšanu, proti, Šarleruā un tās reģiona ekonomisko attīstību.
- (603) Tomēr vēl jāpārbauda saskaņā ar aviācijas pamatnostādņu 114. punktu, vai šis atbalsts nesekmē nerentablu lidostu darbības pārklāšanos.
- (604) Šajā gadījumā Komisija uzskata, ka lidostas izmantošanas perspektīvas, kas raksturotas 2000.–2001. gadā veiktajos pētījumos ⁽²¹⁵⁾, proti, īsi pirms šo pasākumu pieņemšanas, bija pietiekamas ieguldījumu pamatošanai. No šiem pētījumiem būtībā izriet, ka Šarleruā lidosta bija pieprasīta, jo īpaši zemo cenu segmentā, kurā lidosta *Bruxelles-National* tolaik nedarbojās. Šarleruā lidostas attīstība un tās apsaimniekotāja BSCA rentabilitāte *a posteriori* apliecina šādu attīstības perspektīvu esību. Tā, 2013. gada beigās BSCA pašreizējie ieņēmumi pirms nodokļiem sasniedza EUR 14,86 miljonus, proti, vairāk par valsts atbalsta summu, ko tā minētajā gadā saņēma (atbalsta summas ir norādītas 34. tabulā).
- (605) Protams, kā norādīts 484. apsvērumā un papildināts 626. apsvērumā, Šarleruā lidostas apkalpošanas zona daudzējādā ziņā pārklājas ar lidostas *Bruxelles-National* apkalpošanas zonu. Kā parādīts no 627. līdz 641. apsvērumam, atbalsts izraisīja būtiskus konkurences izkropļojumus, kas ietekmēja pasažieru skaita pieaugumu lidostā *Bruxelles-National* segmentā, kas aptver tuvos un vidēja attāluma tiešos reisus. Tādējādi lidostā *Bruxelles-National* paliek pāri neizmantotas jaudas (kā apgalvo *Brussels Airport Company* – lidostas *Bruxelles-National* apsaimniekotājs – *Bruxelles-National* jauda sasniedz 28 miljonus pasažieru).
- (606) Tomēr no brīža, kad 2002. un 2003. gadā tika piešķirts atbalsts BSCA, satiksme lidostā *Bruxelles National* vienmēr saglabājās virs 14 miljoniem pasažieru, proti, sasniedzot pusi no tās teorētiskās jaudas. No 2002. gada ⁽²¹⁶⁾ šī satiksme palielinājās (izņemot 2009. gadu), lai gan izaugsme bija mērena, salīdzinot ar Šarleruā lidostas izaugsmi.

27. tabula

Pasažieru skaita izmaiņas lidostā *Bruxelles-National* un Šarleruā

	(miljonos)											
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bruxelles-National	14,4	15,2	15,6	16,1	16,7	17,8	18,5	17	17,1	18,8	18,9	19,1
Šarleruā	1,3	1,8	2,0	1,9	2,2	2,5	3,0	3,9	5,2	5,9	6,5	6,8

Avoti: brusselsairport.be un charleroi-airport.com.

⁽²¹⁵⁾ *Tractebel* stratēģiskais pētījums par Šarleruā lidostas attīstību, kas tika pabeigts 2000. gada aprīlī. Roland Berger 2000. gada jūlijā pētījums par Valonijas lidostu stratēģijas izstrādi. Pētījums, ko pasūtīja *Grands travaux de Marseille* par Šarleruā lidostas potenciālo attīstību.

⁽²¹⁶⁾ Pēc *Sabena* bankrota 2001. gada beigās satiksme *Bruxelles-National* samazinājās no 19,7 miljoniem 2001. gadā līdz 14,4 miljoniem 2002. gadā.

EBIT⁽²¹⁷⁾ rādītājs BAC ir pozitīvs vismaz no 2006. gada [...].

- (607) Tādējādi Komisija konstatē, ka, lai gan atbalsts BSCA ietekmēja pasažieru satiksmes izaugsmi lidostā *Bruxelles-National* un apjomradīto ietaupījumu dēļ samazināja BAC rentabilitāti, tomēr tas neizraisīja nerentablu lidostu darbības pārklāšanos. Tas jo īpaši ir izskaidrojams ar gaisa pārvadājumu pakalpojumu lielo blīvumu⁽²¹⁸⁾ un ievērojamo pieprasījumu⁽²¹⁹⁾ Šarleruā lidostas un lidostas *Bruxelles-National* apkalpošanas zonās, kas ļāva abām lidostām saglabāt rentabilitāti.

6.3.2.2. Valsts iejaukšanās nepieciešamība

- (608) Kā norādīts aviācijas pamatnostādņu 116. un 118. punktā, “valsts atbalsts būtu jāvērs uz situācijām, kurās atbalsts var sniegt reālus uzlabojumus, kurus nevar nodrošināt tirgus. (...) Pašreizējos tirgus apstākļos nepieciešamība pēc publiska finansējuma, ar ko finansēt darbības izmaksas, augstu pastāvīgo izmaksu dēļ būs atšķirīga atkarībā no lidostas lieluma, un parasti tā būs proporcionāli lielāka mazāku lidostu gadījumā”. Komisija uzskata, ka lidostām, kuras uzņem no viena līdz trim miljoniem pasažieru gadā, “parasti jāspēj pašām segt lielāko daļu ekspluatācijas izmaksu” un ka lidostas, kuras uzņem vairāk par trim miljoniem pasažieru gadā, “parasti ir rentablas ekspluatācijas līmenī, un arī tām ir jāspēj segt ekspluatācijas izmaksas”.
- (609) Komisija tomēr norāda, ka aviācijas pamatnostādņu 119. punkts, saskaņā ar kuru “[t]ādēļ Komisija uzskata, ka lidostas ikgadējā pasažieru plūsma nedrīkst pārsniegt trīs miljonus pasažieru, lai lidosta būtu tiesīga saņemt darbības atbalstu”⁽²²⁰⁾, nav piemērojams atbalstam, kas piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa.
- (610) Laikā, kad 2002. un 2003. gadā tika pieņemti lēmumi par šiem pasākumiem, satiksmes apjoms Šarleruā lidostā bija robežās no viena līdz diviem miljoniem pasažieru. BSCA 2002. gada uzņēmējdarbības plāns paredzēja, ka 2011. gadā satiksme pārsniegs trīs miljonus pasažieru.
- (611) BSCA 2002. gada uzņēmējdarbības plāns arī paredzēja, ka, pat saņemot atbalstu, BSCA kļūs rentabla tikai 2005. gadā (faktiski BSCA kļuva rentabla 2004. gadā). Tādējādi, ja koncesijas maksa būtu vienāda ar maksu, kas atbilst tirgus cenai, reģions un SOWAER varētu gaidīt, ka BSCA radīsies ekspluatācijas zaudējumi vismaz pirmajos gados un ka tas izraisīs finansiālas grūtības, apdraudot Šarleruā lidostas darbību un attīstību, tādējādi arī atbalstam izvirzītā ekonomikas attīstības mērķa sasniegšanu. Tāpat, ja nebūtu 2002. gada kapitāla palielinājuma, BSCA rastos finansiālas grūtības, kas apdraudētu Šarleruā lidostas darbību un attīstību. Turklāt bez šā atbalsta BSCA būtu spiesta prasīt no *Ryanair* un citām aviosabiedrībām ievērojami augstāku aeronavigācijas maksu, lai nodrošinātu savu finansiālo līdzsvaru. Šādi pieņemot, ir iespējams, ka *Ryanair* – BSCA galvenais klients – būtu nolēmis pārcelt savu bāzi no Šarleruā uz citu lidostu, proti, būtiski samazināt darbību šajā lidostā, un arī tas apdraudētu lidostas attīstību un ieguvumus, ko reģions gaidīja attiecībā uz ekonomikas attīstību.
- (612) Pamatojoties uz 2002. gada uzņēmējdarbības plānu, Komisija uzskata, ka 2002. un 2003. gada atbalsts bija nepieciešams.

⁽²¹⁷⁾ Sk. 209. zemsvītras piezīmi.

⁽²¹⁸⁾ Abu lidostu apkalpošanas zonas aptver Briseles galvaspilsētas reģionu ar 1,2 miljoniem iedzīvotāju, un apdzīvotības blīvums tajā sasniedz 7 250 cilvēku uz kvadrātkilometru. Apdzīvotības blīvums Beļģijā (tas, protams, precīzi neatbilst abu lidostu apkalpošanas zonām) ir viens no lielākajiem pasaulē, sasniedzot 364 iedzīvotājus uz kvadrātkilometru.

⁽²¹⁹⁾ Abu lidostu apkalpošanas zonas ietver Briseles galvaspilsētas reģionu. Tajā ir izvietotas ES iestādes, starptautiskās organizācijas un daudznacionālie uzņēmumi, tāpēc pieprasījums pēc aviopakalpojumiem ir liels. Turklāt iekšzemes kopprodukts uz vienu iedzīvotāju Beļģijā (tas, protams, precīzi neatbilst abu lidostu apkalpošanas zonām), izsakot pirkspējas standartos, par 20 % pārsniedz Eiropas Savienības vidējo rādītāju (avots: *Eurostat*).

⁽²²⁰⁾ Faktiskā vidējā ikgadējā pasažieru plūsma divu iepriekšējo finanšu gadu laikā pirms gada, kurā atbalsts ir paziņots vai faktiski piešķirts vai izmaksāts (nepaziņota atbalsta gadījumā). Jaunizveidotas pasažieru lidostas gadījumā būtu jāņem vērā prognozētā vidējā ikgadējā pasažieru plūsma divu finanšu gadu laikā pēc komerciālu pasažieru gaisa pārvadājumu uzsākšanas. Šie ierobežojumi attiecas uz vienvirziena ceļotājiem, un tas nozīmē, piemēram, ka pasažieris, kas lido no lidostas un atpakaļ uz to, tiktu ieskaitīts divreiz. Tie attiecas uz individuāliem maršrutiem. Ja lidosta ir daļa no lidostu grupas, pasažieru skaitu nosaka katrai lidostai atsevišķi.

