



Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

DECYZJE

- ★ **Decyzja Komisji (UE) 2016/2068 z dnia 29 lipca 2013 r. w sprawie pomocy państwa SA.35611 (13/C), którą Francja zamierza wdrożyć na rzecz grupy PSA Peugeot Citroën SA (notyfikowana jako dokument nr C(2013) 4971) ⁽¹⁾** 1
- ★ **Decyzja Komisji (UE) 2016/2069 z dnia 1 października 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.14093 (C76/2002) wdrożonej przez Belgię na rzecz Brussels South Charleroi Airport i Ryanair (notyfikowana jako dokument nr C(2014) 6849) ⁽¹⁾** 63

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI (UE) 2016/2068

z dnia 29 lipca 2013 r.

w sprawie pomocy państwa SA.35611 (13/C), którą Francja zamierza wdrożyć na rzecz grupy PSA Peugeot Citroën SA

(notyfikowana jako dokument nr C(2013) 4971)

(Jedynie tekst w języku francuskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag ⁽¹⁾ zgodnie z przywołanymi artykułami i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) W dniu 5 listopada 2012 r. Komisja otrzymała skargę od przedsiębiorstwa, które chce zachować anonimowość (zwanego dalej „anonimowym skarżącym”).
- (2) Decyzją z dnia 11 lutego 2013 r. (zwaną dalej „decyzją o pomocy na ratowanie”) Komisja tymczasowo zatwierdziła, ze względów związanych z zapewnieniem stabilności finansowej, udzieloną przez Francję gwarancję emisji długu przez Banque PSA Finance S.A. (zwaną dalej „BPF”) o wartości nominalnej 1,2 mld EUR. W związku z tym władze francuskie zobowiązały się zgłosić w terminie 6 miesięcy od podjęcia decyzji o pomocy na ratowanie plan restrukturyzacji grupy PSA Peugeot Citroën S.A. (zwanej dalej „PSA” lub „grupą” lub „grupą PSA”) i plan przywrócenia rentowności BPF.
- (3) Pismem z dnia 12 marca 2013 r. Francja powiadomiła Komisję o pomocy restrukturyzacyjnej na rzecz grupy PSA.
- (4) Pismem z dnia 2 maja 2013 r. Komisja powiadomiła Francję o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwanego dalej „TFUE”) w odniesieniu do wspomnianej wyżej pomocy.

⁽¹⁾ Dz.U. C 275 z 16.11.2007, s. 18.

- (5) Decyzję Komisji o wszczęciu postępowania (zwaną dalej „decyzją o wszczęciu postępowania”) opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 16 maja 2013 r. ⁽²⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat przedmiotowej pomocy. W dniu 3 czerwca 2013 r. Komisja wysłała kwestionariusz do głównych konkurentów PSA.
- (6) Komisja otrzymała uwagi od pięciu zainteresowanych stron, a mianowicie:
- (i) grupy PSA, jako beneficjenta pomocy, która przedstawiła uwagi pismem z dnia 13 czerwca 2013 r.;
 - (ii) przedsiębiorstwa, które chce zachować anonimowość (zwanego dalej „anonimową osobą trzecią”), które przedstawiło uwagi pismem z dnia 14 czerwca 2013 r.;
 - (iii) przedsiębiorstw konkurencyjnych – Fiat, General Motors (zwanego dalej „GM”) i Toyota, które przedstawiły uwagi pismami odpowiednio z dnia 17, 18 i 21 czerwca 2013 r.
- (7) Komisja przekazała te uwagi Francji pismami z dnia 19 i 21 czerwca 2013 r.
- (8) Władze francuskie przekazały swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania pismem z dnia 3 czerwca 2013 r., a uwagi na temat uwag zainteresowanych osób trzecich – pismem z dnia 28 czerwca 2013 r.
- (9) Na wniosek Komisji władze francuskie przedstawiły dodatkowe informacje w dniach 1 i 2 lipca 2013 r.
- (10) W dniu 4 lipca 2013 r. zorganizowano konferencję telefoniczną z udziałem służb Komisji, władz francuskich i grupy PSA. Z udziałem tych samych stron odbyły się dwa inne spotkania w dniach 11 i 12 lipca 2013 r., jak również konferencja telefoniczna w dniu 15 lipca 2013 r. W następstwie tych spotkań władze francuskie przedstawiły informacje pismem z dnia 16 lipca 2013 r., zmienionym pismem z dnia 23 lipca 2013 r.

2. OPIS ŚRODKA

2.1. GRUPA PSA

- (11) Grupa PSA jest spółką notowaną na giełdzie papierów wartościowych Euronext Paris. W 2011 r. grupa sprzedała ponad 3,5 mln pojazdów i części na całym świecie (42 % poza Europą). Grupa PSA, która prowadzi działalność handlową w 160 krajach, posiada 11 zakładów zwanych „końcowymi” (w tym 9 w Unii Europejskiej), w których przeprowadza się montaż pojazdów, jak również 12 fabryk zwanych „mechanicznymi”, które specjalizują się w produkcji niektórych części. Działalność grupy obejmuje także usługi w zakresie finansowania zakupu pojazdów (BPF) i wyposażenie samochodów (Faurecia). Do grudnia 2012 r. PSA była także właścicielem Gefco (działalność logistyczna). W 2012 r. grupa PSA osiągnęła obroty w wysokości 55,4 mld EUR. W tabeli 1 poniżej przedstawiono ewolucję obrotów grupy w ciągu ostatnich pięciu lat.

Tabela 1

Obroty grupy PSA w mln EUR

	2008	2009	2010	2011	2012
Obroty w latach przeszłych	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

- (12) BPF jest wewnętrznym bankiem kontrolowanym w 100 % przez PSA, który zapewnia finansowanie sprzedaży pojazdów marek Peugeot i Citroën oraz zapasów pojazdów i części zamiennych z sieci dystrybucyjnych, a także proponuje klientom grupy metody finansowania. BPF prowadzi działalność w 23 krajach. BPF, którego średni wskaźnik penetracji ⁽³⁾ w 2012 r. wynosił 29,8 %, finansuje znaczną część popytu na pojazdy produkowane przez grupę i wnosi decydujący wkład w finansowanie jej działalności handlowej. W 2012 r. jego pozostająca kwota należności wynosiła około 23–24 mld EUR. W 2011 r. jego zysk netto wyniósł 354 mln EUR.

⁽²⁾ Dz.U. C 137 z 16.5.2013, s. 10.

⁽³⁾ Średni wskaźnik penetracji wynoszący 29,8 % nie odzwierciedla różnic między wskaźnikami penetracji w różnych segmentach. Wskaźnik penetracji jest w szczególności wyższy w segmentach B i C, w których wynosi on 30 %, a w niektórych krajach nawet 40 %. Wydaje się zatem, że działalność w zakresie finansowania zakupu pojazdów ma kluczowe znaczenie dla tych segmentów.

- (13) Faurecia jest dostawcą części samochodowych należącym do PSA w 57,18 % na dzień 31 grudnia 2012 r. Działalność przedsiębiorstwa Faurecia nastawiona jest przede wszystkim na produkcję foteli samochodowych, systemów wnętrza, technologii kontroli emisji i akcesoriów zewnętrznych. W 2012 r. jego obroty wyniosły około 17,4 mld EUR.

2.2. TRUDNOŚCI NAPOTKANE PRZEZ GRUPĘ PSA

- (14) W 2012 r. obroty grupy spadły o 5,2 %, głównie z powodu słabych wyników działu samochodowego (spadek o 10,3 % do 38,3 mld EUR). W wynikach bieżącej działalności operacyjnej grupy odnotowano stratę wynoszącą 576 mln EUR, w porównaniu z dodatnim wynikiem z 2011 r na poziomie 1,093 mld EUR. Strata operacyjna samego działu samochodowego wyniosła 1,5 mld EUR w 2012 r., w porównaniu ze stratą wynoszącą 92 mln EUR w 2011 r.
- (15) Napotkane trudności wynikają jednocześnie z czynników charakterystycznych szczególnie dla rynku motoryzacyjnego, ze skutków pogorszenia się sytuacji gospodarczej i finansowej w strefie euro oraz z trudności strukturalnych grupy PSA.

2.2.1. RECESJA NA EUROPEJSKIM RYNKU MOTORYZACYJNYM UTRZYMUJĄCA SIĘ OD 2007 R.

- (16) Od 2007 r. na rynku europejskim trwa nieustanna recesja. Przed 2007 r. sprzedaż na europejskim rynku motoryzacyjnym wynosiła 18 mln pojazdów rocznie, natomiast w 2012 r. sprzedano 14 mln sztuk, co stanowi spadek o 15 %.
- (17) W tym kontekście sprzedaż PSA, bardzo mocno osadzonej w Europie (a w szczególności w Europie Południowej), spadła o 6,1 % na tym rynku, na którym realizuje 58 % swojej sprzedaży. Udział grupy PSA w rynku spadł do poziomu 13,3 % w porównaniu z 14,2 % w 2010 r.
- (18) Sprzedaż grupy PSA poza Europą nie kompensuje skutków recesji na rynku europejskim. W 2012 r. sprzedaż samochodów osobowych i użytkowych w innych częściach świata nie była sama w sobie wystarczająca, aby skompensować słabsze wyniki grupy na rynku europejskim.

2.2.2. STRUKTURA KONKURENCJI NIEKORZYSTNA DLA PRODUCENTÓW NIWYSPECJALIZOWANYCH

- (19) Według władz francuskich PSA konkuruje z następującymi kategoriami producentów:
- pozostałymi producentami niewyspecjalizowanymi: producentami niewyspecjalizowanymi premium (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen), jak również z pozostałymi producentami niewyspecjalizowanymi, takimi jak Ford, Fiat, Skoda, Seat i Honda;
 - wszystkimi producentami wyspecjalizowanymi (Audi, BMW, Mercedes itp.), którzy w coraz większym stopniu rozwijają produkty premium we wszystkich segmentach, wchodząc w ten sposób na główną część rynku producentów niewyspecjalizowanych;
 - niedawno powstałymi producentami, którzy osiągają coraz lepsze wyniki głównie w segmentach klasy średniej (Hyundai, Kia itp.).
- (20) Podsumowując, według władz francuskich, naturalny rynek producentów niewyspecjalizowanych jest przedmiotem ataków z „góry”, to znaczy ze strony producentów specjalizujących się w samochodach luksusowych, którzy wchodzi do nowych segmentów (np.: Audi A1 itp.) i z „dołu”, to znaczy ze strony producentów pojazdów klasy średniej/niższej, w szczególności koreańskich, takich jak Hyundai-Kia, którzy chcą przejść do wyższej klasy.

2.2.3. TRUDNOŚCI STRUKTURALNE GRUPY PSA

- (21) Ponad połowa (53 % w 2011 r.) produkcji samochodów grupy PSA jest zlokalizowana w Europie Zachodniej, gdzie koszty pracy są wyższe niż w innych częściach świata. Koszt pracy stanowi łącznie ponad [20–30]* * % kosztów produkcji PSA. Ponadto przeważająca część personelu zajmującego się badaniami i rozwojem oraz personelu kierowniczego i administracyjnego grupy znajduje się we Francji, co oznacza wysokie koszty pracownicze.

* Informacja poufna.

- (22) Grupa ma również opóźnienia w dziedzinie badań i rozwoju w porównaniu z jej konkurentami, w szczególności w dziedzinie standaryzacji części składowych.
- (23) Ponadto PSA ma pewne braki wizerunkowe i mniejszą renomę w porównaniu z niemieckimi producentami „premium”.
- (24) Trudności grupy, a w szczególności jej działu samochodowego, wywierają bezpośredni wpływ na BPF (i odwrotnie). Trudności banku wewnętrznego wynikają głównie z trudności grupy ze względu na związek między ich ratingami finansowymi. Obniżenie ratingu PSA powoduje obniżenie ratingu BPF, co utrudnia mu dostęp do rynków w celu refinansowania. Tymczasem BPF ma zasadnicze znaczenie dla wspierania działalności motoryzacyjnej grupy PSA. W 2012 r. zapewnił na przykład finansowanie 29,8 % sprzedaży producenta i 100 % sprzedaży jego europejskich koncesjonariuszy. Znaczne obniżenie zdolności finansowania BPF (i związane z nim zmniejszenie produkcji pożyczek) wpływa zatem negatywnie na działalność działu samochodowego. Poprzez mechanizm ratingowy może powstać błędne koło prowadzące do dodatkowego ograniczenia źródeł finansowania BPF, co z kolei wpływa na sprzedaż grupy PSA poprzez ograniczenie akcji kredytowej itd.

2.3. ŚRODKI POMOCY

2.3.1. GWARANCJA PAŃSTWA W ODNIESIENIU DO EMISJI DŁUGU BPF

- (25) W celu umożliwienia wdrożenia planu restrukturyzacji grupy PSA rząd francuski podjął decyzję o przyznaniu tej grupie gwarancji obejmującej emisję długu długoterminowego BPF przeprowadzone najwcześniej w dniu zawarcia porozumienia w sprawie gwarancji lub udzielenia zgody przez Komisję Europejską, a najpóźniej w dniu 31 grudnia 2016 r. („gwarancja”). W związku z tym podpisane zostanie odrębne porozumienie w sprawie gwarancji między państwem francuskim z jednej strony a grupą PSA z drugiej strony z warunkiem zawieszającym polegającym na uzyskaniu zgody Komisji Europejskiej na podstawie art. 107 i 108 TFUE. Po zawarciu pierwszego tymczasowego porozumienia w sprawie gwarancji odpowiadającego transzy w wysokości 1,2 mld EUR kwoty głównej na podstawie decyzji Komisji z dnia 11 lutego 2013 r. zatwierdzającej pomoc na ratowanie władze francuskie zamierzają zawrzeć z grupą PSA drugie porozumienie w sprawie gwarancji obejmujące pozostałą transzę pozostającej kwoty należności ograniczonej do kwoty głównej wynoszącej 5,8 mld EUR.
- (26) Art. 85 korygującej ustawy budżetowej nr 2012-1510 na 2012 r. z dnia 29 grudnia 2012 r. zezwala ministrowi właściwemu ds. gospodarki na odpłatne przyznanie gwarancji państwa w odniesieniu do papierów dłużnych wyemitowanych przez BPF od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2016 r. Gwarancja obejmie nowe emisje długu długoterminowego BPF. W związku z tym z gwarancji będzie można korzystać w odniesieniu do niezabezpieczonych papierów dłużnych wyemitowanych przez BPF po dacie udzielenia przez Komisję zgody na wdrożenie gwarancji, a najpóźniej w dniu 31 grudnia 2016 r. Umowny termin zapadalności wspomnianych papierów będzie więc wynosił maksymalnie trzydzieści sześć miesięcy od ich daty emisji.
- (27) Władze francuskie stwierdzają, że określenie pułapu gwarancji niezbędnej dla grupy PSA opiera się na analizie obecnej struktury bilansu BPF (a w szczególności struktury finansowania BPF), jak również na prognozach przyszłych potrzeb w zakresie finansowania na lata 2013–2016 określonych przez władze francuskie z uwzględnieniem następujących założeń:
- łączne pozostające kwoty należności, które zgodnie z założeniami pozostaną na prawie stałym poziomie wynoszącym około 24/25 mld EUR, pozwalające na utrzymanie finansowania sprzedaży samochodów grupy PSA;
 - wzrost sekurytyzacji w finansowaniu BPF częściowo wyrównujący ograniczenie papierów komercyjnych/certyfikatów depozytowych (*impact rating A-3/P-3*);
 - odnowienie instrumentów płynnościowych, które pozwoliło BPF potwierdzić 11,6 mld EUR średnioterminowego kredytu bankowego w styczniu 2013 r., w szczególności poprzez wprowadzenie nowego kredytu konsorcjonalnego w wysokości 4,1 mld EUR o terminie zapadalności wynoszącym 5 lat, odnowienie większości jej dwustronnych instrumentów płynnościowych, przedłużenie linii kredytu odnawialnego w kwocie głównej wynoszącej 1,2 mld EUR o terminie zapadalności wydłużonym do stycznia 2016 r. i jednocześnie rozszerzenie linii kredytowej na kwotę 1,8 mld EUR do grudnia 2015 r. (zob. informacje w motywie 31 poniżej);
 - korzystanie z depozytów od 2013 r.