6.3.2.3. Valsts atbalsta kā politikas instrumenta piemērotība

- (613) Aviācijas pamatnostādņu 120. punkts paredz, ka “[d]alībvalstīm ir jāpierāda, ka atbalsts ir piemērots, lai sasniegtu paredzēto mērķi vai atrisinātu problēmas, kuru risināšanai šis atbalsts ir paredzēts. Atbalsta pasākums netiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja mazāk kropļojoši politikas instrumenti vai atbalsta instrumenti ļauj sasniegt to pašu mērķi”.
- (614) Saistībā ar aviācijas pamatnostādņu 121.–123. punktu pat tad, ja minētie punkti šajā gadījumā formāli nav piemērojami, var pārbaudīt, vai eksistēja politikas instruments, kas ļautu sasniegt to pašu mērķi, vēl vairāk sekmējot lidostas efektīvu apsaimniekošanu. Instrumenti, ar ko iepriekš nosaka atbalsta summu, lai segtu paredzamo finansējuma deficītu, ir tie instrumenti, kas sekmē lidostas efektīvu apsaimniekošanu.
- (615) BSCA maksātā koncesijas maksa tiek noteikta *ex ante* un tādējādi stimulē BSCA apsaimniekot lidostu efektīvi. Savukārt, ja reģiona par pakalpojumiem maksātā subsīdija patiešām ir atkarīga no izmaksām, nevis no vienreizēja maksājuma, kas definēts *ex ante*, šīs subsīdijas daļa, kas attiecas uz saimnieciska rakstura pakalpojumiem, joprojām ir salīdzinoši neliela. Tāpat, 2002. gada kapitāla palielinājums ir vienreizēja iejaukšanās, kas tāpēc neizriet no vienreizēja maksājuma, kas definēts *ex ante*, taču tā ir summa, kas ir relatīvi ierobežota, salīdzinot ar atbalsta summām, kas izriet no 2002. gada nolīgumiem un 2003. gada ieguldījumu lēmuma. Tādējādi Komisija secina, ka atbalsts BSCA saglabā stimulus BSCA apsaimniekot lidostu efektīvi un ir piemērots politikas instruments.

6.3.2.4. Stimulējošas ietekmes esība

- (616) Aviācijas pamatnostādņu 124. punkts norāda, ka “[d]arbības atbalstam ir stimulējoša ietekme, ja ir ticams, ka bez darbības atbalsta un ņemot vērā iespējamo ieguldījumu atbalstu un pasažieru plūsmas apjomu, saimnieciskās darbības līmenis attiecīgajā lidostā tiktu būtiski samazināts”.
- (617) Atbalsts BSCA nodrošināja Šarleruā lidostas modernizāciju un tās jaudas palielināšanu, vienlaikus saglabājot BSCA darbības izmaksas līmeni, kas ļāva piedāvāt un uzturēt pievilcīgus nosacījumus aviosabiedrībām, kas lietoja lidostu, jo īpaši *Ryanair*, neradot būtiskas finansālās grūtības. Būtībā, kā norādīts 611. apsvērumā, bez šā atbalsta BSCA būtu spiesta prasīt no *Ryanair* un citām aviosabiedrībām ievērojami augstāku aeronavigācijas maksu. Šādi pieņemot, iespējams, ka *Ryanair* – BSCA galvenais klients – būtu nolēmis pārvietot savu bāzi no Šarleruā uz citu lidostu, proti, būtiski samazināt darbību šajā lidostā.
- (618) Komisija no tā secina, ka bez šā atbalsta Šarleruā lidostas saimnieciskās darbības līmenis, iespējams, būtu ievērojami zemāks. Tādējādi Komisija secina, ka minētajam atbalstam bija stimulējoša ietekme.

6.3.2.5. Atbalsta summas samērīgums (līdz nepieciešamajam minimumam ierobežots atbalsts)

- (619) Aviācijas pamatnostādņu 125. punkts norāda, ka, “[l]ai darbības atbalsts būtu samērīgs, tam ir jāaprobežojas ar minimumu, kas nepieciešams, lai atbalstītā darbība notiktu”.
- (620) Nolūkā noteikt, vai atbalsts ir samērīgs, jāpārbauda, vai BSCA uzņēmējdarbības plāns (kurā paredzēts šis atbalsts) ļauj BSCA cerēt uz peļņu, kas nepārsniedz pamatotu peļņu.
- (621) BSCA 2002. gada uzņēmējdarbības plāns paredzēja, ka atdeve no pašu kapitāla, kas prognozēta 2002.–2015. gadam, būs 8,3 %, bet atdeve no ieguldītā kapitāla – 9,6 %. Ņemot vērā to, ka nolūkā piemērot kritēriju par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos Komisija aplēsa, ka atdeves likme no pašu kapitāla 9 % apmērā ir gaidāma 2002. gadā ⁽²²¹⁾, Komisija secina, ka peļņa, kas plānota *ex ante*, nepārsniedz pamatotu līmeni. Tā kā atbalsts tika plānots tā, lai nodrošinātu BSCA iespēju segt izmaksas un gūt peļņu, kas nepārsniedz pamatotu līmeni, 2002. un 2003. gada atbalsta pasākumus var uzskatīt par samērīgiem.

⁽²²¹⁾ Konkrētāk – tika izmantota diskonta likme 9 % apmērā (sal. ar 437. apsvērumu); tās pamatā bija kapitāla vidējās svērtās izmaksas 9 %, bet to pamatā savukārt bija pašu kapitāla atdeves likme 9 % apmērā, jo SOWAER nebija parādu.

6.3.2.6. Nevēlamas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību novēršana

- (622) Aviācijas pamatnostādņu 137. punkts uzsver, ka ir svarīgi novērtēt atbalsta radīto konkurences izkropļojumu attiecībā uz atbalstu, kas piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa. Būtībā tas norāda, ka, “[j]o īpaši, novērtējot pirms 2014. gada 4. aprīļa piešķirta darbības atbalsta saderīgumu, Komisija ņems vērā konkurences kropļojumus”.
- (623) Turklāt aviācijas pamatnostādņu 131. punkts norāda, ka, “[i]zvērtējot darbības atbalsta saderīgumu, Komisija ņems vērā konkurences kropļojumus un ietekmi uz tirdzniecību. Ja lidosta atrodas citas tādas lidostas aptvēruma teritorijā, kuras jauda nav pilnībā izmantota, darījumdarbības plānā, kas balstās uz pamatotām prognozēm par pasažieru un kravu plūsmu, ir jānosaka iespējamā ietekme uz plūsmas apjomu citās lidostās, kuras atrodas attiecīgajā aptvēruma teritorijā”.
- a) Apkalpošanas zonas un konkurējošo lidostu apzināšana
- (624) Kā apgalvo Beļģija, Šarleruā lidostas apkalpošanas zona atrodas divu stundu brauciena attālumā un aptver 15 miljonus personu, kuras var kļūt par zemo cenu aviosabiedrību klientiem. Šī zona aptver Beļģiju, Francijas ziemeļu daļu, Nīderlandes dienvidu daļu, Luksemburgas ziemeļu daļu un pašus Vācijas rietumus.
- (625) Šarleruā tuvumā atrodas vairākas lidostas, kuru apkalpošanas zonas pārklājas ar Šarleruā: Ljēža (49 minūšu brauciena pa autoceļu un 78 km attālumā), tomēr jāprecizē, ka Ljēžas lidosta ir specializējusies kravas pārvadājumos, Lille (viena stunda 12 minūtes un 121 km), kā arī lidosta *Bruxelles-National* (46 min un 69 km ⁽²²²⁾ ⁽²²³⁾).
- (626) Šarleruā lidostas apkalpošanas zona daudzējādā ziņā pārklājas ar lidostas *Bruxelles-National* apkalpošanas zonu. Šī pārklāšanās zona jo īpaši ietver Briseles galvaspilsētas reģionu, kas ir visblīvāk apdzīvotā teritorija no visas pārklāšanās zonas, ar 1,2 miljoniem iedzīvotāju. Lai gan Šarleruā lidosta atrodas ievērojami tālāk no Briseles par lidostu *Bruxelles-National*, pārbrauciena laiks no Briseles centra līdz Šarleruā pa autoceļu vien par aptuveni 30 minūtēm pārsniedz pārbrauciena laiku līdz lidostai *Bruxelles-National*.

28. tabula

Attālumi un pārbrauciena laiki starp Briseles centru, Šarleruā lidostu un lidostu *Bruxelles-National*

No Briseles centra uz...	Šarleruā	Bruxelles-National
Attālums	46 km	12 km
Ar automašīnu	45 min	16 min
Ar autobusu	45 min	18 min
Ar vilcienu	50 min (caur Dienvidu Šarleruā)	17 min

Avots: Komisijas 2013. gada 27. februāra lēmums par *Ryanair / Aer Lingus*.

⁽²²²⁾ Salīdzinājumam – attālums starp Frankfurtes Hānas lidostu un Frankfurtes galveno lidostu ir 120 km.

⁽²²³⁾ Laiks un attālumi norādīti saskaņā ar vietni: <https://maps.google.com>.

b) Atbalsta radīto konkurences izkropļojumu analīze

(627) Atbalsta radītie konkurences izkropļojumi var izpausties tāpēc, ka:

- BSCA piesaista Šarleruā aviosabiedrības, kuras šī lidosta nespētu piesaistīt bez atbalsta un kuras varētu izmantot savus resursus (gaisa kuģus un apkalpi) citās lidostās, jo īpaši tuvākajās, piemēram, *Bruxelles-National*,
- atbalsts var ietekmēt tādu noteiktu pasažieru kategoriju izvēli, kuri izlidošanas un galamērķu prasību dēļ var izvēlēties starp pakalpojumu, kur izlidošana vai galamērķis ir Šarleruā, un pakalpojumu, kur izlidošana vai galamērķis ir *Bruxelles-National*. Būtībā šādus pasažierus var piesaistīt ar zemām cenām, kuras piedāvā aviosabiedrības, kas darbojas Šarleruā (un šīs cenas būtu augstākas, ja nebūtu atbalsta BSCA), kaitējot aviosabiedrībām, kas darbojas lidostā *Bruxelles-National*.

i) Pārbaude attiecībā uz Šarleruā lidostas un lidostas *Bruxelles-National* piedāvāto pakalpojumu aizvietojamību

(628) Kā apgalvo Beļģija, attiecībā uz nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci neesību vai novēršanu Komisijai jāanalizē laiks, kad valsts finansējums tika piešķirts, lai varētu novērtēt šā nosacījuma izpildi. Beļģija arī apgalvo, ka Šarleruā lidostas attīstības cēlonis ir jauna tirgus radīšana konkrētā segmentā, kas atbalsta piešķiršanas brīdī vispār nebija vai bija ļoti maz attīstīts lidostā *Bruxelles-National*, proti, zemo cenu segmentā. Turklāt divi neatkarīgu ekspertu – *Roland Berger International Management Consultant* un *GTM* – veikti pētījumi konstatēja lidostas *Bruxelles-National* atrašanos tuvu pārslodzei, kā arī to, ka abu lidostu klientūra nepārklājās. Sabiedrībām, kuras apkalpoja Briseles lidostu, tolaik nebija nekādas intereses par Šarleruā lidostu, un arī *Ryanair*, kas ir galvenais Šarleruā lidostas lietotājs, tolaik nebija nekādas stratēģijas darboties lielajās lidostās. Šarleruā lidosta 2000. gadā pieredzēja arī atpazīstamības trūkumu, kā to apliecina *GTM* un *Roland Berger International Management Consultant* pētījumi. Infrastruktūra bija saspiesta, ierobežota un maz apmeklēta. Šī lidosta piedāvāja tikai vienu regulāru maršrutu un vairākus čarterreiskus vasarā. Attiecīgi, kā apgalvo Beļģija, nav iespējams arī uzskatīt, ka tolaik Šarleruā lidosta varētu konkurēt ar lidostu *Bruxelles-National*. Visbeidzot, lidosta *Bruxelles-National* bija privileģēta infrastruktūras jomā (vairāki termināļi, vairāki skrejceļi utt.), un tā bija arī pieejamāka, jo atrodas tuvu galvaspilsētai un tai ir dzelzceļa savienojums, kura nav Šarleruā lidostai.

(629) Attiecībā uz Beļģijas piezīmēm Komisijai radās šādi apsvērumi:

- pat pieņemot, ka saderības analīzes nolūkā pārbaudē par atbalsta ietekmi uz konkurences izkropļojumiem jāņem vērā laiks, kad atbalsts tika piešķirts, tomēr būtu jāņem vērā arī šā atbalsta īstermiņa un ilgtermiņa ietekme, kuru varēja paredzēt atbalsta piešķiršanas brīdī. Atbalsta piešķiršanas brīdī varēja paredzēt, ka šis atbalsts ļaus BSCA piedāvāt ļoti vilinošus tarifus par pakalpojumiem, kurus tā spēs piedāvāt jo īpaši, pateicoties SOWAER veiktajiem ieguldījumiem, un šie ieguldījumi rezultātā būtiski uzlaboja Šarleruā lidostas jaudu. Šajā ziņā var atgādināt, ka 2002. gada uzņēmējdarbības plāns paredzēja būtisku satiksmes intensificēšanos Šarleruā lidostā, tās apjomam pārsniedzot no 1,2 miljoniem pasažieru 2002. gadā līdz gandrīz trim miljoniem pasažieru 2010. gadā. Tādējādi atbalsta BSCA piešķiršanas brīdī bija skaidrs, ka šis atbalsts nodrošinās ļoti strauju BSCA attīstību un ka nevar izslēgt faktu, ka šī attīstība daļēji kaitēs konkurējošām lidostām, jo īpaši lidostai *Bruxelles-National*,
- Beļģija norāda, ka laikā, kad tika pabeigti *Roland Berger International Management Consultant* un *GTM* pētījumi, lidosta *Bruxelles-National* bija tuvu pārslodzei. Komisija tomēr konstatē, ka atbalsta pasākumu piešķiršanas brīdī, proti, 2002. gada aprīlī un 2003. gada aprīlī, aviosabiedrība *Sabena* bija bankrotējusi un satiksme lidostā *Bruxelles National* jau daudzējādā ziņā ietekmēja šis bankrots, samazinot pasažieru skaitu no 19,7 miljoniem 2001. gadā līdz 14,4 miljoniem 2002. gadā. Tādējādi atbalsta pasākumu piešķiršanas brīdī lidosta *Bruxelles-National* nebija tuvu pārslodzei.

- (630) Attiecībā uz jautājumu par Šarleruā lidostas un lidostas *Bruxelles-National* piedāvāto pakalpojumu aizvietojamību Komisija atzina, ka šīs abas lidostas nebija pilnībā aizvietošanas:
- ņemot vērā Šarleruā relatīvo tātumu no Briseles pilsētas centra un tās “zemo cenu” profilu (gan attiecībā uz infrastruktūru, gan aviosabiedrībām, kas to izmantoja, un piedāvātajiem pakalpojumiem), Šarleruā lidosta nebija alternatīva lidostai *Bruxelles-National* vairākām pasažieru kategorijām (jo īpaši ceļotājiem darba vajadzībās, kuri ir visjutīgākie attiecībā uz laika faktoru),
 - Šarleruā lidostas profils ir “tiešo lidojumu” lidosta, kas piemērota tuvajiem reisiem, tāpēc tā nevarēja būt nopietna alternatīva lidostai *Bruxelles-National* attiecībā uz tādām aviosabiedrībām kā *Brussels Airlines*, kas veica tālos reisos un/vai izmantoja “*hub-and-spoke*” (rumbas un spieķu) modeli, proti, nodrošināja tālsatiksmes tīklu izlidošanai no “rumbas” lidostas ar tranzīta pasažieriem, kas nokļūst “rumbā” ar tuvu un vidēja attāluma pārvadātāju tīkla palīdzību,
 - lidosta *Bruxelles-National* nevar veidot drošu alternatīvu Šarleruā lidostai attiecībā uz vairākām pasažieru kategorijām, kurām ļoti svarīga ir cena.
- (631) Tomēr šie piedāvājumi daļēji pārklājas. Pat ja ir taisnība, ka šī pārklāšanās atbalsta piešķiršanas brīdī bija mazāk izteikta, tā tomēr jau pastāvēja. Turklāt var paredzēt, ka atbalsta dēļ abu lidostu piedāvājumi kļūs konkurētspējīgāki. Tā Šarleruā lidosta piedāvā reisos, kas var ieinteresēt daļu no lidostas *Bruxelles-National* klientūras, kas izmanto tuvos un vidēja attāluma reisos. Turpmāk sniegtie dati raksturo savienojumu skaita izmaiņas attiecībā uz izlidošanu no Šarleruā lidostas, un to vidū ir arī maršruti, kuriem lidosta *Bruxelles-National* piedāvā izlidošanu uz to pašu galamērķi.

29. tabula

Maršruti ar izlidošanu no Šarleruā lidostas, tostarp tie, kuros tas pats galamērķis tiek apkalpots ar izlidošanu no lidostas *Bruxelles-National*

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Savienojumu skaits, izlidojot no Šarleruā lidostas	7	9	11	17	14	26	33	52	67	84	91	97	102
Tostarp savienojumi, kuros tas pats galamērķis tiek apkalpots ar izlidošanu no lidostas <i>Bruxelles-National</i>	5	5	7	9	9	16	21	32	38	53	60	63	63

Avots: Beļģijas 2014. gada 7. februāra vēstules 11. pielikums.

- (632) Tādējādi savienojumu skaits, kuros vienādus piedāvājumus nodrošina Šarleruā lidosta un lidosta *Bruxelles-National*, būtiski palielinās (no pieciem 2002. gadā līdz 63 savienojumiem 2013. gadā), tā radot arī spēcīgu konkurences spiedienu uz lidostu *Bruxelles-National*.

ii) Pārbaude par atbalsta ietekmi

- (633) Kā apgalvo lidostas *Bruxelles-National* apsaimniekotājs (turpmāk “BAC”), ņemot vērā šo būtisko pārklāšanos starp savienojumiem ar izlidošanu no Šarleruā lidostas un galamērķiem, kas tiek apkalpoti ar izlidošanu no lidostas *Bruxelles-National*, atbalsta, kas ļauj BSCA piedāvāt aviosabiedrībām īpaši pievilcīgus tarifus, ietekme uz lidostu *Bruxelles-National* ir ļoti liela. Konkurences izkropļojumi ir īpaši spēcīgi tuvajos reisos, jo maksas apjoms salīdzinoši vairāk ietekmē tuvo reisu cenas, nevis cenas tālajiem reisiem.

(634) 30. tabula pierāda to pasažieru skaita izmaiņas, kuri izlido un ielido ar tuvajiem reisiem Šarleruā un *Bruxelles-National* (*Bruxelles-National* un Šarleruā nekonkurē tālajos reisos, jo Šarleruā tādus nepiedāvā).

30. tabula

Pasažieru skaita izmaiņas (miljonos) "tuvajos" reisos, izlidojot un ielidojot *Bruxelles-National* (BRU) un Šarleruā (CRL)

	BRU		CRL		BRU+CRL	
	Tuvo reisu tirgus (pasažieru skaits miljonos)	Izmaiņas gada laikā (%)	Tuvo reisu tirgus (pasažieru skaits miljonos)	Izmaiņas gada laikā (%)	Tuvo reisu tirgus (pasažieru skaits miljonos)	Izmaiņas gada laikā (%)
2004	11,8		2,0		13,8	
2005	12,2	4	1,9	- 5	14,1	2
2006	12,5	3	2,2	16	14,7	4
2007	13,4	8	2,4	9	15,8	7
2008	13,2	- 1	2,9	21	16,1	2
2009	11,7	- 11	3,9	35	15,6	- 3
2010	11,3	- 3	5,2	33	16,5	6
2011	12,2	7	5,9	14	18,1	9
2012	12,1	- 1	6,5	10	18,6	3
2013	12,4	3	6,8	4	19,2	3

Avots: BAC 2014. gada 8. maija piezīmes.

(635) Tabula, kas iekļauta 634. apsvērumā, pierāda, ka, lai gan 2004. gadā Šarleruā satiksme veidoja tikai 17 % no *Bruxelles-National* satiksmes tuvo reisu segmentā, 2013. gadā tā sasniedza gandrīz 55 %. Šarleruā lidostas izaugsme bija īpaši spēcīga 2008.–2010. gadā, lai gan tajā pašā laikā tuvo reisu satiksme lidostā *Bruxelles-National* samazinājās. Šāda būtiska Šarleruā lidostas attīstība laikā no 2008. līdz 2010. gadam ir daļēji izskaidrojama ar jaunā termināļa atvēršanu 2008. gadā, ko finansēja SOWAER, bet šajā lēmumā jau tika noteikts, ka BSCA par to nemaksāja tirgus cenu.

(636) Kā apgalvo BAC, šāda situācija liek zaudēt peļņu, un minētie zaudējumi sasniedz 2,5 miljonus pasažieru, proti, katru gadu tiek zaudēti EUR 50 miljoni. BAC lēš, ka no četriem miljoniem Šarleruā papildu pasažieru 2011. gadā, salīdzinot ar 2005. gadu, iespējams, tikai 1,5 miljoni bija jauni klienti, bet pārējie 2,5 miljoni bija pasažieri, kuri citos apstākļos būtu ieradušies vai palikuši *Bruxelles-National*.

iii) Secinājums

(637) Komisija secina:

— Šarleruā lidosta un lidosta *Bruxelles-National* konkurē attiecībā uz vairākiem tuvajiem un vidēja attāluma tiešajiem reisiem un noteiktiem lietotājiem,

— lidosta *Bruxelles-National* nav pārslogota,

— atbalsts ļāva BSCA piedāvāt aviosabiedrībām īpaši pievilcīgus tarifus attiecībā uz lidostas pakalpojumiem. Komisija uzskata, ka bez šā atbalsta BSCA noteikti nespētu panākt, ka *Ryanair* izmanto Šarleruā lidostu kā bāzi lielam reisu skaitam. Turklāt Šarleruā lidostas attīstība bija jo spēcīgāka tāpēc, ka reģions nolēma ieguldīt lielus līdzekļus šajā lidostā un tādējādi palielināt tās jaudu; lidosta šādi pārgāja no savas teorētiskās viena miljona pasažieru jaudas pirms ieguldījumiem, kas tika veikti saskaņā ar 2002. un 2003. gada pasākumiem, uz teorētisku trīs miljonu pasažieru jaudu pēc šiem ieguldījumiem (ņemot vērā to, ka reālā jauda faktiski bija lielāka, kā to apliecina dati par satiksmi Šarleruā lidostā, termināļa nominālās jaudas pārsniegšana lielākoties bija iespējama, pazeminot tajā pasažieru ērtību līmeni un/vai veicot uzlabojumus, kuriem nebija vajadzīgi lieli ieguldījumi).