- (28) Według władz francuskich wynagrodzenie za gwarancję określa się w taki sposób, aby zapewniać jej udzielenie po cenie rynkowej na podstawie kryteriów zawartych w wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw⁽⁴⁾ (zwanym dalej „wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji”) i obwieszczenia Komisji w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE (zastąpionych art. 107 i 108 TFUE) do pomocy państwa w formie gwarancji⁽⁵⁾. W obwieszczeniu w sprawie gwarancji przewiduje się, że jeśli na rynkach finansowych nie można znaleźć właściwego poziomu odniesienia stawki za gwarancję, należy porównać łączny koszt finansowy gwarantowanego kredytu, w tym stopę procentową kredytu i stawkę za gwarancję, z ceną rynkową podobnego kredytu bez gwarancji.
- (29) Władze francuskie wyjaśniają, że w celu określenia poziomu wynagrodzenia państwa państwo uznało, że powinno działać na zasadzie równorzędności z bankami uczestniczącymi w New Club Deal, porozumieniu między BPF i jego bankami kredytującymi. W tym celu koszt ryzyka oszacowany przez banki obliczono na podstawie łącznego wynagrodzenia za instrumenty płynnościowe New Club Deal, przeliczonego w szczególności w celu uwzględnienia różnic między zapewnieniem płynności a gwarancją. Wynagrodzenie za gwarancję państwa ustalono zatem na 260 punktów bazowych.
- (30) BPF wyemitował we własnym imieniu skrypty dłużne, dla których istnieje rynek wtórny. W tabeli 2 poniżej przedstawiono mediany dochodów z istniejących obligacji BPF o terminie zapadalności wynoszącym blisko trzy lata w okresie 1 miesiąca przed ogłoszeniem w prasie mechanizmu ochronnego⁽⁶⁾. Dochód z hipotetycznej obligacji o terminie zapadalności wynoszącym dokładnie trzy lata interpolowano na podstawie dochodów z obligacji BPF o terminie zapadalności najbardziej zbliżonym do trzech lat dla każdej z podanych dat. Ponadto w tabeli 2 przedstawiono również poziomy zwrotów z obligacji państwowych o terminie zapadalności wynoszącym trzy lata.

Tabela 2

Dochody na rynku wtórnym

	Na dzień 16.10.2012 r.	Mediana w okresie 16.09 – 16.10
Obligacja o zapadalności w dniu 25.9.2015 r.	5,04	5,52
Obligacja o zapadalności w dniu 24.6.2015 r.	4,84	5,57
Obligacja o zapadalności w dniu 25.2.2016 r.	5,37	6,23
Trzyletnia obligacja hipotetyczna (dochody interpolowane)	5,09	5,54
Trzyletnia zamienna obligacja skarbu państwa	0,34	0,39

- (31) Na koniec grudnia 2012 r. BPF wynegocjował nowe kredyty ze wszystkimi bankami, które zgodziły się przyznać BPF:
- instrumenty płynnościowe w formie pożyczek długoterminowych w wysokości 4 mld EUR (zwanym dalej „New Club Deal”);
 - dwustronne linie kredytowe w wysokości 4,6 mld EUR;
 - rozszerzenie dwóch linii „zabezpieczenia” (nieprzeznaczonych do wykorzystania) w wysokości 3 mld EUR.

Łączne zobowiązanie wspomnianych banków wynosi zatem 11,6 mld EUR. Według informacji przedstawionych przez Francję wykorzystanie linii kredytowych New Deal Club uwarunkowane jest wprowadzeniem państwowego mechanizmu ochronnego⁽⁷⁾.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 155 z 20.6.2008, s. 10.

⁽⁶⁾ Prasa poinformowała o zamiarze wprowadzenia środka przez państwo w dniu 17 października 2012 r.

⁽⁷⁾ Zgodnie z przykładami z podstawowych ustaleń przedstawionymi przez Francję w dniu 7 stycznia 2013 r.: „Drawings to be subject to the favourable vote by the French parliament of the French State supporting plan (przyjęcie planu w ustawie budżetowej)”.

- (32) W dniu 25 marca 2013 r. BPF dokonał emisji długu objętej gwarancją państwa na kwotę 1,2 mld EUR. Przedmiotowa obligacja, która posiada kupon w wysokości 0,625 %, osiąga dochód w wysokości 0,664 %, co oznacza koszt dodatkowy w wysokości 24 punktów bazowych w porównaniu z trzyletnią zamienną obligacją skarbu państwa (OAT).
- (33) Komisja określiła ilościowo element pomocy w motywie 51 decyzji o pomocy na ratowanie w przedziale od 91,8 mln EUR do wartości nominalnej wyemitowanych obligacji wynoszącej 1,2 mld EUR. Władze francuskie wskazują, że na podstawie metody zastosowanej w decyzji o pomocy na ratowanie wyniki otrzymane w odniesieniu do elementu pomocy zawartego w środku pomocy wynoszą:

Tabela 3

Obliczenie elementu pomocy w obligacjach zabezpieczonych

Interpolowane dane z 3 lat Spread państwowy wynoszący 24 punkty bazowe	Spot		Mediana dochodów z obligacji	
	16.10.2012 r.	12.7–16.10	16.9–16.10	
Trzyletnia OAT	0,34 %	0,35 %	0,39 %	
Szacowany spread państwowy po gwarancji	0,24 %	0,24 %	0,24 %	
Stopa procentowa BPSA po gwarancji (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %	
Koszt gwarancji (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %	
Szacowany łączny koszt emisji zabezpieczonych (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %	
Dochód BPSA na rynku wtórnym interpolowany z 3 lat	5,09 %	5,23 %	5,54 %	
Kwota przyznanej pomocy państwa (w mln EUR)	401	429	486	

Źródło: BNP Paribas Global Markets, Datastream.

- (34) Władze francuskie uważają, że Komisja przyjmuje szczególnie niekorzystny okres odniesienia w historii dochodów z emisji BPF. Okres od dnia 12 lipca do dnia 16 października 2012 r., to znaczy od dnia ujawnienia trudności grupy PSA i ogłoszenia planu reorganizacji, pozwoliłby, według władz francuskich, na lepsze oszacowanie dochodu z obligacji.

2.3.2. POMOC NA PROJEKT „50CO₂CARS”

- (35) Środki publiczne, które Francja zamierza przyznać na projekt „50CO₂Cars”, wpisują się w ramy programu „inwestycji przyszłościowych” wprowadzonego korygującą ustawą budżetową nr 2010-237 z dnia 9 marca 2010 r. Agencja Ochrony Środowiska i Zarządzania Energią (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie, zwana dalej „ADEME”) jest jednym z podmiotów⁽⁸⁾ zobowiązanych przez państwo do zarządzania środkami przydzielonymi na inwestycje przyszłościowe. Całkowity budżet, którym dysponuje ADEME wynosi 2,65 mld EUR.
- (36) Wśród inwestycji przyszłościowych projekt „50CO₂Cars” wpisuje się w ramy działania „Pojazd przyszłości”, które ma na celu wypróbowywanie i promowanie bardziej energooszczędnych technologii i rozwiązań, które charakteryzują się mniejszym zużyciem energii i mniejszą emisją gazów cieplarnianych. W odniesieniu do tego działania w ramach dwóch zaproszeń do wyrażenia zainteresowania (zwanymi dalej „ZWZ”) wybrano różne komponenty technologiczne:
- a) w ramach ZWZ „Mechanizm napędowy i mechanizmy pomocnicze pojazdów z silnikiem termicznym” (zwanego dalej „ZWZ nr 1”) wybrano nową rodzinę silników Diesla o bardzo wysokiej efektywności energetycznej i skrzynię biegów DCT;

⁽⁸⁾ Zob. lista tych podmiotów określona w art. 8 wspomnianej wyżej ustawy nr 2010-237 i dekret nr 2010-442 z dnia 3 maja 2010 r.

- b) w ramach ZWZ „Mechanizmy napędowe, mechanizmy pomocnicze i układy magazynowania energii zwrotnej dla pojazdów elektrycznych i hybrydowych” (zwanego dalej „ZWZ nr 2”) wybrano technologię hybrydyzacji elektrycznej.
- (37) Działanie „Pojazd przyszłości” uwzględniono w szczególności w programie pomocy SA.32466 (2011/X) ⁽⁹⁾ wyłączonym z wymogu zgłoszenia na mocy ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych ⁽¹⁰⁾.
- (38) Władze francuskie przedstawiły szczegółowe informacje dotyczące finansowania publicznego i formy wspomnianego finansowania, jakie otrzyma każdy z partnerów biorących udział w projekcie. Z wyjątkiem lidera PSA w przypadku pozostałych partnerów (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON i IC2MP) kwoty finansowania publicznego wchodzące w grę w przypadku realizacji projektu „50CO₂Cars” są niższe od progów pomocy indywidualnej powodujących obowiązek powiadomienia określonych w art. 6 ust. 1 lit. e) ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych. W związku z tym jeżeli wspomniane finansowanie publiczne stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 TFUE ⁽¹¹⁾, jest już ono uwzględnione we wspomnianym wyżej programie objętym wyłączeniem SA.32466 (2011/X).
- (39) Zgodnie z art. 1 ust. 6 lit. c) ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych wspomniane rozporządzenie nie ma natomiast zastosowania do pomocy dla zagrożonych przedsiębiorstw, których definicji odpowiada z pewnością grupa PSA co najmniej od dnia 17 października 2012 r., gdy władze francuskie ogłosiły swój zamiar udzielenia grupie PSA gwarancji. Pomoc, którą państwo zamierza przyznać PSA na wsparcie projektu „50CO₂Cars”, nie może zatem być objęta programem pomocy SA 32466 (2011/X), ani być przedmiotem indywidualnego zgłoszenia na podstawie wspólnotowych zasad ramowych dotyczących pomocy państwa na działalność badawczą, rozwojową i innowacyjną ⁽¹²⁾ (zwanym dalej „zasadami ramowymi dotyczącymi B+R+I”) ⁽¹³⁾.
- (40) W celu uproszczenia procedur administracyjnych koszty działań PSA w ramach projektu „50CO₂Cars” zaklasyfikowano w taki sam sposób, jak koszty pozostałych partnerów, to znaczy stosując kategorie przewidziane w ogólnym rozporządzeniu w sprawie wyłączeń blokowych (które są zbieżne z kategoriami z zasad ramowych dotyczących B+R+I).
- (41) PSA będzie zatem prowadziła działania kwalifikujące się ⁽¹⁴⁾ jako badania podstawowe (zwane dalej „BPod”), badania przemysłowe (zwane dalej „BPrz”) i eksperymentalne prace rozwojowe (zwane dalej „EPR”) przy kosztach kwalifikowalnych wyszczególnionych w tabeli 4 poniżej:

Tabela 4

Koszty projektu 50CO₂Cars w podziale na rodzaje działań w zakresie badań i rozwoju (w tys. EUR)

Koszty	Łączne	Kwalifikowalne ⁽¹⁾	BPod	BPrz	EPR
ZWZ nr 1	[260 -330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
ZWZ nr 2	[50 -110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Ogółem	[300 -400]*	304 593,48	1 328,79	175 567,54	127 697,15

⁽¹⁾ Koszy projektu „50CO₂Cars” przypisano do kategorii w sektorze badań i rozwoju zdefiniowane w art. 31 pkt 5 ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych (które odpowiadają kategoriom z pkt 5.1.4 zasad ramowych dotyczących B+R+I).

- (42) Z łącznej kwoty 85,9 mln EUR pomoc, którą państwo zamierza przyznać grupie PSA w ramach tej części planu restrukturyzacji, przyjmie formę dotacji (na kwotę 24,5 mln EUR) i zaliczek zwrotnych (na kwotę 61,4 mln EUR). Pod względem intensywności pomoc odpowiada wskaźnikowi pokrycia 100 % kosztów kwalifikowalnych BPod, 30 % kosztów kwalifikowalnych w przypadku działań w zakresie BPrz i 25 % kosztów kwalifikowalnych w przypadku działań w zakresie EPR.

⁽⁹⁾ Dz.U. C 78 z 11.3.2011, s. 33.

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 800/2008 z dnia 6 sierpnia 2008 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze wspólnym rynkiem w zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu (ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych) (Dz.U. L 214 z 9.8.2008, s. 3).

⁽¹¹⁾ W tej kwestii Komisja przypomina w szczególności, że finansowanie publiczne działalności (niemającej charakteru gospodarczego) w zakresie niezależnych badań instytucji badawczych nie zawiera jakiegokolwiek pomocy państwa.

⁽¹²⁾ Dz.U. C 323 z 30.12.2006, s. 1.

⁽¹³⁾ Zob. w szczególności pkt 2.1 akapit ostatni zasad ramowych dotyczących B+R+I: „Z zakresu niniejszych zasad ramowych wyłączona jest pomoc na działalność badawczą, rozwojową i innowacyjną dla przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji w rozumieniu wytycznych wspólnotowych w sprawie pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji”.

⁽¹⁴⁾ W rozumieniu definicji zawartych w art. 30 pkt 1, art. 30 pkt 2 i art. 30 pkt 3 ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych (które są zbieżne z definicjami z pkt 2.2 lit. e), f) i g) zasad ramowych dotyczących B+R+I).

- (43) Jeżeli chodzi szczególnie o zaliczki zwrotne, ich dyskontowanie będzie dokonywane zgodnie z referencyjną stopą procentową obowiązującą w styczniu 2012 r., kiedy podjęto decyzję o przyznaniu pomocy: 3,07 % w przypadku Francji. PSA będzie zwracała zaliczki zwrotne na odmiennych zasadach w przypadku każdego z ZWZ.
- (44) W przypadku części projektu odnoszącej się do ZWZ nr 1 możliwe są trzy oceniane równolegle rozwiązania hybrydyzacji: z wykorzystaniem skrzyni biegów eDCT, z wykorzystaniem osprzętu silnika i z wykorzystaniem osprzętu silnika ze sprzęgłem jednokierunkowym. Schemat spłaty, który będzie zależał ostatecznie od architektury wybranej podczas decyzyjnych etapów projektu, przyjmie jedną z następujących form:
- a) jeżeli zostanie wybrana hybrydyzacja z wykorzystaniem skrzyni biegów eDCT, spłata będzie opierała się na dwóch jednostkach roboczych:
- [10–20]* EUR za silnik Diesla o mocach 40/50 kW i 70 kW wyprodukowany od [500 000–600 000].* wyprodukowanej sztuki, co oznacza, że ta część zaliczki zostanie spłacona do najbliższego euro w terminie czterech lat, po zdyskontowanej wartości, na podstawie nominalnego scenariusza produkcji. Po spłacie 100 % zdyskontowanej kwoty grupa PSA będzie nadal płaciła kwotę obniżoną o [3–6] EUR za wyprodukowany silnik przez [1–3] lat,
 - [30–40]* EUR za skrzynię biegów eDCT wyprodukowaną od [50 000–60 000].* wyprodukowanej sztuki, co oznacza, że ta część zaliczki zostanie spłacona do najbliższego euro w terminie pięciu lat, po zdyskontowanej wartości, na podstawie nominalnego scenariusza produkcji. Po spłacie 100 % zaktualizowanej kwoty grupa PSA będzie nadal płaciła kwotę obniżoną o [5–10]* EUR za wyprodukowaną skrzynię biegów eDCT;
- b) jeżeli zostanie wybrana hybrydyzacja z wykorzystaniem osprzętu silnika, jedyną jednostką roboczą spłaty będzie silnik Diesla o mocach 40/50 kW i 70 kW, w przypadku którego PSA zapłaci [10–20]* EUR za sztukę wyprodukowaną od [500 000–600 000].* sztuki aż do pełnej spłaty zdyskontowanej kwoty (około [0–5]* lat w scenariuszu nominalnym), a następnie [5–10]* EUR za sztukę;
- c) jeżeli wybrany zostanie osprzęt silnika ze sprzęgłem jednokierunkowym, spłata będzie również obliczana na podstawie jednostki roboczej silnika Diesla o mocach 40/50 kW i 70 kW: PSA zapłaci [20–30]* EUR za sztukę wyprodukowaną od [500 000–600 000].* sztuki aż do pełnej spłaty zdyskontowanej kwoty (około [0–5]* lat w scenariuszu nominalnym), a następnie [5–10]* EUR za sztukę.
- (45) W przypadku części projektu odnoszącej się do ZWZ nr 2, spłata będzie opierała się na jednostce roboczej elektrycznego układu napędowego: PSA zwróci [20–30]* EUR za sztukę wyprodukowaną od [500 000–600 000].* sztuki aż do pełnej spłaty zdyskontowanej kwoty (około [5–10]* lat w scenariuszu nominalnym), a następnie [5–10]* EUR za sztukę.
- (46) Władze francuskie uważają, że przedstawione zasady pozwalają na spłatę zaliczki, po zdyskontowanej wartości, w scenariuszu pozytywnego wyniku projektu opartym na ostrożnych i racjonalnych założeniach, natomiast w przypadku częściowego niepowodzenia spłata będzie proporcjonalna do stopnia powodzenia projektu.

2.4. PLAN RESTRUKTURYZACJI GRUPY PSA

- (47) Plan restrukturyzacji stanowi kontynuację środków zmniejszenia kosztów przedstawionych w dniu 26 października 2011 r. (zmniejszenie kosztów o 800 mln EUR powodujące likwidację 2 500 miejsc pracy w Europie) i w dniu 15 lutego 2012 r. (środki uzupełniające w wysokości 200 mln EUR).
- (48) Plan restrukturyzacji obejmuje trzy rodzaje środków: restrukturyzację przemysłową, ograniczenie struktury administracyjnej grupy i realizację projektu badawczo-rozwojowego „50CO₂Cars”. Choć grupa PSA prowadzi działalność w wielu krajach na świecie, środki restrukturyzacyjne dotyczą głównie Francji, w której skoncentrowano większą część środków produkcji grupy.

2.4.1. ŚRODKI RESTRUKTURYZACJI SYSTEMU PRODUKCJI PRZEMYSŁOWEJ

- (49) Główne środki dotyczą zakładów we Francji: zamknięcie fabryki w Aulnay i znaczne zmniejszenie zdolności produkcyjnej fabryki w Rennes, które przełożą się na likwidację 4 400 miejsc pracy. Wspomniane dwa środki wpisują się w ogólne ramy optymalizacji zakładów produkcyjnych PSA.

- (50) Poprzez swoją historyczną pozycję w segmencie pojazdów miejskich wielozadaniowych (zwanym dalej „segmentem B”) PSA dysponuje znaczną zdolnością produkcyjną we wspomnianym segmencie B: we Francji (Aulnay, Poissy i Miluza), w Hiszpanii (Madryt) i na Słowacji (Trnawa). Pomimo środków służących dostosowaniu prowadzonych od początku XXI wieku (zamknięcie zakładu w Ryton (Zjednoczone Królestwo) w 2006 r. i zmniejszenie zdolności zakładu w Aulnay w 2008 r.), w segmencie B występuje nadal nadwyżka jej zdolności produkcyjnej. Zamknięcie zakładu w Aulnay przełoży się na zmniejszenie produkcji modeli 208, C3, DS3 o 155 000 pojazdów/rok w porównaniu z rozwiązaniem wprowadzonym w 2012 r., co będzie odpowiadało maksymalnemu zmniejszeniu zdolności produkcyjnej o 232 000 pojazdów/rok oraz skoncentrowaniu produkcji z segmentu B w zakładach w Poissy, Miluzie i Trnawie. Według władz francuskich środek ten zmniejszy trwale zdolność produkcyjną w segmencie B i spowoduje znaczną oszczędność kosztów stałych w obrębie grupy (szacowaną na [100–200]* mln EUR rocznie).
- (51) W zakładzie w Rennes produkuje się obecnie pojazdy z segmentów D i E ⁽¹⁵⁾. Zakład stoi w obliczu stałego spadku popytu, w szczególności na sedany z segmentu D. Zmniejszenie liczby zespołów z 2,5 na 2, likwidacja nocnej zmiany i minilinii produkcyjnej pozwolą, według władz francuskich, ograniczyć produkcję do samych Peugeot 508 (sedan i kombi) i C5 (sedan i kombi).
- (52) Działalność badawczo-rozwojowa zostanie także zmniejszona (10 %), przy czym zespoły ograniczą się tylko do wsparcia w zakładzie (likwidacja zadań rozwojowych korzystnych dla ogólnej działalności grupy).
- (53) PSA zamierza tym samym ulepszyć skuteczność swojego systemu europejskiego, w szczególności dzięki lepszemu wykorzystywaniu zainstalowanych zdolności produkcyjnych i większej specjalizacji zakładów, które będą prowadziły produkcję tylko w jednym, a co najwyżej dwóch segmentach. Celem omawianej reorganizacji jest zmniejszenie o około [200–300]* do [200–300]* EUR średniego kosztów produkcji każdego pojazdu.

2.4.2. ŚRODKI DOTYCZĄCE STRUKTURY ADMINISTRACYJNEJ GRUPY PSA

- (54) Grupa PSA rozważa reorganizację swojej administracji i wszystkich swoich dyrekcji. Wspomniana reorganizacja przełoży się w sumie na zmniejszenie liczby miejsc pracy o 3 586.
- (55) Równocześnie i dzięki środkom restrukturyzacyjnym PSA ogłosiła plan oszczędności na kwotę 1 mld EUR dotyczący jednocześnie zakupów (400 mln EUR), jak i kosztów stałych (600 mln EUR), a szereg działań w zakresie działalności przemysłowej, badań i rozwoju oraz kosztów ogólnych zostanie przeprowadzonych głównie dzięki współpracy z GM.

2.4.3. PROJEKT BADAWCZO-ROZWOJOWY „50CO₂CARS”

- (56) W ramach swojej restrukturyzacji przemysłowej grupa PSA zamierza również rozwijać nowe technologie hybrydyzacji, które według władz francuskich przyczynią się do przywrócenia rentowności. W przypadku powodzenia wspomniany projekt badawczo-rozwojowy pozwoli grupie PSA produkować na dużą skalę pojazdy hybrydowe z silnikiem Diesla w segmencie B (o masie od 900 kg do 1,3 tony) i w ten sposób zdywersyfikować produkcję w segmencie działalności sprzyjającym rentowności. Europejscy konsumenci wybierają chętniej silniki Diesla, ale, na późniejszym etapie, najważniejsze części składowe ⁽¹⁶⁾ systemu hybrydyzacji będą mogły zostać dostosowane do silników benzynowych o równoważnej mocy i rozwijane na skalę światową.
- (57) Celem wspomnianego projektu badawczo-rozwojowego, nazwanego „50CO₂Cars”, jest zaprojektowanie i produkcja hybrydowego układu napędowego (nieoładowywanego) przeznaczonego dla segmentu B, który pozwoli ograniczyć ilość CO₂ emitowanego przez te pojazdy docelowo do 50 gramów na km (dalej „g CO₂/km”), a w drodze rozszerzenia ilość CO₂ emitowanego przez pojazdy rodzinne (segment C) do około 65 g CO₂/km. Celem projektu jest zapewnienie ekonomicznej dostępności tej technologii dla jak największej liczby osób.

⁽¹⁵⁾ Segmenty D i E odpowiadają pojazdom należącym do typu „rodzinne”, „drogowe”, „minivany” i „terenowe”, których wymiary wahają się w Europie średnio od 4,40 do 5 metrów. Do omawianego segmentu należą Peugeot 508 sedan, 508 SW, 807, 4007 oraz Citroën C5 sedan, C5 kombi, DS5, C8, C-Crosser i C6.

⁽¹⁶⁾ Jednostka magazynująca, urządzenie elektroenergetyczne z elektronicznym układem sterowania oraz przetwornica napięcia pozwalające stworzyć układ dwunapięciowy.

- (58) Pod względem technicznym projekt połączy nową rodzinę silników Diesla o wysokiej efektywności energetycznej, skrzynię biegów z podwójnym suchym sprzęgłem przystosowaną do hybrydyzacji („DCT”) oraz tańszą technologię hybrydyzacji elektrycznej.
- (59) PSA będzie kierowała konsorcjum badawczo-rozwojowym prowadzonym w celu realizowania projektu „50CO₂Cars”.
- (60) W skład wspomnianego konsorcjum wejdą również partnerzy przemysłowi i akademicy: pięć dużych przedsiębiorstw (Delphi, Mann & Hummel, Valeo i Rhodia), MŚP (CTI), stowarzyszenie (IRMA) i cztery organizacje badawcze (IFPEN, LACCO, IRCELYON i IC2MP).

2.4.4. BIZNESPLAN GRUPY PSA

- (61) Biznesplan grupy PSA obejmuje okres 2013–2017. Władze francuskie uściśliły, że bieżący dochód z działalności operacyjnej grupy, według scenariusza podstawowego, będzie dodatni od 2014 r., osiągając [1 200–2 000]* mln EUR, czyli [1–5]* % obrotów. Poprawa rentowności wyniknie głównie ze środków wewnętrznych zawartych w planie restrukturyzacji. Opiera się, z jednej strony, na znacznym obniżeniu kosztów produkcji i poprawie płynności finansowej, a z drugiej strony na założeniu skoncentrowania geograficznego działalności grupy PSA. Celem jest osiągnięcie w 2015 r. sytuacji, w której 50 % sprzedaży grupy będzie odbywało się poza Unią Europejską, co pozwoli na wykorzystanie potencjałów wzrostu w tych częściach świata (w szczególności w Chinach, Brazylii itp.).
- (62) Władze francuskie przedstawiły biznesplan grupy PSA do 2017 r. Plan opiera się na założeniach dotyczących rozmiaru rynku europejskiego i udziałów PSA w rynku. Założenia te odzwierciedlają szacunkowe dane przedstawione przez instytut IHS Global Insight.
- (63) Jeżeli chodzi o rozmiar rynku europejskiego, według władz francuskich w 2013 r. oczekuje się jego zmniejszenia o 2,2 %, natomiast w latach 2014 i 2015 powinien zostać zarejestrowany wzrost o 6 %, po którym w latach 2016 i 2017 nastąpi wzrost o 3 %. Udział PSA w rynku ma osiągnąć [12–15]* % w 2013 r., [13–16]* % w 2014 r. i [11–15]* % w 2015, 2016 i 2017 r.
- (64) W biznesplanie rozważono kilka scenariuszy. W scenariuszu „podstawowym” bieżący dochód z działalności operacyjnej grupy PSA będzie dodatni od 2014 r., osiągając [1 200–2 000]* mld EUR, czyli [1–5]* % obrotu grupy. W 2017 r. osiągnie [3 000–3 800] mld EUR, czyli [2–6]* % obrotu PSA. Według władz francuskich taki poziom rentowności pozwoli grupie PSA uzyskać rating wystarczający do zapewnienia autonomicznego refinansowania na rynkach. Lepszy rating grupy wpłynie automatycznie na rating BPF.
- (65) Rozważano również scenariusze alternatywne. W scenariuszu „negatywnym” sprzedaż grupy PSA będzie malała (w porównaniu ze scenariuszem podstawowym) o 100 000 dodatkowych pojazdów rocznie w Europie od 2013 r. W scenariuszu „pozytywnym” europejska sprzedaż grupy PSA będzie się z kolei charakteryzowała wzrostem rzędu 100 000 pojazdów rocznie od 2013 r. Zgodnie z przedstawionym biznesplanem bieżący dochód z działalności operacyjnej grupy PSA w całości, w tym w scenariuszu negatywnym, będzie dodatni od 2014 r. (rzędu [1–5]* % obrotu grupy PSA) i osiągnie [2–6]* % w 2017 r. Należy jednak zauważyć, że prognozy grupy PSA pokazują znaczny wzrost obrotów poza Europą, czyli na rozwijających się rynkach. Założenie to tłumaczy, że pomimo pesymistycznych prognoz dotyczących rynku europejskiego, grupa PSA przewiduje wzrost swojej sprzedaży: jej celem jest uzyskanie 50 % sprzedaży poza Europą w 2015 r.
- (66) Jeżeli chodzi o zmianę zdolności produkcyjnej grupy PSA, władze francuskie przygotowały dwie tabele, w których przedstawiono poziomy wykorzystania zdolności Harbour⁽¹⁷⁾ każdej fabryki przed restrukturyzacją grupy i po jej zakończeniu. Z wyjątkiem fabryki w Poissy wspomniane poziomy pozostają niezmiennione. Władze francuskie uściśliły, że rentowności każdego zakładu nie można mierzyć w sposób niezależny od rentowności grupy PSA. Należy natomiast zbadać działalność motoryzacyjną grupy PSA w sposób ogólny dla każdego segmentu rynku. Według władz francuskich każdy zakład ma portfel pojazdów, które może potencjalnie wyprodukować. Chociaż niektóre zakłady mają niższe lub wyższe poziomy wykorzystania zdolności, chodzi na ogół o znane i kontrolowane różnice związane z cyklem życia produktów.

⁽¹⁷⁾ Zdolność „Harbour” odpowiada normie stosowanej w przemyśle. Zakłada, że w przypadku każdej fabryki dwie zmiany pracują 8 godzin dziennie, 235 dni w roku. Poziomy wykorzystania zdolności Harbour wskazuje liczbę faktycznie wyprodukowanych pojazdów w każdej fabryce w porównaniu ze zdolnością Harbour.