(638) Komisija no tā secina, ka atbalsts radīja būtiskus konkurences izkropļojumus, kas kaitēja ar Šarleruā lidostu konkurējošām lidostām, galvenokārt lidostai *Bruxelles-National*. Attiecībā uz 2002. gada kapitāla palielinājumu, pieņemot, ka tas bija atbalsts, šis palielinājums veicināja minētos konkurences izkropļojumus, jo novērsa BSCA finansiālās grūtības, un tā varēja īstenot Šarleruā lidostas attīstīšanu. Tomēr minētā konkurences izkropļojumu veicināšana bija mērena, jo attiecās uz konkrētu ieviešanu pasākumu, kura summa bija ierobežota, salīdzinot ar atbalsta summām, kuras radīja citi šajā analizē apskatītie pasākumi, un lielāka ieviešana notika lidostas attīstības sākumposmā, kad tās satiksmes apjoms vēl bija mērens, salīdzinot ar satiksmes apjomu lidostā *Bruxelles-National*.

(639) Komisija konstatē, ka satiksme Šarleruā lidostā pēc atbalsta piešķiršanas palielinājās vairāk nekā piecas reizes⁽²²⁴⁾ (šāda izaugsme būtiski pārsniedza vidējos lidostu izaugsmes rādītājus), kaut arī satiksme lidostā *Bruxelles-National* tuvu un vidēja attāluma tiešo reisu segmentā saglabājās nemainīga no 2004. gada. Tas *a posteriori* apstiprina, ka Šarleruā lidostas izaugsme daļēji notika, kaitējot *Bruxelles-National* izaugsmei. Komisija arī konstatē, ka Šarleruā lidostas ietekme konkurences cīņā kļuva īpaši spēcīga no 2008. gada, kad palielinājās tās jauda, kuru it īpaši nodrošināja SOWAER veiktie ieguldījumi.

(640) Komisija arī konstatē, ka no 2014. gada sākuma lidosta *Bruxelles-National* uzņēma *Ryanair* un sāka attīstīt zemo cenu segmentu. Tā jau bija uzņēmusi *Vueling*. Tāpēc pastāv risks, ka konkurence starp abām lidostām nākotnē vēl vairāk saasināsies, jo tās abas var piesaistīt vienas un tās pašas aviosabiedrības un tos pašus klientūras segmentus.

(641) Pamatojoties uz šo informāciju, Komisija secina, ka atbalsts izraisīja būtiskus konkurences izkropļojumus, samazinot BSCA darbības izmaksas neparasti mazas koncesijas maksas iespaidā. Protams, šie izkropļojumi pirmajos gados pēc attiecīgā atbalsta piešķiršanas bija ierobežoti, proti, 2002. un 2003. gadā, kad ieguldījumi vēl nebija pilnībā veikti un Šarleruā lidosta vēl reģistrēja ierobežotu satiksmes apjomu, taču pēc tam tie palielinājās, bet patlaban ir ļoti ievērojami.

6.3.2.7. Secinājums par atbalsta BSCA saderību, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punktu

(642) Komisija secina, ka atbalsts BSCA sekmēja reģiona ekonomikas attīstību, taču tam bija arī ievērojama un arvien pieaugoša ietekme uz lidostām, kas konkurēja ar Šarleruā lidostu, jo īpaši uz lidostu *Bruxelles-National*.

⁽²²⁴⁾ Sk. 4. tabulu. Ikgadējā satiksmes statistika Šarleruā lidostā.

- (643) Komisija norāda, ka gadījumā, ja atbalsts būtu piešķirts pēc aviācijas pamatnostādņu spēkā stāšanās, proti, pēc 2014. gada 4. aprīļa, to nevarētu uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu. Būtībā aviācijas pamatnostādņu 119. punkts paredz, ka "lidostas ikgadējā pasažieru plūsma nedrīkst pārsniegt trīs miljonus pasažieru, lai lidosta būtu tiesīga saņemt darbības atbalstu".
- (644) Šis atbalsts tika piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa, un aviācijas pamatnostādņu 119. punktu tam nepiemēro. Tomēr saskaņā ar aviācijas pamatnostādņiem Komisijai jāanalizē nelikumīgais darbības atbalsts, kas piešķirts lidostām, ņemot vērā šā atbalsta izraisītos konkurences izkropļojumus⁽²²⁵⁾. Kā uzskata Komisija, šī prasība nozīmē novērtēt attiecīgo atbalstu tā, lai norādītu, no vienas puses, tā pozitīvo ietekmi uz izvirzītā sabiedriskas nozīmes mērķa sasniegšanu, no otras puses, negatīvo ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību. Šajā gadījumā tika noteikts, ka atbalstam bija ievērojama pozitīva ietekme uz Šarleruā un tās reģiona ekonomikas attīstību, ko var atzīt par sabiedriskas nozīmes mērķi, kas pamato atbalstu darbībai, bet vienlaikus tas radīja negatīvu ietekmi, kas kļuvusi ievērojama un arvien palielinās, laika gaitā kļūstot ļoti liela.
- (645) Šajā gadījumā, ņemot vērā to, ka atbalsta negatīvā ietekme, kas sākumā bija ierobežota, laika gaitā pastāvīgi palielinās, sasniedzot pārāk lielu apjomu, Komisija uzskata, ka reģionam–SOWAER no kāda noteikta datuma būtu jāprasa, lai BSCA maksā koncesijas maksu atbilstoši līmenim, kas tika noteikts attiecīgo pasākumu piešķiršanas brīdī – 2002. un 2003. gadā –, lai reģions–SOWAER būtu rīkojies vis-à-vis BSCA kā uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos, kas dara pieejamu savu infrastruktūru, paredzot tās rentabilitāti. Tādējādi BSCA līdz attiecīgajam datumam būtu saņēmusi darbības atbalstu kā pārāk mazu koncesijas maksu tikai pārejas posmā, bet ne ilgāk.
- (646) Komisija uzskata, ka, lai samazinātu atbalsta negatīvo ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību līdz pieņemamam līmenim un lai šis atbalsts būtu saderīgs ar iekšējo tirgu, nepieciešams izmantot šo pieeju *a posteriori*, proti, i) atgūt no BSCA atbalsta summas, kas saņemtas pēc attiecīgā datuma, un ii) pielāgot koncesijas maksas aprēķināšanas kārtību laikposmam pēc šā lēmuma pieņemšanas un līdz pat BSCA izmantotās koncesijas perioda beigām tādā veidā, lai šajā periodā BSCA maksātu reģionam–SOWAER koncesijas maksu atbilstoši līmenim, kas tika noteikts attiecīgo pasākumu piešķiršanas laikā – 2002. un 2003. gadā –, lai reģions–SOWAER būtu rīkojies vis-à-vis BSCA kā uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos.
- (647) Attiecīgais datums, kas izriet no pozitīvās ietekmes uz vietējās ekonomikas attīstību līdzsvarošanas ar negatīvo ietekmi uz konkurenci, nevar pamatoties tikai uz ekonomiskās analīzes metodes piemērošanu, un tam noteikti nepieciešams, lai Komisija izmantotu lielu piesardzību, ko tā ievēro jautājumā par valsts atbalsta saderību ar iekšējo tirgu.
- (648) Šajā ziņā Komisija norāda, ka aviācijas pamatnostādņu spēkā stāšanās 2014. gada 4. aprīlī bija būtisks pavērsiens jautājumā par publisko atbalstu lidostām, jo saskaņā ar aviācijas pamatnostādņiem no minētā datuma dalībvalstis vairs nevar piešķirt jaunu darbības atbalstu lidostām vairāk nekā ar trim miljoniem pasažieru. Šā noteikuma mērķis acīmredzami ir ierobežot no 2014. gada 4. aprīļa lidostām piešķirtā darbības atbalsta negatīvo ietekmi uz konkurenci. Komisija uzskata, ka šis datums ir piemērots atskaites punkts arī šajā gadījumā un to var uzskatīt par brīdi, no kura sākot BSCA būtu jāpārtrauc maksāt pārāk maza koncesijas maksa saskaņā ar 2002. un 2003. gada pasākumiem. Attiecībā uz 2002. gada kapitāla palielinājumu, ņemot vērā informāciju, kas minēta 638. apsvērumā, un faktu, ka šis pasākums tika piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa, Komisija uzskata, ka gadījumā, ja šis pasākums ir valsts atbalsts, tas ir saderīgs ar iekšējo tirgu.
- (649) Noslēgumā Komisija atzīst, ka:
- pasākumi, kurus Beļģija īstenoja par labu BSCA saskaņā ar 2002. gada nolīgumiem un 2003. gada ieguldījumu lēmumu, ir valsts atbalsts, kas saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, līdz 2014. gada 3. aprīlim, bet valsts atbalsts, kas sniegts no 2014. gada 4. aprīļa, nav saderīgs ar iekšējo tirgu,

⁽²²⁵⁾ Sk. aviācijas pamatnostādņu 131. un 137. punktu.

- pieņemot, ka BSCA kapitāla palielinājums, kuru SOWAER parakstīja 2002. gada 3. decembrī, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, tas ir valsts atbalsts, kas saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

6.4. Noilguma perioda piemērojamība atbalstam par labu BSCA

- (650) Procedūras regulas 15. pants paredz, ka uz valsts atbalsta atgūšanu attiecas desmit gadu noilguma periods. Noilguma periods sākas dienā, kad nelikumīgais atbalsts tiek piešķirts saņēmējam.
- (651) Kā apgalvo Beļģija, uz subsīdiju, kuru reģions maksāja BSCA par vairākiem BSCA pakalpojumiem, kas saistīti ar lidostas darbību, attiecas noilgums, kas paredzēts Procedūras regulas 15. pantā. Kā apgalvo Beļģija, šī subsīdija tika piešķirta 1991. gada 9. jūlijā – dienā, kad tika noslēgts reģiona un BSCA nolīgums un tam pievienotā specifikācija. Kā apgalvo Beļģija, no šā datuma, neraugoties uz dažādu noteikumu pieņemšanu, kuri neietekmē principu par to, ka reģionam obligāti jāatlīdzina šīs izmaksas, minētās subsīdijas izmaksa kļuva par reģiona pienākumu. Šī prasība neattiecas vienīgi uz dažiem pakalpojumiem, kuriem nav saimnieciska rakstura un kuri minēti 2008. gada 15. janvāra papildinājumā Nr. 6.
- (652) Vispirms Komisija atgādina: kā izklāstīts 415. apsvērumā, Komisija uzskata, ka tai jāpārbauda subsīdija attiecībā uz vairākiem pakalpojumiem, kas saistīti ar lidostas darbību, kā arī citiem koncesijas sistēmas elementiem (infras-truktūras pieejamību un koncesijas maksu).
- (653) Pat pieņemot, ka reģiona izmaksāto subsīdiju par vairākiem pakalpojumiem, kas saistīti ar lidostas darbību, varētu novērtēt neatkarīgi no SOWAER un BSCA nolīguma, Komisija tomēr noraida analīzi, saskaņā ar kuru pasākums, ar ko piešķir šo subsīdiju, nebūtu nekādā veidā būtiski mainīts. Gluži pretēji – Komisija uzskata, ka ikviens no turpmāk minētajiem trim grozījumiem ir būtiski izmainījis šo pasākumu.