Tabela 5

Przewidywany obrót grupy PSA w trzech scenariuszach (w mln EUR)*

	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.
Scenariusz podstawowy	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]
Scenariusz negatywny (różnica – 100 000 pojazdów rocznie)	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]
Scenariusz pozytywny (różnica + 100 000 pojazdów rocznie)	[57 000–62 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]	[65 000–70 000]

Tabela 6

Przewidywany obrót działu samochodowego w trzech scenariuszach (w mln EUR)*

	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.
Scenariusz podstawowy	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]
Scenariusz negatywny (różnica – 100 000 pojazdów rocznie)	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]
Scenariusz pozytywny (różnica + 100 000 pojazdów rocznie)	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]

2.4.5. ŚRODKI WYRÓWNAWCZE PRZEDSTAWIONE PIERWOTNIE PRZEZ WŁADZE FRANCUSKIE

- (67) Grupa PSA zapowiedziała środki restrukturyzacyjne, które zmniejszą jej zdolność produkcyjną i jej obecność na rynku, w szczególności zamknięcie swojej fabryki w Aulnay (która zatrudnia 3 000 pracowników), jak również znaczne zmniejszenie zdolności produkcyjnej swojej fabryki w Rennes wynikające ze zmniejszenia liczby miejsc pracy o 1 400. Podobnie trwa lub już zrealizowano sprzedaż rentownych aktywów, w szczególności otwarcie kapitału GEFCO, sprzedaż niektórych nieruchomości oraz przedsiębiorstwa Citer prowadzącego wynajem samochodów. Grupa PSA zapowiedziała również zmniejszenie wydatków inwestycyjnych, co ograniczy jej zdolność produkcyjną do poziomu poniżej poziomu przewidywanego zanim rozpoczęły się trudności.
- (68) Ponadto władze francuskie zaproponowały następujące środki wyrównawcze:
- dalsze ograniczenie CAPEX („wydatki kapitałowe”) (2.4.5.1),
 - rezygnacja ze zdolności produkcyjnych fabryki Sevelnord na rzecz konkurenta (2.4.5.2),
 - zaprzestanie opracowywania i produkcji technologii hybrydowej typu „plug-in” (2.4.5.3),
 - ustalenie maksymalnego wskaźnika penetracji BPF (2.4.5.4).

Wspomniane środki uzupełnią środki restrukturyzacyjne, które przewidziano w ramach pierwotnego planu średnioterminowego ⁽¹⁸⁾ z 2012 r.

2.4.5.1. Dalsze ograniczenia inwestycji grupy PSA

- (69) Planuje się dalsze ograniczenie CAPEX (w porównaniu z pierwotnym planem średnioterminowym z 2012 r.) o 300 mln EUR w 2013 r. i o 500 mln EUR rocznie w latach 2014 i 2015. Plan na lata 2013–2015 (CAPEX oraz badania i rozwój) obniżono, w związku z tym, z 9,9 mld EUR do 8,6 mld EUR, czyli o 13 % między obydwoma planami. Kwota ta jest niższa o 27 % w stosunku do średniej z lat 2011–2012.

⁽¹⁸⁾ Plan średnioterminowy jest dokumentem wykorzystywanym przez dyrekcję finansową grupy PSA w celu przedstawienia prognoz finansowych grupy na nadchodzące lata.

- (70) W ten sposób obniżono by inwestycje PSA z 3,3 mld EUR rocznie do średnio 2,86 mld EUR rocznie. Dane obniżenie o 1,3 mld EUR będzie dotyczyło w przeważającym stopniu (ponad 80 %) działalności motoryzacyjnej grupy w Europie.
- (71) Według władz francuskich obniżenie CAPEX zmniejszy znacznie zdolność grupy PSA do dysponowania siłą konkurencyjną na rynku. Dalsze ograniczenie niektórych inwestycji w badania i rozwój oraz CAPEX spowoduje również inne poważne negatywne skutki dla PSA. Grupa PSA znajdzie się, w szczególności, w znacznie gorszej sytuacji w zakresie zdolności do:
- uwzględniania oczekiwań niektórych kategorii klientów, którzy są szczególnie przywiązani do efektu gamy i technologii, z których wprowadzania grupa PSA zrezygnuje;
 - reagowania na zmiany u konkurentów;
 - samodzielnego zastosowania przemysłowego niektórych atrakcyjnych technologii, które grupa PSA będzie musiała nabywać od swoich konkurentów ze szkodą dla swoich marż;
 - korzystania z niektórych bodźców podatkowych, takich jak bodźce podatkowe w zakresie CO₂ itp.
- (72) Wspomniane ograniczenie przełoży się w szczególności na:
- wstrzymanie produkcji modelu Citroën C6 w dniu 31 grudnia 2012 r. i nieprzedłużenie produkcji modelu Peugeot 607 (segment E) a),
 - wcześniejsze o dwa lata wstrzymanie produkcji pojazdów Bipper/Nemo od 2015 r. oraz nieprzedłużenie ich produkcji (segment B LCV) b),
 - rezygnacja z silników Diesla o pojemności powyżej 2 litrów (segment D) c).
- a) **Wstrzymanie produkcji modeli Citroën 6 – Peugeot 607**
- (73) Wspomniany środek wyrównawczy obejmowałby dwa aspekty dotyczące całego segmentu E:
- wstrzymanie produkcji Citroëna C6, przewidziane pierwotnie na 2016 r., od 2013 r. i
 - nieprzedłużenie produkcji modeli Citroën C6/Peugeot 607.
- (74) Jeżeli chodzi o sam pierwszy aspekt, grupa PSA szacuje jego skutki na poziomie 3 000 pojazdów (czyli 1 000 pojazdów rocznie), co oznacza spadek obrotów o 90 mln EUR w ciągu trzech lat. Citroën C6 stanowi część segmentu E, który jest segmentem „klasy wyższej”. Zgodnie z wewnętrznymi szacunkami grupy PSA segment ten ma stanowić 5,7 % europejskiego rynku motoryzacyjnego w 2013 r.
- (75) Według władz francuskich nieprzedłużenie produkcji pojazdów klasy wyższej doprowadzi do znacznego zmniejszenia pokrycia rynku. W odniesieniu do najnowszego modelu Peugeot (607) potencjalne ilości można określić na poziomie 20 000 pojazdów rocznie, co oznacza spadek obrotów o kwotę rzędu 500 mln EUR. W odniesieniu do najnowszego modelu Citroëna (C6) potencjalne ilości można określić na poziomie 7 000 pojazdów rocznie, co oznacza spadek obrotów o kwotę rzędu 200 mln EUR.
- (76) Zobowiązanie do nieprzedłużania produkcji modeli Citroën C6/Peugeot 607 dotyczy okresu 2016–2018. Grupa PSA szacuje skutki tej części środka na 40 500 pojazdów, co odpowiada obrotom w wysokości 1,05 mld EUR. Ponadto nieprzedłużanie produkcji wspomnianych modeli pozwoli PSA zrezygnować z powiązanych z nimi inwestycji już od 2013 r. (zwykły czas opracowania nowego pojazdu wynosi zazwyczaj trzy lata).
- (77) Według władz francuskich pośrednim skutkiem omawianego środka wyrównawczego jest znaczący negatywny wpływ na wizerunek grupy PSA. Wspomniany brak modeli w segmencie E (lub silników o dość dużej mocy) uniemożliwi jej na przykład udział w niektórych przetargach. Ponadto wyjście grupy PSA z segmentu E spowoduje również spadek zainteresowania siecią grupy PSA wśród osób prywatnych zainteresowanych ofertami pojazdów klasy wyższej, co zaszkodzi podnoszeniu klasy marek grupy, w tym w segmencie B (linia DS.). Grupa PSA szacuje ten negatywny wpływ na przetargi dotyczące floty na 2 000 pojazdów rocznie, co odpowiada spadkowi rocznych obrotów o 30 mln EUR, czyli łącznie 180 mln EUR za 12 000 pojazdów.

- (78) W ujęciu ogólnym grupa PSA szacuje, że skutkiem wspomnianego środka wyrównawczego będzie spadek obrotów o 1,32 mld EUR.

b) Wstrzymanie i nieprzedłużanie produkcji modelu Bipper/Nemo

- (79) Bipper/Nemo jest pojazdem użytkowym wprowadzanym do obrotu pod dwoma różnymi nazwami. Proponowany środek obejmuje dwa aspekty:

- rezygnację z przedłużania produkcji (to znaczy wprowadzenia nowej generacji) pojazdów Bipper/Nemo od 2017 r., której wpływ na obroty PSA szacuje na 1 mld EUR i
- wcześniejsze wstrzymanie produkcji obecnych modeli Bipper/Nemo od 2015 r., przewidziane pierwotnie na 2017 r., którego wpływ na obroty szacuje się na 560 mln EUR.

- (80) W 2012 r. PSA sprzedała 35 650 modeli Bipper/Nemo (16 678 modeli Bipper w wersji samochodu osobowego i pojazdu użytkowego i 18 972 modeli Nemo (samochodów osobowych i pojazdów użytkowych łącznie)), co odpowiada średniemu obrotowi jednostkowemu w wysokości 8 950 EUR, czyli łącznemu obrotowi w wysokości 319 mln EUR rocznie.

- (81) Modele użytkowe Bipper/Nemo stanowią część segmentu B LCV⁽¹⁹⁾: w 2012 r. segment ten stanowił 3,7 % europejskiego rynku LCV. Udział PSA w rynku wynosił 49 %. W 2012 r. grupa PSA wprowadziła do obrotu 26 674 pojazdów użytkowych Nemo/Bipper na rynku obejmującym 54 514 sztuk. W 2012 r. grupa PSA sprzedała 8 976 wersji samochodu osobowego (co stanowi 10 % udziału w rynku).

- (82) Według władz francuskich wprowadzanie wspomnianych pojazdów do obrotu nie przynosiło zysków netto przez cały cykl życia modelu pojazdu, w szczególności w związku z faktem, że modele na początku cyklu życia nie przynoszą natychmiastowego zysku. Pojazdy te stały się zatem rentowne dopiero po pierwszej generacji.

- (83) Grupa PSA szacuje, że skutkiem wspomnianego środka wyrównawczego będzie utrata obrotu w wysokości 1,56 mld EUR.

c) Silniki Diesla o pojemności powyżej 2 litrów

- (84) Celem przedmiotowego środka wyrównawczego jest rezygnacja z produkcji silników o pojemności powyżej 2 litrów przed wprowadzeniem normy EURO 6. Według władz francuskich grupa PSA dysponuje środkami przemysłowymi umożliwiającymi produkcję takich silników, w szczególności wersji EURO 6 silnika DW12. W odróżnieniu od swoich konkurentów nie dysponuje silnikami benzynowymi o pojemności powyżej 2 litrów (jej silniki benzynowe ograniczone są do 1,6 litra turbo). Środek ten wpłynie zatem w szczególności na segment D.

- (85) Sprzedaż samochodów osobowych grupy PSA w segmencie D stanowiła w 2012 r. 1 % rynku europejskiego (czyli 150 000 pojazdów). Liczba samochodów osobowych grupy PSA wyposażonych w silniki o pojemności powyżej 2 litrów osiągała co najwyżej 30 000 pojazdów w najlepszych latach. Grupa PSA przyjęła w swoich szacunkach wpływu środka liczbę 10 000 pojazdów rocznie, co stanowi około 20 % segmentu D.

- (86) Opierając się na danych historycznych z 2011 r. i 2012 r. dotyczących rejestracji pojazdów osobowych z silnikiem Diesla o pojemności powyżej 2 litrów, PSA szacuje, że rozwinięcie oferty samochodów osobowych z hybrydowym silnikiem Diesla typu „plug-in” zwiększy liczbę pojazdów z silnikami cylindrowymi o pojemności powyżej 2 litrów (lub równoważnej mocy) do 30 000–40 000 sztuk w przypadku grupy PSA. Według władz francuskich środek ten odpowiada 10 000 samochodów rocznie, czyli spadkowi rocznych obrotów o 200 mln EUR.

2.4.5.2. Rezygnacja ze zdolności produkcyjnej fabryki Sevelnord na rzecz konkurenta

- (87) Po wprowadzeniu przedmiotowego środka grupa PSA zrezygnuje ze zdolności produkcyjnej fabryki Sevelnord na rzecz Toyoty. Zakład Sevelnord powstał w 1988 r. w ramach rozszerzania działalności przedsiębiorstwa Société Européenne de Véhicules Légers („Sevel”), kontrolowanego wspólnie („joint venture”) z grupą Fiat. W 2011 r. wspomniana fabryka zatrudniała 2 700 pracowników i produkowała średnio 420 pojazdów dziennie (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). Łącznie w 2011 r. wyprodukowano w niej 94 843 pojazdy.

⁽¹⁹⁾ Akronim od angielskiego „Light Commercial Vehicles” (pojazdy dostawcze). Wersja francuska akronimu: „VUL” od „véhicule utilitaire léger”.

- (88) Gdy Fiat chciał wycofać się z joint venture z grupą PSA w odniesieniu o zakładu Sevelnord, PSA podpisała z Toyotą umowę o współpracy, na mocy której grupa PSA będzie produkowała pojazdy dostawcze, które Toyota będzie wprowadzała do obrotu w Europie pod swoją własną marką. Pozwoli to Toyocie stworzyć znaczną bazę klientów niższym kosztem.
- (89) Na mocy tej umowy początkowo (od drugiego kwartału 2013 r.) grupa PSA będzie dostarczała pojazdy dostawcze pochodzące z jej własnych istniejących gam Peugeot Expert i Citroën Jumpy (oferta „G9”). W późniejszym okresie w umowie przewidziano również współpracę nad stworzeniem nowej generacji pojazdów, które ma produkować grupa PSA (oferta „K0”).
- (90) Według władz francuskich grupa PSA uważa, że, w przypadku braku umowy z Toyotą, mogłaby sama zapewnić rentowność swojej działalności w zakresie pojazdów dostawczych. Umowa z Toyotą nie była zatem konieczna w celu zapewnienia utrzymania działalności w odnośnym zakładzie.
- (91) Władze francuskie uściślają, że omawiany środek przyczynia się do ograniczenia obecności grupy PSA na rynku z bezpośrednią korzyścią dla jej konkurentów, ponieważ:
- a) grupa PSA zrezygnuje z blisko 30 % zdolności produkcyjnej zakładu Sevelnord na rzecz przedsiębiorstwa Toyota;
 - b) wspomniana umowa pozwoli poważnemu konkurentowi, tj. przedsiębiorstwu Toyota, wejść na rynek, na którym było dotychczas nieobecne, jak również rozszerzyć jego gamę pojazdów użytkowych;
 - c) umowa ta przynosi przedsiębiorstwu Toyota bezpośrednią i pewną korzyść, gdyż pozwala jej przejmować znaczną część marży za pojazdy będące przedmiotem umowy, jak również pozyskiwać i zapewniać sobie lojalność klientów na rynku, na którym jest nieobecna;
 - d) środek ten dotyczy jednego z rynków, w którym grupa PSA ma szczególnie istotny udział (21 % w Europie w 2011 r.).

- (92) Pod względem obrotu wpływ omawianego środka szacuje się na 443 mln EUR.

2.4.5.3. **Zaprzestanie opracowywania i produkcji technologii hybrydowej typu „plug-in”**

- (93) Grupa PSA zmniejszy swoją obecność na rynku, odstępując od umowy zawartej w dniu 25 października 2011 r. z BMW dotyczącej stworzenia joint venture, której celem jest opracowywanie i produkcja technologii przeznaczonej do pojazdów hybrydowych i elektrycznych.
- (94) Joint venture opracowywała i produkowała wszystkie elementy elektryczne niezbędne do elektrycznego układu napędowego. Grupa PSA i BMW zainwestowały ponad 100 mln EUR w ten projekt, przy którym na koniec 2011 r. zatrudniano 400 współpracowników w centrum badawczo-rozwojowym w Monachium. Zakończenie działalności tej joint venture spowoduje wycofanie się grupy PSA z segmentu pojazdów hybrydowych typu „plug-in” poprzez rozwiązanie umowy spółki joint venture z BMW (segment C).
- (95) Według władz francuskich postanawiając zakończyć działalność joint venture, grupa PSA wycofa się ostatecznie z posiadającego potencjał segmentu i zamknie sobie dostęp do około 6 % rynku w perspektywie 2016 r. Grupa PSA straci również umowę powodującą poprawę jej wizerunku wynikającą z posiadania statusu partnera BMW.
- (96) Wycofanie się grupy PSA z joint venture z BMW będzie miało dwa skutki:
- a) po pierwsze, ogłoszenie rezygnacji z technologii hybrydowej typu „plug-in” zaszkodzi wizerunkowi grupy w tym segmencie i w konsekwencji od 2013 r. wpłynie na sprzedaż pojazdów grupy PSA z hybrydowym silnikiem Diesla. Grupa PSA szacuje ten wpływ (na podstawie wskaźnika wynoszącego 10 % wielkości sprzedaży) na 3 000 pojazdów rocznie, co oznacza spadek rocznych obrotów o 60 mln EUR;
 - b) po drugie, wstrzymanie opracowywania i produkcji technologii hybrydowej typu „plug-in”, której wprowadzenie przewidywano na 2016 r., przełoży się na spadek sprzedaży o średnio 20 000 pojazdów w ciągu trzech lat, co oznacza spadek obrotów średnio o 400 mln EUR rocznie.
- (97) Łącznie grupa PSA ocenia wpływ omawianego środka na kwotę obrotów wynoszącą 1,56 mld EUR.

2.4.5.4. Zobowiązanie dotyczące maksymalnego wskaźnika penetracji dla BPF

- (98) Władze francuskie zamierzają podjąć zobowiązanie dotyczące maksymalnego wskaźnika penetracji ⁽²⁰⁾. Według władz francuskich w ostatnich latach wspomniany wskaźnik bardzo wyraźnie wzrósł, zarówno w BPF, jak i u jego konkurentów, a mianowicie w przypadku BPF zwiększył się z 27,5 % w 2009 r. do 29,8 % w 2012 r., a w przypadku RCI Banque SA ⁽²¹⁾ z 30,0 % do 35,0 % w tym samym okresie, jak wynika z tabeli 7 poniżej.
- (99) Władze francuskie zamierzają podjąć to zobowiązanie w szczególności ze względu na fakt, że ich zdaniem kontrola wskaźnika penetracji jest prosta i może być monitorowana na podstawie źródeł publicznych.
- (100) Przewidywane zobowiązanie będzie wyglądało inaczej w odniesieniu do 2013 r., a inaczej do lat 2014 i 2015. Jeżeli chodzi o 2013 r., proponuje się, aby nie przekraczało, dla każdego z krajów europejskich (w obrębie G10 ⁽²²⁾), w których działa BPF, wskaźnika H2 dla 2012 r. podwyższonego o poziom elastyczności penetracji w wysokości + 1 punkt.
- (101) W odniesieniu do następnych okresów władze francuskie uważają, że szybkie zmiany zachodzące w sektorze wymagają ustalenia, w jaki sposób zobowiązanie BPF będzie się zmieniać w zależności od tych zmian. Zaproponowano zatem, aby zmieniać zrealizowany wskaźnik penetracji BPF w roku „n-1”, ustalając maksymalny poziom penetracji dla roku „n” w świetle zmian tego wskaźnika w roku „n-1” u europejskich konkurentów BPF. Pozwoli to uniknąć sytuacji, w której BPF byłby oderwany od tendencji nierozłącznie związanych z jego środowiskiem konkurencyjnym.
- (102) W związku z tym od dnia 31 grudnia 2013 r. zobowiązanie BPF dotyczące maksymalnego wskaźnika penetracji w obrębie G10 dla roku „n” będzie równe wskaźnikowi BPF zrealizowanemu w tym samym obrębie dla roku „n-1” dostosowanemu o zmianę wskaźnika penetracji porównywalnych przedsiębiorstw w roku „n-1”, przy czym wspomniane dostosowanie nie może prowadzić do zmniejszenia wskaźnika penetracji BPF poniżej pewnego minimum. Jako porównywalne przedsiębiorstwa przyjęto tu segment „Europa Zachodnia” RCI Banque SA i segment „Europa” Volkswagen Financial Services (VWFS). W celu zabezpieczenia się przed nieregularnymi zmianami u konkurentów i uwzględnienia wskaźnika penetracji BPF, który jest obecnie niższy niż u konkurentów, dolny poziom wskaźnika penetracji zostanie jednak ustalony na poziomie maksymalnego wskaźnika penetracji wynoszącego 32,4 %, odpowiadającego wskaźnikowi penetracji stwierdzonemu w G10 w drugim półroczu 2012 r.

Tabela 7

Wskaźnik penetracji BPF w podziale na kraje i duże obszary geograficzne w przypadku nowych pojazdów (w %)

	Maksymalny wskaźnik H2 dla 2012 r.*	Poziom elastyczności	Proponowany maksymalny wskaźnik*
Niemcy	[...]	+ 1,0	[...]
Austria	[...]	+ 1,0	[...]
Belgia	[...]	+ 1,0	[...]
Włochy	[...]	+ 1,0	[...]
Hiszpania	[...]	+ 1,0	[...]
Niderlandy	[...]	+ 1,0	[...]
Portugalia	[...]	+ 1,0	[...]
Szwajcaria	[...]	+ 1,0	[...]
Francja	[...]	+ 1,0	[...]
Zjednoczone Królestwo	[...]	+ 1,0	[...]

⁽²⁰⁾ Chodzi o stosunek obliczany przez porównanie sprzedaży pojazdów finansowanych z pożyczek banku BPF do całkowitej wielkości sprzedaży grupy PSA.

⁽²¹⁾ Wyłącznym udziałowcem RCI Banque SA jest Renault SAS. RCI Banque zapewnia finansowanie sprzedaży marek grupy Renault i grupy Nissan.

⁽²²⁾ Niemcy, Austria, Belgia, Włochy, Hiszpania, Niderlandy, Portugalia, Szwajcaria, Francja, Zjednoczone Królestwo.

	Maksymalny wskaźnik H2 dla 2012 r.*	Poziom elastyczności	Proponowany maksymalny wskaźnik*
Agregat G5 ⁽¹⁾	33,3	+ 1,0	34,3
Agregat M5 ⁽²⁾	27,3	+ 1,0	28,3
Agregat G10 ⁽³⁾	32,4	+ 1,0	33,4

⁽¹⁾ Agregat G5 obejmuje następujące kraje: Francja, Niemcy, Włochy, Hiszpania i Zjednoczone Królestwo.

⁽²⁾ Agregat M5 obejmuje następujące kraje: Belgia, Niderlandy, Szwajcaria, Austria i Portugalia.

⁽³⁾ Agregat G10 obejmuje wszystkie dziesięć krajów wymienionych w tabeli.

2.4.6. SZACOWANIE KOSZTÓW RESTRUKTURYZACJI I ICH FINANSOWANIA

- (103) Szacowane koszty restrukturyzacji wynoszą 1 708,9 mln EUR. Odnoszą się do następujących planowanych środków: wstrzymanie w 2014 r. działalności związanej z produkcją w zakładzie w Aulnay, który zatrudnia 3 000 pracowników, skoncentrowanie produkcji w regionie paryskim w zakładzie w Poissy i rewitalizacja zakładu w Aulnay. Koszty te szacuje się na [400–500]* mln EUR w okresie 2012–2017. Koszty dostosowania systemu przemysłowego zakładu w Rennes, które doprowadzi do przesunięcia 1 400 pracowników spośród łącznej liczby 5 600 pracowników, szacuje się na [100–200]* mln EUR w okresie 2012–2017. Dostosowanie struktur grupy PSA, w ramach GPEC 1 i 2 (fr. Gestion prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences, perspektywiczne zarządzanie zatrudnieniem i umiejętnościami), spowoduje powstanie łącznych kosztów szacowanych na [500–600]* mln EUR w 2012 i 2013 r. Należy zauważyć, że plany GPEC 1 i 2 oraz koszty restrukturyzacji zakładów w Aulnay i Rennes nie pokrywają się. Koszty ponoszone w przypadku innych środków, w szczególności restrukturyzacji handlu w Europie i zmniejszenia liczby personelu PCR (Peugeot Citroën Retail) zajmującego się częścią PSA w sieci dystrybucyjnej, głównie w Europie Południowej, szacuje się na [100–200] mln EUR. Ponadto koszty działalności PSA w ramach projektu „50CO₂Cars” wynoszą [300–400]* mln EUR.
- (104) W celu sfinansowania kosztów restrukturyzacji grupa PSA wdrożyła, od początku 2012 r., program sprzedaży aktywów, która pomogła grupie PSA uzyskać następujące środki:
- sprzedaż Gefco w grudniu 2012 r.: 878 mln EUR ⁽²³⁾;
 - sprzedaż Citer w lutym 2012 r.: 449 mln EUR;
 - sprzedaż nieruchomości (w tym siedziby zarządu) w 2012 r.: 628,7 mln EUR.
- (105) Według władz francuskich grupa PSA uzyskała już 1,956 mld EUR środków płynnych, które zostaną reinwestowane w restrukturyzację grupy PSA w celu umożliwienia jej przywrócenia rentowności.
- (106) Pod względem płynności New Club deal przynosi 11,6 mld EUR pochodzących z banków prywatnych, które mają być przeznaczone na finansowanie grupy w trakcie okresu restrukturyzacji.

2.5. PLAN PRZYWRÓCENIA RENTOWNOŚCI BPF

- (107) Plan przedstawiony przez władze francuskie zawiera prognozy finansowe i plan finansowania BPF do końca 2015 r. Według władz francuskich zwrot z kapitału własnego BPF będzie wynosił [5–10]* % od 2014 r. i [10–20]* % w 2016 r. Przypominają, że zgodnie z praktyką decyzyjną Komisji, w celu wykazania rentowności banku za dopuszczalny uznaje się zwrot z kapitału własnego w wysokości 8–12 %.

2.5.1. PLAN FINANSOWANIA

- (108) BPF przewiduje zwiększyć swoje długoterminowe finansowanie bankowe z [0–5]* mld EUR na koniec 2012 r. do [5–10]* mld EUR na koniec 2015 r. Bank wprowadził również produkt depozytowy skierowany do osób prywatnych, a finansowanie pochodzące z tego produktu ma wynieść [800–900]* mln EUR w 2015 r. według prognoz finansowych (w porównaniu z zerem na koniec 2012 r.). W tym samym okresie ma zmniejszyć się finansowanie uzyskane w wyniku sekurytyzacji i emisji EMTN.

⁽²³⁾ Sprzedaż netto o wartości 797 mln EUR, do której należy dodać nadzwyczajną dywidendę w wysokości 100 mln EUR i od której należy odjąć 19 mln EUR odpowiadające anulowaniu marży samofinansowania brutto.

Tabela 8

Sytuacja finansowa BPF w perspektywie restrukturyzacji*

[...]*

- (109) W okresie objętym prognozą przewiduje się stopniowy wzrost całkowitego bilansu banku, a zatem potrzeb w zakresie finansowania z 27 186 mln EUR na koniec 2012 r. do [>28 000] mln EUR na koniec 2015 r.

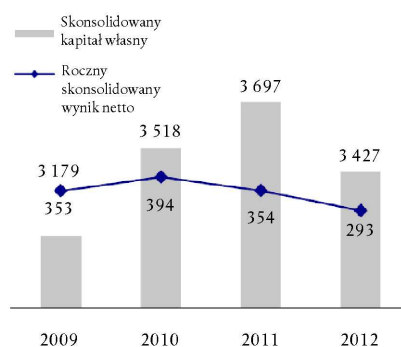
2.5.2. RENTOWNOŚĆ I WYPŁACALNOŚĆ

- (110) BPF przynosił w przeszłości zyski, jak pokazuje wykres 1 poniżej. Na koniec 2012 r. poziom kapitalizacji mierzony stosunkiem „kapitału podstawowego Tier I”⁽²⁴⁾ wynosił 13 %.

Wykres 1

Historia rentowności BPF

**KAPITAŁ WŁASNY I WYNIK NETTO NA DZIEŃ
31 GRUDNIA 2012 R.** (w mln EUR)



- (111) Bank przewiduje uzyskiwanie dalszych zysków w okresie restrukturyzacji grupy, jak przedstawiono w tabeli 9 poniżej.

Tabela 9

Prognozy dotyczące rentowności BPF

	2012 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.
Dochody kapitałowe	8,0	[4–6]	[6–8]	[8–10]	[10–12]	[10–12]

(%)

- (112) Zgodnie z przedstawionymi informacjami wstrzymanie działalności BPF nie spowoduje żadnej straty dla wierzycieli. Upłynnienie pozwoli zachować po upływie trzech lat zysk z płynności w wysokości od [1–3]* mld do [2–4]* mld EUR w scenariuszu stresowym, w zależności od zastosowanego poziomu stresu.

- (113) Aktywa BPF mają bardzo krótki termin zapadalności, przeciętnie krótszy niż pasywa.

- (114) Koszt ryzyka banku wzrósł z [...]* w 2011 r. do [...]* w 2012 r. Wierzytelności nieściągalne wzrastały stopniowo z 3 % na koniec 2008 r. do 4,2 % na koniec 2012 r.

⁽²⁴⁾ Kapitał podstawowy Tier I jest wskaźnikiem wypłacalności pozwalającym ocenić wypłacalność banków. Zestawia fundusze własne i posiadane aktywa (ważone ryzykiem).

2.5.3. WSKAŹNIK PENETRACJI

- (115) Według władz francuskich przy wskaźniku penetracji sprzedaży samochodów grupy PSA wynoszącym około 29,8 % (w 2012 r.) BPF finansuje znaczną część popytu na pojazdy produkowane przez grupę PSA i przyczynia się w decydujący sposób do finansowania jej działalności handlowej oraz całego przemysłu motoryzacyjnego, wraz z sieciami dystrybucyjnymi i klientami.
- (116) Wskazują, że w przewidywanym planie zakłada się utrzymanie nieznacznego wzrostu wskaźnika penetracji w porównaniu ze wskaźnikiem z 2011 r., aż do 2017 r. Taka zmiana opiera się na kilku czynnikach:
- częściowe i stopniowe wycofywanie się tradycyjnych banków z tego sektora w kontekście selektywnego zarządzania ich bilansami z powodu ograniczeń w zakresie finansowania i kapitału, w szczególności związanych z wejściem w życie pakietu Bazylea III;
 - zmieniające się potrzeby konsumentów w zakresie finansowania w kontekście znacznego zmniejszania się siły nabywczej w Europie;
 - poziom stóp procentowych, obecnie na rekordowo niskim poziomie, który zachęca do korzystania z pożyczek w celu finansowania zakupu pojazdów samochodowych;
 - tendencja, zgodnie z którą pojazd samochodowy staje się dobrem konsumpcyjnym codziennego użytku, bliskim „towarowi”, co jest zgodne z rozwojem finansowania dłużnego i miesięcznymi płatnościami.
- (117) Zmianę wskaźnika penetracji BPF w podziale na obszar geograficzny i segment (B, C, D, H i pojazdy użytkowe) przedstawiono w tabeli 10 poniżej (PMP oznacza „pojazd marki Peugeot”, a PMC oznacza „pojazd marki Citroën”).

Tabela 10

Wskaźnik penetracji BPF w podziale na obszar geograficzny, segment pojazdów i markę (w %)

%	PMP			PMC		
	2010 r.	2011 r.	2012 r.	2010 r.	2011 r.	2012 r.
Francja						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Poj. użytkowe						
Ogółem						
Zjednoczone Królestwo						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						

%	PMP			PMC		
	2010 r.	2011 r.	2012 r.	2010 r.	2011 r.	2012 r.
Segment D						
Segment H						
Poj. użytkowe						
Ogółem						
Niemcy						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Poj. użytkowe						
Ogółem						
Włochy						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Poj. użytkowe						
Ogółem						
Hiszpania						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Pojazdy użytkowe						
Ogółem						
Ogółem G5						
Segment B	[28–33]	[31,6–36,6]	[33,1–38,1]	[26,5–31,5]	[29–34]	[34,4–39,4]
Segment C	[20,4–25,4]	[21,6–26,6]	[22,7–27,7]	[18,9–23,9]	[25,5–30,5]	[29,1–34,1]

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

2.5.4. ZALEŻNOŚĆ OD GRUPY

- (118) Według władz francuskich rating BPF związany jest z ratingiem PSA, o czym świadczy ścisły związek dochodów z obligacji grupy i banku.
- (119) Agencje ratingowe ustaliły, w swoich sprawozdaniach, związek między ratingiem grupy PSA i ratingiem BPF, ustalając maksymalną różnicę wynoszącą dwa punkty między ratingiem grupy i ratingiem banku wewnętrznego ⁽²⁵⁾. W dniu 14 lutego 2013 r. rating BPF obniżono do „ratingu nieinwestycyjnego”.