6.4.1. 2002. gada 29. marta papildinājums Nr. 3

- (654) Komisija konstatē, ka saskaņā ar reģiona un BSCA 1991. gada 9. jūlija nolīguma pielikumā pievienotās specifikācijas 25. punktu reģions uzņemas segt ugunsdzēsības un uzturēšanas pakalpojumu izmaksas tikai uz pārejas laiku.
- (655) Šis pārejas laiks tika pagarināts līdz 2000. gada 1. janvārim saskaņā ar nolīguma pielikumā pievienotās specifikācijas papildinājumu Nr. 2.
- (656) Par 2000. un 2001. gada subsīdijas “ugunsdzēsības un uzturēšanas” izdevumiem Valonijas reģions maksāja BSCA, atsaucoties uz citiem juridiskiem pamatiem, nevis uz reģiona un BSCA nolīgumu⁽²²⁶⁾, jo attiecīgie dokumenti radīja reģionam saistības vis-à-vis BSCA tikai par 2000. un 2001. gadu.
- (657) Attiecībā uz 2002. gadu Beļģija apgalvo, ka, lai arī reģions aizvien bija plānojis arī turpmāk piešķirt kompensāciju par šīm izmaksām, SOWAER izveide un jauna tiesiskā regulējuma ieviešana aizkavēja minētās kompensācijas pagarinājuma formalizēšanu. Kā apgalvo Beļģija, šīs atbildības saglabāšana tika apstiprināta 2001. gada 5. jūlija vēstulē, kuru BSCA nosūtīja Valonijas transporta un aprīkojuma pārvaldei, galvenajos punktos izklāstot BSCA 2002. gada budžetu saistībā ar šo pakalpojumu izmaksām, pēc tālruņa sarunas, kurā, kā apgalvo Beļģija, reģions apliecināja, ka segs minēto pakalpojumu izmaksas par 2002. gadu.

⁽²²⁶⁾ Par 2000. gadu – 1999. gada 16. decembra Dekrēts par Valonijas reģiona vispārējiem budžeta izdevumiem 2000. budžeta gadā un Valonijas valdības 2000. gada 27. septembra Rīkojums, ar ko piešķir ekspluatācijas subsīdiju BSCA, kas paredzēta izdevumu segšanai saistībā ar Šarleruā lidostas ugunsdzēsības un uzturēšanas pakalpojumiem par 2000. gadu.
Par 2001. gadu – 2000. gada 14. decembra Dekrēts par Valonijas reģiona vispārējiem budžeta izdevumiem 2001. budžeta gadā un Valonijas valdības 2001. gada 4. oktobra Rīkojums, ar ko piešķir ekspluatācijas subsīdiju BSCA, kas paredzēta izdevumu segšanai saistībā ar Šarleruā lidostas ugunsdzēsības un uzturēšanas pakalpojumiem par 2001. gadu.

- (658) Kā norādīts 71. un 72. apsvērumā, reģiona un BSCA koncesijas nolīguma 2002. gada 29. marta papildinājums Nr. 3 groza reģiona un BSCA nolīguma 3.2. punktu un paredz, ka Valonijas reģions atlīdzina izdevumus (izmaksas un ieguldījumus), kas saistīti ar ugunsdzēsības un uzturēšanas pakalpojumiem. Papildinājums Nr. 3 groza arī specifikācijas 25. punktu un paredz, ka koncesionārs iesniedz koncesijas izdevējai iestādei budžetu par ugunsdzēsības un uzturēšanas pozīcijām un nodrošina atsevišķu ienākuma veidošanas kontu, kuru koncesijas izdevēja iestāde var jebkurā brīdī analizēt un kontrolēt.
- (659) Komisija uzskata, ka reģiona un BSCA koncesijas nolīguma 2002. gada 29. marta papildinājums Nr. 3 būtiski ietekmē šo pasākumu. Faktiski papildinājums Nr. 3 paredz reģiona rakstveida apņemšanos segt izmaksas, kas saistītas ar ugunsdzēsības un uzturēšanas pakalpojumiem, kaut arī no 2002. gada 1. janvāra vairs nepastāvēja reģiona rakstveida apņemšanās, ko piemēro BSCA apmaksātajām summām.
- (660) Papildinājums Nr. 3 groza arī reģiona un BSCA nolīguma 3.2. punktu un paredz, ka reģions kompensē izdevumus (izmaksas un ieguldījumus), kas saistīti ar ugunsdzēsības un uzturēšanas pakalpojumiem. Tas groza arī specifikācijas 25. punktu un paredz, ka koncesionārs iesniedz koncesijas izdevējai iestādei budžetu par ugunsdzēsības un uzturēšanas pozīcijām un nodrošina atsevišķu ienākuma veidošanas kontu, kuru koncesijas izdevēja iestāde var jebkurā brīdī analizēt un kontrolēt. Šajā ziņā Komisija uzsver, ka papildinājums Nr. 3 paredz iekļaut minētajā ienākuma veidošanas kontā arī tās izmaksas, ko rada ieguldījumi un/vai šo ieguldījumu amortizācijas maksājumi, kaut arī iepriekš tā nebija paredzēts.
- (661) Pamatojoties uz šiem elementiem, Komisija uzskata, ka subsīdija, kuru reģions maksāja BSCA par vairākiem BSCA pakalpojumiem, kas saistīti ar lidostas darbību, tika iedibināta vai jebkurā gadījumā būtiski izmainīta ar reģiona un BSCA nolīguma 2002. gada 29. marta papildinājumu Nr. 3.

6.4.2. Reģiona un BSCA nolīguma 2006. gada 10. marta papildinājums Nr. 5

- (662) Ar turpmāk minētajiem noteikumiem reģiona un BSCA nolīguma 2006. gada 10. marta papildinājums Nr. 5 būtiski izmainīja papildinājumu Nr. 3:

— saskaņā ar reģiona un BSCA nolīguma 3.2.2. punktu, kas grozīts ar papildinājumu Nr. 5, reģions kompensē izdevumus, kas radušies BSCA attiecībā uz “pakalpojumiem, kas saistīti ar ugunsdrošību, satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā”, kaut arī iepriekš reģions kompensēja izdevumus, kurus BSCA apmaksāja par “uzturēšanas un ugunsdzēsības” pakalpojumiem. Kā apgalvo Beļģija, šā jaunā formulējuma mērķis bija precīzāk definēt izmaksas, kuras sedz Valonijas reģions, bet tas būtiski neietekmē apmaksāto pakalpojumu apjomu. Komisija tomēr konstatē, ka, pat pieņemot, ka var ignorēt izmaiņas to pakalpojumu formulējumā, par kuriem BSCA saņem kompensāciju, apraksts par izdevumiem, kurus sedz saskaņā ar specifikācijas 25. punktu, kas grozīts ar papildinājumu Nr. 5, atšķiras ar to, ka tajā ir iekļauti vairāki izdevumi, kas iepriekš nebija minēti, proti, “pakalpojumi, kas saistīti ar satiksmes drošību uz zemes un drošību lidostas teritorijā, tostarp lidostas teritorijas kārtējā uzturēšana, (...) neliela apjoma darbi saistībā ar skrejceļa un pievedceļu asfaltēšanu, kārtējo uzturēšanu un remontēšanu, skrejceļa apgaismojuma un marķējuma uzturēšana un saglabāšana darba gatavībā, pļaušanas darbi, skrejceļa un tā marķējuma attīrīšana, sniega izvešana un jebkuri citi pakalpojumi, kas nodrošina satiksmes drošību uz zemes un lidostas teritorijas un infrastruktūras drošību, ņemot lidostas zonas komercplātibās”,

— subsīdija ir ierobežota, kaut arī iepriekš tā nebija; šis ierobežojums, izrādās, ir piemērojams no brīža, kad pirmoreiz stājas spēkā papildinājums Nr. 5, tāpēc tas no pirmā gada ietekmē subsīdijas summu, ko reģions maksā BSCA,

— subsīdijas summa jāpārskata līdz 2009. gada jūlijam ⁽²²⁷⁾.

⁽²²⁷⁾ Šī pārskatīšana galu galā notika tikai 2013. gadā. Taču pārskatīšanas datuma noteikšana jebkurā gadījumā būtiski nemainīja šo pasākumu.

- (663) Pamatojoties uz šiem dažādajiem elementiem, Komisija uzskata, ka pasākumu būtiski ietekmēja reģiona un BSCA nolīguma 2006. gada 10. marta papildinājuma Nr. 5 pieņemšana.

6.4.3. Reģiona un BSCA nolīguma 2008. gada 15. janvāra papildinājums Nr. 6

- (664) Reģiona un BSCA nolīguma 2008. gada 15. janvāra papildinājums Nr. 6 būtiski mainīja papildinājumu Nr. 5, ievērojami paplašinot pakalpojumu apjomu, par kuriem reģions maksāja subsīdiju BSCA, jo turpmāk minētie pakalpojumi ietvēra reisu uzraudzību un reģistrāciju, provizorisku reisu plānošanu, gaisa kuģu izvietojumu un apsardzi. Tādējādi, kā izklāstīts 6.1.1. iedaļā, Komisija uzskata, ka šie pakalpojumi, izņemot apsardzes pakalpojumus, ir saimnieciska rakstura pakalpojumi.

6.4.4. Secinājums

- (665) Komisija no tā secina, ka subsīdija, kuru reģions maksāja BSCA par vairākiem pakalpojumiem, kas saistīti ar lidostas darbību, nav uzskatāma par pasākumu, kas bija spēkā pastāvīgi un nekādi netika būtiski izmainīts no 1991. gada. Minētās subsīdijas izmaksas pamatā ir vairāki jauni pasākumi, ko piemēro pēc kārtas. Šajā lēmumā analizētie pasākumi ir: a) reģiona un BSCA nolīguma 2002. gada 29. marta papildinājums Nr. 3; b) reģiona un BSCA nolīguma 2006. gada 10. marta papildinājums Nr. 5; un c) reģiona un BSCA nolīguma 2008. gada 15. janvāra papildinājums Nr. 6.
- (666) Pasākumiem no a) līdz c) nevar piemērot desmit gadu noilgumu, jo ir pagājuši mazāk nekā desmit gadi no to piešķiršanas brīža līdz 2011. gada 20. aprīlim – datumam, kurā Komisija nosūtīja Beļģijai pirmo informācijas pieprasījumu par atbalstu, ko saņēma BSCA. Tādējādi, kā norādīts Procedūras regulas 15. pantā, jebkurš pasākums, ko veic Komisija vai dalībvalsts pēc Komisijas lūguma attiecībā uz nelikumīgo atbalstu, pārtrauc noilguma periodu. Komisija no tā secina, ka noilgums, kas paredzēts Procedūras regulas 15. pantā, nav piemērojams atbalstam par labu BSCA, kas analizēts šajā lēmumā.

6.5. Tiesiskās palāvības principa piemērojamība subsīdijai, kuru reģions maksā par vairākiem pakalpojumiem saistībā ar lidostas darbību

- (667) Procedūras regulas 14. panta 1. punkts nosaka to, ka “Komisija neprasa atbalsta atgūšanu, ja tas būtu pretrunā ar kādu Kopienas tiesību vispārēju principu”. Jo īpaši Komisija nevar pieprasīt atgūt atbalstu, uz kuru, kaut arī tas piešķirts 10 gadu periodā, kas minēts Procedūras regulas 15. panta 1. punktā, attiecas tiesiskās palāvības princips – attiecībā uz saņēmēju kopumā –, kas izriet no Komisijas rīcības vai nostājas pagātnē.
- (668) Kā norādīts šā lēmuma 5.4. iedaļā, Beļģija apgalvo, ka tās subsīdijas atgūšana, kuru reģions maksāja par vairākiem pakalpojumiem, kas saistīti ar lidostas darbību, būtu pretrunā tiesiskās palāvības principam.
- (669) Tomēr Tiesa ir nolēmusi, ka nelikumīga atbalsta saņēmējs parasti nevar atsaukties uz tiesisko palāvību⁽²²⁸⁾. Būtībā saņēmējam bija jāpārbauda, vai viņam piešķirtais atbalsts ir paziņots Komisijai un saņemis tās apstiprinājumu. Šajā ziņā Komisija atgādina, ka atbalsts par labu BSCA netika paziņots Komisijai.

6.5.1. Konkrētu solījumu neesība

- (670) Turklāt, kā norādīja Tiesa⁽²²⁹⁾, neviens nevar atsaukties uz tiesiskās palāvības principa pārkāpumu, “ja administrācija nav devusi konkrētus solījumus (...)”.

⁽²²⁸⁾ Tiesas 1990. gada 20. septembra spriedums Komisija/Vācija C-5/89, ECLI:EU:C:1990:320, I-3437. lpp., 14. punkts; Tiesas 1997. gada 14. janvāra spriedums Spānija/Komisija C-169/95, ECLI:EU:C:1997:10, I-135. lpp., 51. punkts; Tiesas 2005. gada 15. decembra spriedums *Unicredito Italiano* C-148/04, ECLI:EU:C:2005:774, I-11137. lpp., 104. punkts.

⁽²²⁹⁾ Tiesas 2006. gada 22. jūnija spriedums apvienotajās lietās Beļģija un *Forum 187* / Komisija C-182/03 un C-217/03, ECLI:EU:C:2006:416, I-5479. lpp., 147. punkts.

- (671) Beļģija apgalvo, ka, tā kā Komisija 2004. gada lēmumā nav minējusi nevienu iebildumu, BSCA ir saņēmusi konkrētus solījumus, ka šī subsīdija nevar būt valsts atbalsts. Beļģija jo īpaši atsaucas uz 2004. gada lēmuma 214. apsvērumu, kurā Komisija norāda, ka tā “neapstrīd Valonijas iestāžu likumīgās tiesības arī turpmāk segt uzturēšanas un ugunsdzēsības izmaksas”. Tā norāda, ka šādu tiesisko paļāvību nostiprināja arī Komisijas lēmumu pieņemšanas prakse, īpaši dalījums saimnieciska rakstura un ne-saimnieciska rakstura darbībās, kā tiek atkārtoti norādīts Komisijas lēmumā par Leipcigas–Halles lidostu.
- (672) Komisija uzskata, ka iebildumu neesība 2004. gada lēmumā par atbalstu, ko saņēma BSCA, nav uzskatāma par “konkrētiem solījumiem”. Komisija atgādina, ka ne 2002. gada sākšanas lēmums, ne arī 2004. gada galīgais lēmums neanalizē pasākumus par labu BSCA. Attiecībā uz 2004. gada lēmuma 214. apsvērumu Komisija uzsver, ka šis apsvērums jāskata kontekstā. No šā konteksta izriet, ka attiecīgais apsvērums nav jāizprot kā pasākuma apstiprinājums attiecībā uz tā atbilstību noteikumiem par valsts atbalstu, bet tikai kā paskaidrojums pamatojumam, saskaņā ar kuru Komisija neanalizē šā pasākuma atbilstību noteikumiem valsts atbalsta jomā, bet gan nenoteiktību attiecībā uz to, ka reģions finansiāli atbild par vairākiem pakalpojumiem, kas minēti BSCA uzņēmējdarbības plānā, lai 2001. gada līgumiem varētu piemērot kritēriju par privātu uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos.
- (673) Kā minēts šā lēmuma 397.–399. apsvērumā, Komisija apstrīd, ka no lēmuma par Leipcigas–Halles lidostu 182. un 183. apsvēruma būtu iespējams secināt, ka Komisija agrāk būtu atzinusi, ka uzdevumi, kas salīdzināmi ar uzturēšanu un satiksmes drošību, kuri definēti reģiona un BSCA nolīgumā, attiektos uz valsts varas funkcijām.

6.5.2. *Izmaiņu paredzamība nostādnēs*

- (674) Kā nolēma Tiesa ⁽²³⁰⁾, “[j]a rūpīgs un pieredzējis uzņēmējs var paredzēt tāda Kopienu pasākuma veikšanu, kas var skart tā intereses, tas uz šo principu nevar atsaukties, kad minētais pasākums tiek īstenots” ⁽²³¹⁾.
- (675) Kā apgalvo Beļģija, neviena pazīme nelika BSCA domāt, ka Komisija 2012. gadā pārskatīs pasākumu, pret kuru tā neko neiebilda 2004. gadā un kuru Vispārējā tiesa neapšaubīja 2008. gadā.
- (676) Komisija noliedz, ka tā būtu pieņēmusi nostāju par pasākumiem BSCA atbalstam, pieņemot 2004. gada lēmumu. Tādējādi 2012. gada lēmums nav uzskatāms par izmaiņām Komisijas nostādnēs.
- (677) Komisija arī noliedz, ka šis lēmums būtu uzskatāms par izmaiņām Komisijas lēmumu pieņemšanas praksē attiecībā uz dalījumu starp saimnieciska un ne-saimnieciska rakstura darbībām. Attiecībā uz lēmumu par Leipcigas–Halles lidostu, kuru Beļģija citē nolūkā pierādīt iespējamās izmaiņas Komisijas nostādnēs, Komisija noliedz, ka no šā lēmuma varētu secināt to, ka Komisija iepriekš būtu atzinusi: uzdevumi, kas salīdzināmi ar uzturēšanu / satiksmes drošību, būtu valsts varas iestāžu kompetence (sal. ar 397.–399. apsvērumu).
- (678) Visbeidzot, Komisija uzskata, ka nelikumīga un nesaderīga atbalsta, kas piešķirts BSCA, atgūšana nav pretrunā tiesiskās paļāvības principam.

7. SECINĀJUMS UN KVANTITATĪVS NOVĒRTĒJUMS ATTIECĪBĀ UZ ATBALSTU, KAS ATGŪSTAMS NO BSCA

7.1. **BSCA nelikumīgi piešķirtais atbalsts**

- (679) Komisija konstatē, ka, apstiprinot 2002. gada nolīgumus un 2003. gada ieguldījumu lēmumu, Beļģija ir nelikumīgi piešķirusi atbalstu BSCA, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu. Šo atbalstu veido starpība starp maksu, ko prasītu uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos (turpmāk “maksā, kas atbilst tirgus cenai”), un maksu, ko BSCA faktiski maksāja reģionam–SOWAER.

⁽²³⁰⁾ Turpat.

⁽²³¹⁾ Tiesas 1987. gada 11. marta spriedums *Van den Bergh en Jurgens un Van Dijk Food Products Lopik* / Komisija 265/85, ECLI:EU:C:1987:121, 1155. lpp., 44. punkts.

- (680) Maksa, kas atbilst tirgus cenai, ir maksa, kura BSCA būtu jāmaksā tādā veidā, lai abiem pasākumiem (2002. gada nolīgumiem un 2003. gada ieguldījumu lēmumam) neto pašreizējā vērtība attiecībā uz reģionu–SOWAER būtu nulle. Komisija noteica maksu, kas atbilst tirgus cenai, saskaņā ar pamatojumu, kas izklāstīts 6.1.2.2. iedaļā, un tas ļāva noteikt, ka 2002. gada nolīgumi un 2003. gada ieguldījumu lēmums nodrošināja koncesijas maksu, kas bija mazāka par to, kādu prasītu uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos, pamatojoties uz paredzamo rentabilitāti.
- (681) Komisija uzskata, ka saprātīgs uzņēmējs neprasītu, lai pēc 2002. gada SOWAER un BSCA nolīguma parakstīšanas BSCA maksātu šo maksu atbilstoši ieguldījumiem, kurus SOWAER apņēmas veikt saskaņā ar minēto nolīgumu, kaut arī šie ieguldījumi netika veikti un BSCA nesaņēma no tiem gaidītos ieņēmumus. Saprātīgs uzņēmējs piekristu, ka šī maksa nepalielinās līdz brīdim, kad apsaimniekotājs var sākt izmantot jaunus ieguldījumus. Pretējā gadījumā apsaimniekotājs riskētu nonākt naudas grūtībās to gadu laikā, kad viņš vēl nevarētu gūt ieņēmumus no jaunās infrastruktūras izmantošanas. Komisija arī konstatē, ka 2002. gada SOWAER un BSCA apakškoncesijas nolīgums paredzēja 2007. gadā palielināt koncesijas maksu, proti, divus gadus pēc tolaik plānotās jaunā termināļa nodošanas ekspluatācijā (2005. gadā). Tādējādi Komisija uzskata, ka saprātīgs uzņēmējs būtu piekritis, ka BSCA maksā nemainīgu maksu saskaņā ar 2002. gada SOWAER un BSCA nolīgumu divus gadus pēc tā gada beigām, kad tiek nodots ekspluatācijā jaunais terminālis (proti, 2007. gadā), bet būtu prasījis, lai BSCA pēc šā datuma maksā tādu maksu, kas atbilst tirgus cenai, proti, maksu, kas ļautu struktūrai “reģions–SOWAER” iegūt neto pašreizējo vērtību nulles līmenī visā minētajā laikposmā.
- (682) 31. tabula raksturo:
- a) mainīgās BSCA koncesijas maksas, kas plānotas saskaņā ar noteikumiem, kuri bija spēkā 2002. gada pasākuma piešķiršanas brīdī ⁽²³²⁾;
- b) papildu koncesijas maksa, kas aprēķināta kā nemainīga ikgadēja summa, kura tiek indeksēta pēc 2 % likmes gadā atbilstoši inflācijai ⁽²³³⁾ un kura BSCA būtu jāmaksā no 2007. gada, lai koncesijas maksa, kas jāmaksā BSCA, atbilstu koncesijas maksai, kas atbilst tirgus cenai, apmaiņā pret 2002. gada nolīgumiem ⁽²³⁴⁾;
- c) papildu koncesijas maksa, kas aprēķināta kā nemainīga ikgadēja summa, kura tiek indeksēta pēc 2 % likmes gadā atbilstoši inflācijai un kura BSCA būtu jāmaksā no 2008. gada, lai koncesijas maksa, kas jāmaksā BSCA, atbilstu koncesijas maksai, kas atbilst tirgus cenai, apmaiņā pret 2003. gada ieguldījumu lēmumu ⁽²³⁵⁾;
- (a + b + c) ir gaidāmās koncesijas maksas, kas atbilst tirgus cenai: to lielumi ir tādi, lai 2002. gada nolīgumu un 2003. gada ieguldījumu lēmuma neto pašreizējā vērtība būtu nulle.