2.6. SKARGA

- (120) Anonimowy skarżący uważa, że gwarancja udzielona przez państwo francuskie pozwoli BPF proponować dilerom samochodowym i klientom PSA bardziej interesujące warunki udzielania kredytów niż warunki, które mogą zaproponować banki wewnętrzne konkurujących producentów samochodów.

3. POWODY WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA

- (121) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości z następujących powodów:

3.1. PLAN PRZYWRÓCENIA RENTOWNOŚCI BPF

- (122) Jeżeli chodzi o plan przywrócenia rentowności BPF, który musi zostać zbadany w świetle komunikatu bankowego, Komisja wyraziła wątpliwości związane z niepewnością występującą w odniesieniu do rentowności całej grupy PSA.

3.2. PLAN RESTRUKTURYZACJI GRUPY PSA

- (123) Jeżeli chodzi o plan restrukturyzacji grupy przemysłowej, który musi zostać zbadany w świetle wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji, Komisja uznała, że istnieją wątpliwości odnoszące się do następujących elementów:

3.2.1. WĄTPLIWOŚCI DOTYCZĄCE PRZYWRÓCENIA RENTOWNOŚCI

- (124) Komisja postanowiła zebrać uwagi osób trzecich dotyczące:

- a) założeń przyjętych w odniesieniu do zmian na rynku motoryzacyjnym w Europie i na świecie, w szczególności dotyczących dostatecznie zachowawczego charakteru wspomnianych założeń;

⁽²⁵⁾ Różnica wynosi obecnie trzy punkty w przypadku Moody's, co wynika z gwarancji dla BPF.

- b) środków restrukturyzacyjnych zaproponowanych w celu zapewnienia przywrócenia rentowności grupy PSA;
- c) przyczyniania się projektu „50CO₂Cars” do przewrócenia rentowności, w szczególności w odniesieniu do spójności wspomnianej inwestycji badawczo-rozwojowej mającej na celu rozpoczęcie programu badań w zakresie „łagodnej hybrydyzacji” w kontekście jednocześnie ogłoszonej rezygnacji z technologii hybrydowej typu „plug-in”, którą przedstawiano jako opracowaną przez grupę.

3.2.2. WĄTPLIWOŚCI DOTYCZĄCE ŚRODKÓW WYRÓWNAWCZYCH

- (125) Komisja postanowiła zebrać uwagi osób trzecich dotyczące sklasyfikowania, w rozumieniu wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji, środków zaproponowanych jako środki wyrównawcze, ich kwantyfikacji i ich przydatności dla oceny ryzyka zakłócenia konkurencji spowodowanego przez przyznanie pomocy.

4. UWAGI FRANCJI DOTYCZĄCE DECYZJI O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA

4.1. W ODNIESIENIU DO KWOTY POMOCY

- (126) Władze francuskie uważają, że kwota pomocy nie może odpowiadać nominalnej kwocie gwarancji, że emisjom BPF będzie obowiązkowo towarzyszyć premia z tytułu płynności i zróżnicowanego poziomu ryzyka, bez wątplenia przewyższająca 24 punkty bazowe stwierdzone w przypadku emisji dokonanej dzięki pomocy na ratowanie i że okres odniesienia dla historycznych dochodów BPF powinien wynosić trzy miesiące.
- (127) Według władz francuskich obydwa warunki łączne, które pozwalają uważać, że kwota pomocy jest równie wysoka, jak kwota objęta gwarancją, a mianowicie szczególnie wysokie prawdopodobieństwo, że pożyczkobiorca nie może spłacić pożyczki objętej gwarancją oraz występowanie wyjątkowych okoliczności, nie są w tym przypadku spełnione. W konsekwencji kwota pomocy zawarta w gwarancji państwa odpowiada różnicy między całkowitym kosztem finansowania wynikającym z gwarancji i samą gwarancją oraz całkowitym kosztem finansowania, który zapłaciłoby przedsiębiorstwo bez gwarancji.
- (128) Według władz francuskich założenie kosztu dodatkowego dla BPF rzędu 40 punktów bazowych jest uzasadnione. Emisje przeprowadzone przez BPF w dniu 25 marca 2013 r. miały miejsce w szczególnie korzystnych okolicznościach rynkowych. Spready w porównaniu z OAT stwierdzone w momencie wspomnianej emisji (24 punkty bazowe) pokazują rekordowo niskie poziomy. Władze francuskie uważają na przykład, że inwestorzy powinni normalnie wymagać wyższego wynagrodzenia w przypadku banku wewnętrznego z sektora motoryzacyjnego niż w przypadku podmiotów publicznych, takich jak UNEDIC⁽²⁶⁾ lub CADES⁽²⁷⁾, tym bardziej, że dysponują one liniami pozwalającymi przystąpić do tego typu transakcji CADES lub UNEDIC, a niekoniecznie do operacji z udziałem BPF.
- (129) Ponadto okres odniesienia przyjęty przez władze francuskie (który obejmuje okres od dnia 12 lipca do dnia 16 października 2012 r.) najlepiej odzwierciedlać ma rzeczywistość dochodów z obligacji BPF na rynkach, uwzględniając trudności grupy PSA, a nie zapowiedź gwarancji państwa.

4.2. W ODNIESIENIU DO RENTOWNOŚCI BPF

- (130) Władze francuskie przyjmują do wiadomości stanowisko Komisji, zgodnie z którym BPF nie ma problemu ani z wypłacalnością, ani z rentownością, a jej problem z płynnością wynikać ma wyłącznie z jego związku z grupą PSA.
- (131) Formułują jednak następujące uwagi:
- a) według władz francuskich wzrost wielkości bilansu BPF pozostanie umiarkowany, zgodnie z prognozami inflacyjnymi. Wspomniany wzrost wyniknie z pogorszenia warunków makroekonomicznych i z częstszego korzystania przez konsumentów z kredytu na sfinansowanie nabycia pojazdów;
 - b) odpowiadając na argument Komisji, zgodnie z którym należałoby unikać sytuacji, w której BPF będzie finansował niskiej jakości pożyczki w celu sztucznego podwyższenia obrotu grupy PSA, władze francuskie przypominają, że:

⁽²⁶⁾ Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (międzybranżowa krajowa unia na rzecz zatrudnienia w przemyśle i handlu).

⁽²⁷⁾ Caisse d'amortissement de la dette sociale (kasa na rzecz umarzania zadłużenia z tytułu zabezpieczenia społecznego).

- jedynym celem środka wyrównawczego dotyczącego BPF jest zmniejszenie konkurencyjnej intensywności jego zachowania i ograniczenie jego udziału w rynku;
- wskaźnik kredytów zagrożonych, w wysokości około 4 %, zmienił się nieznacznie w ciągu trzech ostatnich lat;
- BPF określa swoją politykę ryzyka w sposób niezależny, pod nadzorem organu nadzoru ostrożnościowego.

W związku z faktem, że wskaźnik kredytów zagrożonych jest uważnie monitorowany przez agencje ratingowe i komisję audytową BPF, jakkolwiek zmiana polityki ryzyka banku jest, według władz francuskich, niemożliwa.

4.3. W ODNIESIENIU DO PRZYWRÓCENIA RENTOWNOŚCI GRUPY PSA

4.3.1. W ODNIESIENIU DO PRZYJĘTYCH ZAŁOŻEŃ DOTYCZĄCYCH ZMIAN NA RYNKU

- (132) Po pierwsze władze francuskie uważają, że prognozom grupy PSA nie zaprzeczają ani zmiany na rynku w pierwszym kwartale 2013 r., ani przypuszczalna różnica między wynikami przewidzianymi na 2012 r. i wynikami osiągniętymi ostatecznie w tymże roku.
- (133) Według władz francuskich grupa PSA przewidziała stały spadek sprzedaży w 2013 r., szacując, jak instytut *IHS Global Insight*, że wartość rynku zmniejszy się ostatecznie o 4 % między 2012 i 2013 r.
- (134) Władze francuskie przedstawiły zaktualizowane prognozy finansowe, oparte na mniej optymistycznych założeniach niż założenia opisane w motywach 54–58 decyzji o wszczęciu postępowania. Kierunek strategiczny opisany w tych samych motywach decyzji o wszczęciu postępowania pozostaje niezmienny.
- (135) Zmiany wprowadzone w prognozach wynikają z aktualizacji prognoz zmian na rynku „Europa 30” dokonanej przez instytut *IHS Global Insight* i odzwierciedlają się w obrocie przemysłu motoryzacyjnego, który był niższy w trakcie okresu prognozowania.
- (136) Zaktualizowano również scenariusz „negatywny”, w którym sprzedaż grupy PSA zmaleje (w porównaniu ze scenariuszem podstawowym) o dodatkowe 100 000 pojazdów rocznie w Europie od 2013 r.

Tabela 11

Rozmiar rynku europejskiego według prognoz IHS Global Insight i udział PSA w rynku

	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.
Rozmiar rynku europejskiego (Europa 30) przewidywany przez <i>IHS Global Insight</i> w kwietniu 2013 r. (w tys. pojazdów)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
Udział PSA w europejskim rynku*	[10–14] %	[10–14] %	[10–14] %	[9–13] %	[9–13] %

Tabela 12

Przewidywany obrót grupy PSA (w mln EUR)

	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.
Scenariusz podstawowy z decyzji o wszczęciu postępowania*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]
Zaktualizowany scenariusz podstawowy*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[59 000–64 000]	[60 000–65 000]
Zaktualizowany scenariusz negatywny (różnica – 100 000 pojazdów rocznie)*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–70 000]	[60 000–65 000]

Tabela 13

Przewidywany obrót działu samochodowego (w mln EUR)

	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.
Scenariusz podstawowy z decyzji o wszczęciu postępowania*	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]
Zaktualizowany scenariusz podstawowy*	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]
Zaktualizowany scenariusz negatywny (różnica – 100 000 pojazdów rocznie)*	[35 000–40 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]

- (137) Pod względem płynności finansowej dyskontowanie przekłada się na mniejsze przepływy pieniężne związane z eksploatacją, przy czym przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej pozostają niezmienione. Wynikający przewidywany poziom długu [...] przewyższa prognozy z decyzji o wszczęciu postępowania, a poziom długu przewidziany w przypadku podstawowym przewyższa poziom przedstawiony poprzednio w przypadku negatywnym.
- (138) PSA przedstawiła również prognozy dotyczące długu netto w bardziej stresowym scenariuszu, w którym sprzedaż grupy PSA zmalała (w porównaniu ze scenariuszem podstawowym) o dodatkowe 200 000 pojazdów rocznie w Europie od 2013 r. Poziomy dług netto w różnych scenariuszach przedstawiono w tabeli 14 poniżej. Zgodnie z danymi liczbowymi przedstawionymi przez PSA czynnik stresu w wysokości 100 000 pojazdów zwiększa dług [...] netto o [200–400]* mln EUR rocznie.

Tabela 14

Poziom dług [...] netto w mln EUR

	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.
Scenariusz podstawowy z decyzji o wszczęciu postępowania	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zaktualizowany scenariusz podstawowy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.
Zaktualizowany scenariusz negatywny (różnica – 100 000 pojazdów rocznie)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zaktualizowany scenariusz bardziej stresowy (różnica – 200 000 pojazdów rocznie)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (139) Władze francuskie uważają ponadto, że założenia dotyczące długoterminowego przywrócenia rentowności grupy PSA należy oprzeć nie na jej obrocie, ale na jej bieżącym dochodzie z działalności operacyjnej. Podczas posiedzenia rady nadzorczej w dniu 6 listopada 2012 r. oceniono, że strata w zakresie bieżącego dochodu z działalności operacyjnej wyniesie [1 000–2 000]* mln EUR, przy czym ostatecznie osiągnięty dochód odpowiadał stracie 1 504 mln EUR (czyli różnicy mniejszej niż [0–3] %).
- (140) Władze francuskie uważają również, że prognozy zmian na rynku, na których opiera się grupa PSA są szczególnie ostrożne, podczas gdy dane liczbowe analityków, na których Komisja opiera swoje rozumowanie, są fragmentaryczne i sporne.
- (141) Wszystkie zainteresowane podmioty uważały, że rynek osiągnął swój najniższy poziom i że będzie mógł jedynie wzrosnąć. W ujęciu ogólnym w ostatnich analizach ⁽²⁸⁾ podkreśla się poprawę warunków makroekonomicznych w Europie w nadchodzących latach. Wspomniana poprawa powinna, według władz francuskich, wywrzeć oczywisty wpływ na przemysł motoryzacyjny.
- (142) Władze francuskie uważają ponadto, że Komisja dokonała niereprezentatywnego wyboru opinii analityków finansowych, odrzucając opinie, które były zbliżone do prognoz przedstawionych przez grupę PSA. W każdym przypadku władze francuskie kwestionują stosowanie analiz finansowych w celu dokonania oceny średnioterminowego planu restrukturyzacji. Uważają bowiem, że działalność analityków finansowych polega na doradzaniu zakupu lub sprzedaży papierów wartościowych w zależności od określonego celu kursowego. Nie koncentrują się oni szczególnie na przewidywanej wielkości sprzedaży, ani na szacunkach dotyczących obrotu. Oceny te są więc bardzo często oderwane od fundamentalnych kwestii ekonomicznych.
- (143) W konsekwencji władze francuskie uważają, że w celu wdrożenia planu restrukturyzacji miały prawo oprzeć się na prognozach instytutu *IHS Global Insight*, do których zastosowano czynnik stresu, a nie uwzględnić założenia analityków finansowych.
- (144) Władze francuskie podkreślają ponadto, że sektor prywatny wierzy w przywrócenie rentowności grupy PSA. Wspomniane przekonanie przejawiało się przede wszystkim we wzmocnieniu współpracy między PSA i GM przez podpisanie, w dniu 20 grudnia 2012 r., ostatecznych porozumień w sprawie trzech projektów pojazdów i stworzenie spółki joint venture do celów zakupów. Ponadto kredyty bankowe otrzymane przez BPF w wysokości 11,6 mld EUR dowodzą wiary rynku w poprawę. Ostatnie transakcje sekurytyzacyjne dokonane przez BPF dowodzą ponadto braku niechęci rynku do ryzyka, jakie łączy się z działalnością motoryzacyjną.

4.3.2. W ODNIESIENIU DO POZIOMÓW WYKORZYSTANIA ZDOLNOŚCI PRODUKCYJNEJ GRUPY PSA I DYWERSYFIKACJI JEJ SPRZEDAŻY

- (145) Władze francuskie uważają, że wątpliwość Komisji dotycząca poziomów wykorzystania jest nieuzasadniona, ponieważ nie uwzględnia się zamknięcia zakładu w Aulnay, co pozwoli, ich zdaniem, wypełnić deficyt konkurencyjności grupy PSA w segmencie B. W zakresie, w jakim grupa PSA napotyka bardzo silną konkurencję w tym segmencie, wspomniane zamknięcie byłoby szczególnie znaczące dla przywrócenia jej rentowności.