31. tabula

Plānotās koncesijas maksas, kas atbilst tirgus cenai

(EUR)

	a) BSCA koncesijas maksas, kas plānotas 2002. gada pasākuma piešķiršanas laikā	b) koncesijas maksas, kas pieskaitāmas a) tādā veidā, lai 2002. gada pasākuma NPV būtu nulle	c) koncesijas maksas, kas pieskaitāmas tādā veidā, lai 2003. gada ieguldījumu lēmuma NPV būtu nulle	(a + b + c) koncesijas maksas, kas atbilst tirgus cenai
2002	883 689	0	0	883 689
2003	901 363	0	0	901 363

⁽²³²⁾ Šīs maksas atbilst koncesijas maksas mainīgajai daļai, jo nemainīgo daļu, kas jāmaksā BSCA, kompensē Valonijas reģiona maksājumi BSCA.

⁽²³³⁾ 2 % ir Eiropas Centrālās bankas mērķis inflācijas jomā.

⁽²³⁴⁾ Šīs papildu koncesijas maksas aprēķina, pamatojoties uz pieņēmumu, ka tās palielināsies par 2 % gadā.

⁽²³⁵⁾ Turpat.

(EUR)

	a) BSCA koncesijas maksas, kas plānotas 2002. gada pasākuma piešķiršanas laikā	b) koncesijas maksas, kas pieskaitāmas a) tādā veidā, lai 2002. gada pasākuma NPV būtu nulle	c) koncesijas maksas, kas pieskaitāmas tādā veidā, lai 2003. gada ieguldījumu lēmuma NPV būtu nulle	(a + b + c) koncesijas maksas, kas atbilst tirgus cenai
2004	919 390	0	0	919 390
2005	937 778	0	0	937 778
2006	956 533	0	0	956 533
2007	2 651 067	8 301 157	0	10 952 224
2008	2 704 088	8 467 180	2 391 141	13 562 409
2009	2 758 170	8 636 524	2 438 964	13 833 658
2010	2 813 334	8 809 254	2 487 743	14 110 331
2011	2 869 600	8 985 440	2 537 498	14 392 538
2012	2 926 992	9 165 148	2 588 248	14 680 388
2013	2 985 532	9 348 451	2 640 013	14 973 996
2014	3 045 243	9 535 420	2 692 814	15 273 477
2015	3 106 148	9 726 129	2 746 670	15 578 947

(683) Tā kā darbi aizkavējās un terminālis galu galā tika nodots ekspluatācijā 2007. gadā, Komisija uzskata, ka BSCA bija jāmaksā maksa, kas atbilst tirgus cenai, no 2009. gada beigām, proti, no 2010. gada 1. janvāra. Komisija uzskata, ka darbu aizkavēšanās par diviem gadiem bija jāsedz reģionam un SOWAER, nevis BSCA, jo šīs abas struktūras bija atbildīgas par ieguldījumu īstenošanu. Tāpēc Komisija uzskata, ka BSCA jāmaksā koncesijas maksa, kas atbilst tirgus cenai, tikai 2009. gada beigās, turklāt šai koncesijas maksai nebūtu jāpalielinās, salīdzinot ar gadījumu, ja tā būtu jāmaksā 2007. gada beigās, kā bija paredzēts 2002. gada SOWAER un BSCA nolīgumā.

(684) Tā ir mainīga maksa, kas faktiski jāmaksā BSCA (un tai jāpieskaita b) un c) maksa, kas raksturota 31. tabulā), un tā jāņem vērā, nosakot koncesijas maksas, kas atbilst tirgus cenai, kuras bija jāmaksā BSCA un kuras tai būtu jāmaksā nākotnē. Izrādās, ka pat gadījumā, ja satiksmes apjoms būtiski pārsniegtu to, kas tika plānots 2002. gadā, faktiski maksājamās maksas (raksturotas 32. tabulas a) kolonnā) atbilst mainīgajām koncesijas maksām (raksturotas 31. tabulas a) kolonnā), kuras gaidāmas tāpēc, ka mainīgajai koncesijas maksai no 2002. gada ir noteikts ierobežojums.

(685) 32. tabula raksturo koncesijas maksas, kas atbilst tirgus cenai, veidojošos elementus.

32. tabula

Koncesijas maksas, kas atbilst tirgus cenai, ņemot vērā darbu aizkavēšanos ⁽¹⁾

(EUR)

	a) BSCA koncesijas maksas, kas plānotas 2002. gada pasākuma iesākuma laikā	b) koncesijas maksas, kas pieskaitāmas a) tādā veidā, lai 2002. gada pasākuma NPV būtu nulle	c) koncesijas maksas, kas pieskaitāmas tādā veidā, lai 2003. gada ieguldījumu lēmuma NPV būtu nulle	(a + b + c) koncesijas maksas, kas atbilst tirgus cenai
2002	883 689	0	0	883 689
2003	901 363	0	0	901 363
2004	919 390	0	0	919 390
2005	937 778	0	0	937 778
2006	956 533	0	0	956 533
2007	2 651 067	0	0	2 651 067
2008	2 704 088	0	0	2 704 088
2009	2 758 170	0	0	2 758 170
2010	2 813 334	8 809 254	2 487 743	14 110 331
2011	2 869 600	8 985 440	2 537 498	14 392 538
2012	2 926 992	9 165 148	2 588 248	14 680 388
2013	2 985 532	9 348 451	2 640 013	14 973 996
2014	3 045 243	9 535 420	2 692 814	15 273 477
2015	3 106 148	9 726 129	2 746 670	15 578 947

⁽¹⁾ Šīs tabulas pamatā ir pieņēmums, ka satiksme Šarleruā lidostā būs tāda, ka mainīgā koncesijas maksa a) saskaņā ar spēkā esošajiem noteikumiem būs ierobežota arī 2014. un 2015. gadā. Ja šis pieņēmums nebija pārbaudīts, summas, kas a) kolonnā norādītas par 2014. un 2015. gadu, bija jāaizstāj ar summām, kas BSCA jāmaksā kā mainīgā koncesijas maksa. Tas neietekmētu b) un c) kolonnu.

(686) Vispārīgāk raugoties, pēc 2013. gada, piemēram, par 2013 + n. gadu, koncesijas maksa, kas atbilst tirgus cenai, sasniedz: $a) + (9\,348\,451 + 2\,640\,013) \times (1,02)^n$, proti, $a) + 11\,988\,464 \times (1,02)^n$, kur a) ir koncesijas maksas mainīgā daļa, kas BSCA jāmaksā par 2013 + n. gadu. Kā paskaidrots 685. apsvēruma beigās, par 2014. un 2015. gadu a) daļa, iespējams, tiks ierobežota. Aprēķinot koncesijas maksas, kas atbilst tirgus cenai, neto pašreizējo vērtību attiecībā uz 2002. un 2003. gada pasākumiem, Komisija pieņēma, ka pēc 2015. gada ierobežojuma nebūs. Tādējādi no 2016. gada šīs atbilstošās maksas a) daļa būs vienāda ar 35 % no aeronavigācijas ieņēmumiem.

(687) Pamatojoties uz iepriekš izklāstītajiem pieņēmumiem un metodēm un pieņemot, ka koncesijas maksa, ko maksā BSCA, saglabāsies nemainīga, Komisija secina, ka 2002. gada nolīgumu un 2003. gada ieguldījumu lēmuma rezultātā BSCA saņēma un līdz 2015. gada 31. decembrim saņems atbalsta summas (bez procentiem), kas atbilst 32. tabulas b) un c) kolonnas summai. Šīs atbalsta summas ir iekļautas turpmākajā tabulā.

33. tabula

**Atbalsta summas, ko BSCA saņems līdz 2015. gada 31. decembrim (bez procentiem),
pieņemot, ka BSCA koncesijas maksa saglabāsies nemainīga līdz 2015. gada 31. decembrim**

(EUR)

	Atbalsts, kas saistīts ar 2002. gada pasākumu (bez procentiem)	Atbalsts, kas saistīts ar 2003. gada pasākumu (bez procentiem)	Kopējais atbalsts (bez procentiem)
2002	0	0	0
2003	0	0	0
2004	0	0	0
2005	0	0	0
2006	0	0	0
2007	0	0	0
2008	0	0	0
2009	0	0	0
2010	8 809 254	2 487 743	11 296 997
2011	8 985 440	2 537 498	11 522 938
2012	9 165 148	2 588 248	11 753 396
2013	9 348 451	2 640 013	11 988 464
2014	9 535 420	2 692 814	12 228 234
2015	9 726 129	2 746 670	12 472 799
Kopā	55 569 842	15 692 986	71 262 828

(688) Līdz 2014. gada 1. oktobrim – šā lēmuma datumam – 2002. gada nolīgumu un 2003. gada ieguldījumu lēmuma rezultātā BSCA bija saņēmusi šādas atbalsta summas ⁽²³⁶⁾ (bez procentiem).

34. tabula

Atbalsta summas, ko BSCA saņēma līdz 2014. gada 30. septembrim (bez procentiem)

(EUR)

	Atbalsts, kas saistīts ar 2002. gada pasākumu (bez procentiem) un saņemts līdz 2014. gada 30. septembrim	Atbalsts, kas saistīts ar 2003. gada pasākumu (bez procentiem) un saņemts līdz 2014. gada 30. septembrim	Kopējais atbalsts (bez procentiem), kas saņemts līdz 2014. gada 30. septembrim
2002	0	0	0
2003	0	0	0
2004	0	0	0
2005	0	0	0
2006	0	0	0
2007	0	0	0
2008	0	0	0
2009	0	0	0
2010	8 809 254	2 487 743	11 296 997
2011	8 985 440	2 537 498	11 522 938
2012	9 165 148	2 588 248	11 753 396
2013	9 348 451	2 640 013	11 988 464
30.9.2014.	7 131 972	2 014 077	9 146 049
Kopā	43 440 265	12 267 579	55 707 844

7.2. Atgūstamais atbalsts

(689) Ņemot vērā 6.3.2. iedaļas secinājumus par BSCA saņemtā atbalsta saderību, vienīgi starpība starp maksu, kas atbilst tirgus cenai (kura aprēķināta atbilstoši metodēm, kas atspoguļotas 680.–683. apsvērumā), un to maksu, kuru BSCA maksāja no 2014. gada 4. aprīļa, ir atgūstams valsts atbalsts.

(690) Tā kā laikposmā no 2014. gada 4. aprīļa līdz 1. oktobrim ietilpst 180 dienas, atgūstamais atbalsts (bez procentiem) līdz 2014. gada 1. oktobrim sasniedz $(180 / 365) \times \text{EUR } 12\,228\,234$, proti, EUR 6 030 362.

⁽²³⁶⁾ Šīs summas ir tādas pašas kā iepriekšējā tabulā līdz 2013. gadam ieskaitot. Attiecībā uz 2014. gadu tika piemērots koeficients $(273/365)$, un laikposms no 1. janvāra līdz 30. septembrim ietver 273 dienas.

(691) Turklāt, tā kā koncesijas maksa, kas jāmaksā BSCA, netiks paaugstināta līdz tādas maksas līmenim, kas atbilst tirgus cenai, BSCA turpinās saņemt nelikumīgu un nesaderīgu atbalstu, kura summas būs jāatgūst.

(692) Gadījumā, ja 2014. gada laikā koncesijas maksa, ko maksā BSCA, tiktu paaugstināta līdz tādas koncesijas maksas līmenim, kas atbilst tirgus cenai un kas norādīta 32. tabulā, atgūstamā atbalsta summa (bez procentiem) jāaprēķina atbilstoši šādai formulai:

N ir dienu skaits laikposmā starp 2014. gada 4. aprīli un datumu, kurā koncesijas maksa, ko maksā BSCA, tiek paaugstināta līdz tādas koncesijas maksas līmenim, kas atbilst tirgus cenai.

Atgūstamā atbalsta summa (bez procentiem) = $(N / 365) \times$ atbalsta summa par 2014. gadu

= $(N / 365) \times$ EUR 12 228 234

(693) Gadījumā, ja 2015. gada laikā koncesijas maksa, ko maksā BSCA, tiktu paaugstināta līdz tādas koncesijas maksas līmenim, kas atbilst tirgus cenai un kas norādīta 32. tabulā, atgūstamā atbalsta summa (bez procentiem) jāaprēķina atbilstoši šādai formulai:

N' ir dienu skaits laikposmā starp 2015. gada 1. janvāri un datumu, kurā koncesijas maksa, ko maksā BSCA, tiek paaugstināta līdz koncesijas maksas līmenim, kas atbilst tirgus cenai.

Atgūstamā atbalsta summa (bez procentiem)

= atgūstamā atbalsta summa par 2014. gadu (bez procentiem) + atgūstamā atbalsta summa par 2015. gadu (bez procentiem)

= $((\text{dienu skaits no 2014. gada 4. aprīļa līdz 31. decembrim}) / 365) \times$ atbalsta summa par 2014. gadu + $(N' / 365) \times$ atbalsta summa par 2015. gadu

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

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

(694) Beļģijas iestādēm ir jāatgūst summa, kas aprēķināta saskaņā ar formulām, kuras minētas 692. un 693. apsvērumā, četru mēnešu laikā, skaitot no šā lēmuma paziņošanas datuma.

(695) Beļģijas iestādēm ir jāpapildina atgūstamā summa ar atgūšanas procentiem, kas aprēķināti no datuma, kurā attiecīgais atbalsts tika nodots uzņēmumu rīcībā, proti, katra atbalsta faktiskās piešķiršanas datuma, un tā līdz pilnīgai atgūšanai ⁽²³⁷⁾ saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004 ⁽²³⁸⁾ V nodaļu. Komisija uzskata, ka atbalsta piešķiršanas datums atbilst datumam, kad samaksāta maksa, kas mazāka par tirgus cenu, kā noteikts SOWAER un BSCA nolīgumos, kas bija spēkā attiecīgā maksājuma veikšanas brīdī.

(696) Šis lēmums neliedz iespēju atgūt citu iespējamo valsts atbalstu, kas piešķirts BSCA un nav apskatīts šajā lēmumā.

(697) Beļģija 2014. gada 7. maija vēstulē piekrita, ka šīs lietas ietvaros, ņemot vērā Komisijas dienestu apņemšanos iespējami ātri iesniegt tai arī lēmuma tulkojumu nīderlandiešu valodā, Komisija izņēmuma kārtā saskaņā ar LESD 297. pantu var Beļģijai paziņot šo lēmumu franču valodā. Beļģija piekrita, ka vienīgi šā lēmuma teksts franču valodā ir autentisks un ka lēmums stājas spēkā ar paziņojumu franču valodā.

⁽²³⁷⁾ Sk. iepriekš minētās Regulas (EK) Nr. 659/1999 14. panta 2. punktu.

⁽²³⁸⁾ Komisijas 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Pasākumi par labu *Ryanair Ltd* (turpmāk "*Ryanair*"), proti, Valonijas valdības 2001. gada 6. novembra saistības pret *Ryanair*, 2001. gada 2. decembra līgums starp BSCA un *Ryanair*, 2001. gada 12. decembra nolīgums par *Promocy*, 2002. gada 31. janvāra līgums starp *Promocy* un *Leading Verge*, 2004. gada 11. jūnija ministra rīkojums, 2004. gada 24. jūnija BSCA vēstule *Ryanair*, 2005. gada 9. decembra komerciālais līgums starp BSCA un *Ryanair*, 2010. gada 6. decembra papildinājums Nr. 6 līgumam starp BSCA un *Ryanair* un BSCA daļu uzņēmumā *Promocy* 2010. gada 31. marta cesija, nav valsts atbalsts par labu *Ryanair Ltd* Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

2. Pasākumi par labu *Brussels South Charleroi Airport* (turpmāk "*BSCA*"), ko veido 2006. gada 4. aprīļa nolīgums starp Valonijas lidostu sabiedrību (turpmāk "*SOWAER*") un BSCA, 2006. gada 10. marta papildinājums Nr. 5 nolīgumam starp Valonijas reģionu un BSCA un 2008. gada 15. janvāra papildinājums Nr. 6 nolīgumam starp Valonijas reģionu un BSCA, nav valsts atbalsts par labu BSCA Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

2. pants

1. Pasākumi, kurus nelikumīgi īstenojusi Beļģija, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu, par labu BSCA saskaņā ar 2002. gada 15. aprīļa apakškoncesijas nolīgumu starp SOWAER un BSCA un 2002. gada 29. marta papildinājumu Nr. 3 nolīgumam starp Valonijas reģionu un BSCA, kā arī saskaņā ar 2003. gada 3. aprīļa Valonijas reģiona ieguldījumu lēmumu, līdz 2014. gada 3. aprīlim ir uzskatāmi par valsts atbalstu, kas saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

2. Pieņemot, ka BSCA kapitāla palielinājums, kuru SOWAER parakstīja 2002. gada 3. decembrī, ir valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē, tas ir valsts atbalsts, kas saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

3. pants

Pasākumi, kurus nelikumīgi īstenojusi Beļģija, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu, par labu BSCA saskaņā ar 2002. gada 15. aprīļa apakškoncesijas nolīgumu starp SOWAER un BSCA un 2002. gada 29. marta papildinājumu Nr. 3 nolīgumam starp Valonijas reģionu un BSCA, kā arī saskaņā ar 2003. gada 3. aprīļa Valonijas reģiona ieguldījumu lēmumu, no 2014. gada 4. aprīļa ir uzskatāmi par valsts atbalstu, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar minētā līguma 107. panta 1. punktu.

4. pants

1. Beļģijai ir pienākums izbeigt atbalstu, kas minēts 3. pantā, paaugstinot koncesijas maksu, kas jāmaksā BSCA, vismaz līdz tādas koncesijas maksas līmenim, kura atbilst tirgus cenai, un atgūstot no saņēmēja tās atbalsta summas, kas saņemtas saskaņā ar pasākumiem, kuri minēti 3. pantā, sākot no 2014. gada 4. aprīļa.

2. Atgūstamajās summās ir iekļaujami procenti, sākot no datuma, kad atbalsts nodots saņēmēja rīcībā, līdz šo summu faktiskai atgūšanai.

3. Procentus aprēķina gan parāda pamatsummai, gan procentiem saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004 V nodaļu.

4. Beļģija no šā lēmuma pieņemšanas dienas atceļ visus 3. pantā minētā atbalsta neizpildītos maksājumus.

5. pants

1. Šā lēmuma 3. pantā minētā atbalsta atgūšana ir tūlītēja un faktiskā.
2. Beļģija nodrošina šā lēmuma izpildi četru mēnešu laikā no tā paziņošanas dienas.

6. pants

1. Divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas Beļģija iesniedz Komisijai šādu informāciju:
 - a) datumus, kuros BSCA samaksāja koncesijas maksas par 2014. gadu, un aprēķinus par atgūšanas procentiem;
 - b) šā lēmuma izpildei jau pieņemto vai paredzēto pasākumu sīku aprakstu;
 - c) dokumentus, kas pierāda, ka saņēmējs ir brīdināts par atbalsta atmaksāšanu.
2. Beļģija līdz 3. pantā minētā atbalsta pilnīgai atgūšanai regulāri informē Komisiju par šā lēmuma izpildei noteikto valsts pasākumu īstenošanas gaitu. Pēc vienkārša Komisijas pieprasījuma tā tūlīt sniedz informāciju gan par jau veiktajiem, gan plānotajiem pasākumiem, lai panāktu šā lēmuma izpildi. Tā iesniedz arī sīku informāciju par atbalsta summām un procentiem, kas jau atgūti no atbalsta saņēmēja.

7. pants

Šis lēmums ir adresēts Beļģijas Karalistei.

Briselē, 2014. gada 1. oktobrī

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Joaquín ALMUNIA*

PIELIKUMS

Informācija par saņemtajām, atgūstamajām un jau atgūtajām summām

Informācija par atbalsta saņēmēju	Saņemtā atbalsta kopsumma (*)	Atgūstamā atbalsta kopsumma (*) (pamatsumma)	Jau atmaksātā kopsumma (*)	
			Pamatsumma	Procenti

(*) Miljonos EUR.