⁽²⁸⁾ World Economic Outlook, rozdział 1 i 2 z kwietnia 2013 r.

- (146) Władze francuskie uważają, że grupa PSA podjęła wszystkie niezbędne środki na rzecz osiągnięcia celu, jakim jest uzyskanie 50 % sprzedaży poza Europą w 2015 r.: otwarcie trzeciej fabryki i nowe koncesje w Chinach, odnowienie gamy pojazdów wprowadzanych do obrotu w Ameryce Łacińskiej, wprowadzenie dwóch modeli przeznaczonych do sprzedaży poza Europą, a także, w ramach współpracy z GM, opracowanie wspólnej platformy służącej wprowadzaniu pojazdów z segmentu B do obrotu w Europie i na świecie, wspólne opracowywanie nowej generacji ekonomicznych małych silników benzynowych i projektów pojazdów w Ameryce Łacińskiej, w Rosji, jak również na innych rozwijających się rynkach.

4.3.3. W ODNIESIENIU DO WKŁADU PROJEKTU „50CO₂CARS” W PRZYWRÓCENIE RENTOWNOŚCI GRUPY PSA

a) W odniesieniu do spójności projektu „50CO₂Cars” z planem restrukturyzacji grupy PSA

- (147) Władze francuskie podkreślają, że w ramach projektu „50CO₂Cars” podjęto znaczne starania w zakresie badań i rozwoju mające na celu opracowanie technologii poprawiającej bilans ekologiczny i energetyczny silników Diesla. W tym kontekście wspomniany projekt badawczo-rozwojowy przyczynia się do wdrożenia strategii odwrócenia stwierdzonej tendencji spadkowej sprzedaży pojazdów z silnikiem Diesla.
- (148) Pojazdy z silnikiem Diesla stanowią w chwili obecnej istotne źródło dochodów dla grupy PSA: w 2012 r. [60–80]* % pojazdów sprzedawanych przez PSA w Europie było wyposażone w ten typ silnika. PSA posiada zoptymalizowane narzędzie przemysłowe, dobry wizerunek i znaczną stopę rentowności w zakresie tego rodzaju pojazdów, lepszą niż w przypadku silników benzynowych. Obecny kontekst jest dla niej jednak niekorzystny: stopniowe pogarszanie się wizerunku tych silników w Europie, zmiana ram regulacyjnych i normatywnych (Euro VI), która może spowodować powstanie relatywnego dodatkowego kosztu silników Diesla w porównaniu z silnikami benzynowymi, a zatem wpłynąć negatywnie na sprzedaż pojazdów z silnikiem Diesla, tym bardziej że realizowana dotychczas strategia dostosowania do standardów poprzez „zmniejszenie wielkości”⁽²⁹⁾ nie jest już wystarczająca i że niektóre państwa lub społeczności lokalne zamierzają przyjąć ramy fiskalne niekorzystne dla silników Diesla. PSA szacuje, że straty marży związane z zastąpieniem sprzedaży pojazdów z silnikiem Diesla sprzedażą pojazdów z silnikiem benzynowym na rynku europejskim wynoszą [500–700]* mln EUR. W kontekście spadku siły nabywczej gospodarstw domowych i wobec rosnących obaw konsumentów związanych z ochroną środowiska, cel polegający na utrzymaniu konkurencyjności i postrzeganiu silników Diesla (w porównaniu z silnikami benzynowymi) ma zasadnicze znaczenie dla grupy PSA. W związku z faktem, że poziomy cen istniejących pojazdów hybrydowych z silnikiem Diesla nie dają się pogodzić z dystrybucją masową, w celu zapewnienia większej liczbie osób dostępu do tej technologii konieczne są znaczne inwestycje w zakresie badań i rozwoju. Przywracając konkurencyjność i pozytywne postrzeganie oleju napędowego, projekt „50CO₂Cars” może, według władz francuskich, przyczynić się w sposób pozytywny do przywrócenia rentowności, utrzymując nie tylko sprzedaż pojazdów grupy PSA z silnikiem Diesla, ale również marże producenta. Ponadto, gdyby plan uprzemysłowienia powiódł się, technologia wywodząca się z projektu „50CO₂Cars” miałaby na powstającym rynku znaczny potencjał wzrostu w perspektywie 2020 r. Możliwość korzystania z prawdopodobnych rynków zbytu silników Diesla korzystających z tzw. technologii „mild hybrid” po zakończeniu planu restrukturyzacji pozwoliłaby zabezpieczyć wzrost obrotu dzięki różnicowaniu w kierunku posiadającego potencjał segmentu i wpisaniu się w najważniejszy cel grupy (pojazdy należące do dużych serii).
- (149) W odniesieniu do potrzeby inwestowania władze francuskie wprowadzają rozróżnienie między ograniczeniem inwestycji proponowanych „jako środek wyrównawczy”, które mają na celu ograniczenie stopnia zakłóceń konkurencji związanych z pomocą państwa a utrzymaniem inwestycji w badania i rozwój niezbędne przedsiębiorstwu w celu „przywrócenia długoterminowej rentowności”. Władze francuskie podkreślają, że w swojej praktyce decyzyjnej Komisja wielokrotnie uznawała, że przywrócenie rentowności przedsiębiorstwa może opierać się na wprowadzeniu nowych produktów w celu zapewnienia wzrostu obrotu⁽³⁰⁾.
- (150) Władze wyjaśniają, że w ramach planu restrukturyzacji brak pomocy państwa przeznaczonej konkretnie na projekt „50CO₂Cars” zmusiłby PSA do wprowadzenia projektu „alternatywnego”. Nie będąc w stanie samodzielnie pokonać wszystkich przeszkód technologicznych, i bez ewentualnej współpracy z partnerami wytypowanymi do realizacji projektu „50CO₂Cars”, grupa musiałaby ograniczyć swoje inwestycje do minimum, jakim jest dostosowanie silników Diesla do zmian regulacyjnych. Władze francuskie podkreślają w tym względzie, że interwencja organów publicznych nie ograniczałaby się do wkładu finansowego dla grupy PSA na zrealizowanie projektu „50CO₂Cars”, pozwoliłaby natomiast zgromadzić wokół niej konsorcjum partnerów (przemysłowców, stowarzyszenia, laboratoria badawcze itp.), których skoordynowane wysiłki są konieczne w celu usunięcia przeszkód technologicznych stojących na drodze opracowywania tańszego pojazdu hybrydowego z silnikiem Diesla. Uściślają, że według wszelkiego prawdopodobieństwa brak zatwierdzenia pomocy państwa dla grupy PSA

⁽²⁹⁾ Chodzi o ograniczenie emisji CO₂ przez ograniczenie wielkości silników i przewidzenie dostosowanego doładowania.

⁽³⁰⁾ Decyzja Komisji z dnia 1 grudnia 2004 r. w sprawie C-504/03, Bull, motyw 51, decyzja Komisji z dnia 18 lutego 2004 r. w sprawie C-28/02, Bankgesellschaft Berlin AG, motyw 236, decyzja z dnia 3 lipca 2001 r. w sprawie C-33/98, Babcock Wilcox Espana SA, motyw 98.

jako lidera projektu „50CO₂Cars” stawia pod znakiem zapytania realizację wspomnianego projektu nie tylko w przypadku grupy PSA, ale również wszystkich jej partnerów. Alternatywna strategia polegająca na zastąpieniu silników Diesla silnikami benzynowymi spowodowałaby dodatkowe koszty i wiązałaby się ze znacznym ryzykiem przemysłowym: rezygnacja z rozwijania wiedzy specjalistycznej w zakresie silników Diesla, spadek sprzedaży w okresie przejściowym, pozyskanie środków na dostosowanie i zmianę wielkości bazy produkcyjnej grupy w kierunku silników benzynowych, chociaż wspomniane środki byłyby niezbędne do przywrócenia rentowności.

- (151) Podsumowując, władze francuskie uważają, że projekt „50CO₂Cars” jest jednocześnie niezbędny dla utrzymania rentowności istoty działalności przemysłowej grupy PSA (silniki Diesla) i dla potwierdzenia ostatecznego charakteru przywrócenia rentowności grupy, zapewniając jej impulsy wzrostu po zakończeniu restrukturyzacji (nowa gama innowacyjnych pojazdów przynoszących zyski). Wspomniana inwestycja w badania i rozwój jest zatem całkowicie spójna z celami planu restrukturyzacji.

b) W odniesieniu do wątpliwości wyrażonych przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania

- (152) Władze francuskie rozumieją z decyzji o wszczęciu postępowania, że Komisja, na podstawie stwierdzenia domniemanego istnienia zaległości grupy PSA w dziedzinie badań i rozwoju, uważa, że projekt „50CO₂Cars” „może być konieczny dla przywrócenia rentowności grupy PSA jedynie w zakresie, w jakim może jej pozwolić nadrobić nagromadzone zaległości w dziedzinie badań i rozwoju w stosunku do jej konkurentów”. Władze francuskie kwestionują założenie, na którym opiera się taka analiza.

- a) Po pierwsze władze francuskie powtarzają, że projekt „50CO₂Cars” może przyczynić się do przywrócenia rentowności grupy: przywrócenie proekologicznego wizerunku pojazdów z silnikiem Diesla; nowa dynamika konsumpcji (konceptcja pojazdów hybrydowych dostępnych dla większej liczby osób); rezerwa na rzecz wzrostu po zakończeniu planu restrukturyzacji.
- b) Po drugie utrudnienie strukturalne w dziedzinie badań i rozwoju, które przedstawiono w powiadomieniu jako mogące wyjaśniać niektóre trudności napotymane przez grupę PSA, dotyczy zaległości w zakresie standaryzacji części składowych, które zmniejszają wydajność wysiłków w zakresie badań i rozwoju w porównaniu z wysiłkami konkurentów (efekt skali). Projekt „50CO₂Cars” pozwoli właśnie im zapobiec w zakresie, w jakim:
- po pierwsze projekt „50CO₂Cars” poprawi standaryzację niektórych części samochodowych, a w szczególności mechanizmu napędowego,
 - po drugie warunki realizacji projektu „50CO₂Cars” poprawi wydajność wysiłków grupy PSA w zakresie badań i rozwoju, w szczególności dzięki synergii oferowanym przez koordynację prac z różnymi partnerami, ale także dzięki monitorowaniu przez organy publiczne udzielające pomocy.
- c) Po trzecie, i najważniejsze, władze francuskie wysuwają zarzut dotyczący „nowatorskiego pod względem prawnym” charakteru kryterium zastosowanego rzekomo przez Komisję w motywie 169 decyzji o wszczęciu postępowania, opartego na istnieniu nagromadzonych przez grupę PSA zaległości w dziedzinie badań i rozwoju. Uważają argumenty wysuwane dotychczas za wystarczające w celu wykazania pozytywnego wkładu projektu „50CO₂Cars” w przywracanie rentowności grupy PSA. W konsekwencji jedynie pomocniczo poruszają kwestię, czy takie kryterium jest w przedmiotowym przypadku spełnione:

(i) Istnienie zaległości technologicznych w zakresie technologii hybrydyzacji

- (153) Według władz francuskich wspomniane kryterium istnienia nagromadzonych zaległości w dziedzinie badań i rozwoju jest spełnione z następujących trzech powodów:

- a) po pierwsze, wskazują, że wszystkie trzy komponenty technologiczne projektu „50CO₂Cars” dotyczą dziedzin technologii, w których grupa PSA nagromadziła zaległości:
- jeżeli chodzi o silniki Diesla, zaległości dotyczą technologii ograniczenia zużycia paliwa przez silniki. Celem projektu „50CO₂Cars” jest właśnie ta dziedzina,
 - jeżeli chodzi o przekładnie, zaległości grupy PSA dotyczące skrzyni biegów z podwójnym suchym sprzęgłem zwanych DCT („dual clutch transmissions”) wynikają w szczególności z tradycyjnej preferencji wobec pilotowanych lub zrobotyzowanych skrzyń biegów zwanych „BVMP”, podczas gdy dana technologia okazała się mniej udana komercyjnie niż konkurencyjna technologia. Projekt „50CO₂Cars” pozwoliłby zatem przedsiębiorstwu uzupełnić zaległości w zakresie przekładni DCT, jak i eDCT,

- jeżeli chodzi o systemy hybrydyzacji, grupa PSA ma zaległości w zakresie opracowywania przystępnej cenowo technologii hybrydyzacji, wystarczająco generycznej, aby zapewnić produkcję masową. Konkurencyjni producenci, na przykład Toyota, Honda i VAG⁽³¹⁾ posiadają generyczne technologie hybrydyzacji (lub będą miały wkrótce do nich dostęp), które są w związku z tym lepiej dostosowane do rynku masowego. Z tego tytułu władze francuskie potwierdzają wstępną analizę Komisji (przedstawioną w motywie 187 decyzji o wszczęciu postępowania), zgodnie z którą obecna technologia mikrohybrydyzacji⁽³²⁾ typu Stop & Start jest niewystarczająca w celu osiągnięcia „granicy technologicznej w zakresie redukcji CO₂”, która wymaga opracowania technologii typu „mild-hybrid” lub „full-hybrid”. W konsekwencji celem projektu „50CO₂Cars” jest nadrobienie zaległości technologicznych w dziedzinie systemów hybrydyzacji;
 - b) po drugie, uważają, że projekt „50CO₂Cars” oferuje grupie PSA środki umożliwiające nadrobienie zaległości, usuwając pewną liczbę ograniczeń technologicznych w dziedzinie technologii hybrydowej:
 - silniki Diesla opracowywane w ramach projektu „50CO₂Cars” pozwolą uzyskać emisje CO₂ w wysokości [50–70]* g/km w segmencie B (silniki o mocy między 40 i 70 kW), w tym przez samo wykorzystywanie technologii typu Stop & Start, tak że PSA będzie mogła do 2017–2018 r. uzyskać dostęp do oferty silników Diesla o niskim zużyciu paliwa o poziomie emisji porównywalnym z poziomami jej konkurentów na rynku europejskim;
 - inteligentna skrzynia biegów z podwójnym suchym sprzęgłem eDCT pozwoli zoptymalizować efektywność energetyczną hybrydowego układu napędowego przy jednoczesnym zapewnieniu przystosowania do szerokiego przedziału mocy różnych maszyn elektrycznych. Standaryzacja pozwoli grupie PSA nadrobić nagromadzone zaległości technologiczne,
 - ponadto, jeżeli chodzi o system hybrydyzacji, projekt „50CO₂Cars” prowadzi do zmniejszenia kosztów, z jednej strony poprzez zminimalizowanie potrzeb energetycznych (akumulator i elektronika napędu), z drugiej strony poprzez optymalizację architektury mechanicznej (połączenie maszyny elektrycznej z mechanizmem napędowym). Podobnie standaryzacja systemu hybrydyzacji pozwoli zwiększyć wielkość produkcji, a w związku z tym zapewnić jego dostępność w segmencie B;
 - c) władze francuskie odnoszą się ponadto do ewentualnej zmiany strategicznej polegającej na prowadzeniu projektu „50CO₂Cars” przy jednoczesnej rezygnacji z technologii hybrydowej typu „plug-in”. W tym względzie podkreślają, że obie technologie („mild-hybrid” i „plug-in”) nie mają takiego samego zasięgu ani takich samych konsekwencji handlowych. Podczas gdy cena będzie ograniczała technologię typu „plug-in”⁽³³⁾ do pojazdów „premium” (co wywrze istotny wpływ na wizerunek, w szczególności wśród klientów „korporacyjnych”), dostępność technologii typu „mild-hybrid” pozwoli otworzyć się na szeroki wachlarz kategorii społecznych (o niskich i średnich dochodach), a tym samym spełnić oczekiwania większej części klientów grupy. Władze francuskie podkreślają, że wspomniane dwa rozwiązania technologiczne nie wykluczają się wzajemnie i że grupa PSA chciała je początkowo połączyć, tak aby sprzedaż hybrydowych pojazdów premium typu „plug-in” współistniała ze sprzedażą przystępnych cenowo pojazdów hybrydowych w segmentach B i C. W konsekwencji rezygnacja z technologii hybrydowej typu „plug-in” jako środka wyrównawczego nie stanowi „zmiany strategicznej”, ale wstrzymanie rentownej z ekonomicznego punktu widzenia działalności niezagrażającej przywróceniu rentowności grupy. Jeżeli chodzi o projekt „50CO₂Cars”, uczestniczyłby on w całości w planie restrukturyzacji, dlatego władze francuskie uważają strategię zaproponowaną w odniesieniu do hybrydyzacji w planie restrukturyzacji za w pełni spójną.
- (ii) *Spójność środków wykorzystanych do realizacji projektu „50CO₂Cars” z pozostałą częścią planu restrukturyzacji*
- (154) Według władz francuskich dostosowanie narzędzia przemysłowego grupy PSA do realizacji projektu „50CO₂Cars” wpisuje się w logikę planu restrukturyzacji. W szczególności standaryzacja mechanizmów napędowych i przekładni pojazdów z silnikiem Diesla produkowanych przez grupę pozwoli racjonalizować i zoptymalizować bazę produkcyjną:
- a) jeżeli chodzi o silniki Diesla, koszt inwestycji zrealizowanych w zakładach w Trémery i w Douvrin wyniósł [100–200]* mln EUR, czyli [0–5]* % z [10–20]* mld EUR przewidzianych na inwestycje w okresie obowiązywania planu restrukturyzacji, co stanowi odsetek uznany przez władze francuskie za „szczególnie skromny, żeby nie powiedzieć nieznaczny”. Ich wpływ finansowy włączono do pierwotnego planu średnioterminowego

⁽³¹⁾ Grupa VAG przedstawiła podczas ostatniego kongresu w Wiedniu odmianę modułową („zestaw montażowy”) swojej technologii hybrydowej, umożliwiającą dostosowanie systemu hybrydyzacji do ogółu różnych sylwetek pojazdów grupy po minimalnym koszcie. Cytowane źródło: sprawozdanie z prezentacji grupy VAG na 34. sympozjum w Wiedniu, 26 kwietnia 2013 r., s. 28.

⁽³²⁾ Technologia typu „micro hybrid” odpowiada mocom wynoszącym 2–4 kW; „mild hybrid” mocom 8–15 kW; „full hybrid” mocom przewyższającym 20 kW.

⁽³³⁾ Władze francuskie potwierdzają, że z zastrzeżeniem swojego uprzemysłowienia w warunkach akceptowalnych pod względem ekonomicznym grupa PSA opracowałaby już technologię typu „plug-in”.

grupy PSA od listopada 2012 r. i przedstawiono w zaktualizowanej wersji dokumentu, w związku z czym władze francuskie uważają, że inwestycje te wpisują się w logikę zgłoszonego planu restrukturyzacji. Pod względem wpływu przemysłowego środka mają na celu zmianę ⁽³⁴⁾ istniejącej zdolności produkcyjnej silników Diesla przy niezmiennym obszarze działalności: zdolność produkcyjna, którą uznaje się za wystarczającą dla [100 000–200 000] pojazdów przewidywanych na tym etapie po zakończeniu projektu „50CO₂Cars”, nie zwiększy się, natomiast nastąpi przesunięcie części bazy produkcyjnej z segmentu wykazującego nadwyżkę zdolności do segmentu charakteryzującego się potencjalnie niedostateczną zdolnością z uwagi na fakt, że jest to segment rozwijający się (rozstrzygnięcie wewnętrzne na korzyść atrakcyjnych produktów);

- b) jeżeli chodzi o przekładnie, władze francuskie potwierdzają analizę przedstawioną w motywie 202 decyzji o wszczęciu postępowania: w przypadku powodzenia projektu „50CO₂Cars” produkcja zlecana obecnie podmiotom zewnętrznym będzie odbywała się wewnętrznie ⁽³⁵⁾. W zaktualizowanym pierwotnym planie średnioterminowym utrzymano niezbędne inwestycje przewidziane już w zgłoszonym planie restrukturyzacji. Władze francuskie uznają wspomnianą strategię internalizacji za możliwą do pogodzenia z przywróceniem rentowności grupy. Pod względem finansowym operacja umożliwi internalizację marży i uwolnienie od ryzyka walutowego wiążącego się ze współpracą z Japonią ⁽³⁶⁾, a także od kosztów/opóźnień logistycznych, nie zmniejszając zdolności szybkiego dostosowywania się grupy PSA do popytu na rynku;
- c) ponadto wartość inwestycji związanych z systemami hybrydyzacji wyniesie [40–50] mln EUR w okresie realizacji planu restrukturyzacji, czyli mniej o [0–5] % od przewidywanej łącznej wartości, co władze francuskie uznają za bardzo niewielki odsetek. Inwestycje dotyczą ponadto powstającego rynku (na którym nie występuje w związku z tym nadwyżka zdolności produkcyjnej). Wpisują się więc także w logikę planu restrukturyzacji grupy PSA.

(iii) *pozytywny wpływ na sprzedaż i rentowność grupy*

(155) Według władz francuskich projekt „50CO₂Cars” pozwoli, po zakończeniu planu restrukturyzacji, na pobudzenie sprzedaży i rentowności grupy PSA.

- a) W odpowiedzi na rozważania Komisji przedstawione w motywach 210 i 211 decyzji o wszczęciu postępowania (dotyczące słuszności strategii, w której silnikom Diesla przyznaje się pierwszeństwo w stosunku do silników benzynowych) i w motywie 216 (dotyczące biznesplanu projektu „50CO₂Cars” i wiarygodności założeń leżących u jego podstaw) władze francuskie uważają, że realizowana strategia jest nie tylko uzasadniona pod względem przemysłowym, ale ma także pozytywny wpływ na sprzedaż grupy. Zamiast opracowywać tańszą technologię hybrydyzacji dla silników benzynowych należałoby inwestować w poprawę bilansu ekonoenergetycznego silników Diesla, aby w pierwszej kolejności „przewyciężyć niechęć konsumentów”, a następnie rozważyć dostosowanie ⁽³⁷⁾ wyników projektu „50CO₂Cars” do silników benzynowych, które dostawcy części samochodowych mogliby wówczas rozpowszechnić w skali światowej, zwiększając tym samym rentowność realizowanych inwestycji poprzez efekt skali. Słuszność strategii planowanej przez PSA potwierdzają ponadto badania rynku, które zgodnie ⁽³⁸⁾ przewidują wzrost sprzedaży pojazdów z silnikiem Diesla w nadchodzących latach.
- b) Jeżeli chodzi o wpływ finansowy projektu „50CO₂Cars”, władze francuskie przedstawiły biznesplan, oparty na założeniach w znacznym stopniu podzielanych w różnych artykułach prasowych, w którym zawarto przepływy przewidziane do 2026 r. (co jest uzasadnione w kontekście przyszłych aktualizacji, a następnie zastąpienia norm EURO VI w tym horyzoncie czasowym). Prace badawczo-rozwojowe w zakresie projektu „50CO₂Cars” będą prowadzone w latach 2013–2017, w związku z czym pierwsze silniki będą mogły zostać wprowadzone do obrotu między połową 2016 r. i początkiem 2017 r., nieco wcześniej niż ekonomiczny system hybrydyzacji. W odniesieniu do obliczeń rentowności wykorzystano dwie stopy dyskontowe (odpowiednio [10–13]* % i [13–15]* %), przy czym druga lepiej uwzględnia stwierdzony ostatnio wzrost kosztów finansowania. Żadnych dochodów nie przeznaczono na opatentowanie niektórych wyników projektu „50CO₂Cars”. Ponadto wielkość i ceny sprzedaży nowych silników Diesla i mechanizmów typu hybrydowego

⁽³⁴⁾ Słowo „zmiana” jest podkreślone w oryginalnym tekście przekazanym przez władze francuskie.

⁽³⁵⁾ Władze francuskie podkreślają, że omawiana internalizacja może być jedynie częściowa w zależności od wyników projektu „50CO₂Cars”.

⁽³⁶⁾ Władze francuskie podkreślają, że kurs wymiany między euro i jenem zmienił się na niekorzyść o około 30 % w latach 2009–2012, a następnie wrócił do parytetu z 2009 r. między końcem 2012 r. i majem 2013 r. Wspomniana zmienność sprawia, że koszty zaopatrywania w automatyczne skrzynie biegów stają się niepewne. Dochodzą do tego cła uznawane przez Francję za wysokie.

⁽³⁷⁾ Najważniejsze części składowe systemu „50CO₂Cars” będą dotyczyły szczególnie silnika Diesla. Według władz francuskich przejście na silniki benzynowe o równoważnej mocy wymagałoby jednak tylko „umiarkowanych inwestycji w badania i rozwój w bardzo krótkiej perspektywie czasowej”.

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

oszacowano w ramach różnych scenariuszy: scenariusz realizacji projektu „50CO₂Cars” z pomocą państwa „A”, w którym sprzedaż pojazdów hybrydowych przynosiłaby dodatkową marżę szacowaną na [200–300]* EUR i [300–400]* EUR w zależności od wariantu technologicznego (oprócz marży w wysokości [2 000–3 000]* EUR otrzymywanej przez producenta ze sprzedaży pojazdu z segmentu B); scenariusz realizacji projektu „50CO₂Cars” bez pomocy państwa „B”, w którym marże byłyby takie same, jak w scenariuszu A. Władze francuskie uściślają jednak, że chodzi tu o fikcyjny scenariusz, którego grupa PSA nie byłaby w stanie zrealizować (przedstawiono go jedynie w celu porównania teoretycznego); scenariusz alternatywny „C” polegający, w przypadku braku realizacji projektu „50CO₂Cars”, na realizacji projektu alternatywnego, w którym dodatkowe marże byłyby niższe (między [100–200]* EUR i [200–300]* EUR). Na podstawie tych założeń uzyskano by następujące zróżnicowane zaktualizowane wartości netto („NPV”) ⁽³⁹⁾ obliczone dla produktów „eDCT” i „osprzęt silnika”:

Tabela 15

Wskaźniki finansowe projektu „50CO₂Cars”

Grupa PSA (porównania ze scenariuszem alternatywnym „C”)		Scenariusz A* (projekt „50CO ₂ Cars” z pomocą)	Scenariusz B* (projekt „50CO ₂ Cars” bez pomocy)
eDCT	NPV w wysokości [10–13]* %	[0–10] mln EUR	- [60–70] mln EUR
	NPV w wysokości [13–15]* %	- [50–60] mln EUR	- [90–100] mln EUR
Osprzęt silnika	NPV w wysokości [10–13]* %	+ [30–40] mln EUR	- [20–30] mln EUR
	NPV w wysokości [13–15]* %	- [20–30] mln EUR	- [60–70] mln EUR

Na tej podstawie władze francuskie wnioskują, że niezależnie od wybranego wariantu technologicznego względna rentowność scenariusza B będzie zawsze ujemna w porównaniu ze scenariuszem C, tak że w przypadku braku wsparcia publicznego projekt „50CO₂Cars” będzie „po prostu niewykonalny”. Bardzo ograniczona NPV uzyskana w scenariuszu A (nieznacznie dodatnia w porównaniu ze scenariuszem C przy stopie dyskontowej w wysokości [10–13]* %, ujemna przy stopie dyskontowej w wysokości [13–15]* %) pokazuje, że takie poziomy rentowności względnej są proporcjonalne do celu opracowania pierwszej innowacyjnej generacji.

c) Jeżeli chodzi o ryzyko związane z projektem „50CO₂Cars”, ma ono cztery aspekty, a planowana pomoc państwa pozwoli w znacznym stopniu zmniejszyć to ryzyko:

- ryzyko regulacyjne związane z nowym cyklem homologacji pojazdów z silnikiem Diesla,
- ryzyko technologiczne związane z usuwaniem licznych ograniczeń technologicznych w celu opracowania przystępnej cenowo technologii typu „mild-hybrid”,
- ryzyko handlowe związane z zachowaniem konsumentów i ich wrażliwością na kwestie środowiskowe,
- ryzyko finansowe, związane w szczególności ograniczeniami dostępnymi środkami pieniężnymi grupy PSA.

⁽³⁹⁾ W informacji z dnia 11 lipca 2013 r. władze francuskie wyjaśniły, że o ile możliwe jest ustalenie części kosztów przeznaczonych na rozwój i kosztów wytworzenia elementów pojazdu, to jednak zmierzenie bezwzględnej wartości części silnika w wartości sprzedaży pojazdu jest niemożliwe. Zaproponowały zatem podejście „marżowe” polegające na porównaniu scenariuszy A i C (odpowiednio B i C) pod względem środków wychodzących w różnych projektach (koszty związane z badaniami i rozwojem oraz inwestycjami przemysłowymi) i różnic środków wpływających (dochody ze sprzedaży pojazdów lub waloryzacja świadczeń dodatkowych). Przedstawiony wskaźnik pozwala porównać względną rentowność scenariuszy dla uwzględnianych organów.

4.4. W ODNIESIENIU DO ŚRODKÓW WYRÓWNAWCZYCH

4.4.1. UWAGI OGÓLNE DOTYCZĄCE UZNANIA ZAPROPONOWANYCH ŚRODKÓW ZA OGÓLNE ŚRODKI WYRÓWNAWCZE ORAZ ICH ZASIĘGU.

- (156) Władze francuskie uważają, że w decyzji o wszczęciu postępowania Komisja nie przedstawiła żadnej dokładnej oceny rzekomych zakłóceń konkurencji. W konsekwencji środki wyrównawcze zaproponowane przez grupę PSA są już teraz w dużej mierze wystarczające. Każde dodatkowe zaostrożenie będzie sprzeczne z wymogiem proporcjonalności przypomnianym w pkt 47 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji.
- (157) Władze francuskie uważają ponadto, że zaproponowane środki wyrównawcze dotyczą segmentów B i C, wbrew twierdzeniu zawartemu w decyzji o wszczęciu postępowania. Ma to miejsce w przypadku środka ograniczającego wskaźnik penetracji finansowania BPF, który dotyczy głównie wspomnianych dwóch segmentów. Dzieje się tak również w przypadku wcześniejszego wstrzymania produkcji modelu Citroën C6 i nieprzedłużenia produkcji modeli C6 i Peugeot 607 w ramach przetargów. Środek polegający na rezygnacji z produkcji silników o pojemności powyżej 2 litrów oraz na zaprzestaniu opracowywania i produkcji technologii hybrydowej typu „plug-in” będzie miał z kolei znaczny wpływ na segment C.
- (158) Władze francuskie przypominają, że PSA zaproponowała znaczne środki wyrównawcze: przekładają się na zmniejszenie udziału w rynku o [0–2]* % na koniec okresu.

4.4.2. UWAGI SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE RÓŻNYCH ZAPROPONOWANYCH ŚRODKÓW WYRÓWNAWCZYCH.

a) W odniesieniu do ograniczenia dodatkowych inwestycji grupy PSA

(i) *Wcześniejsze wstrzymanie produkcji modelu Citroën C6 i nieprzedłużenie produkcji modeli Citroën C6 i Peugeot 607.*

- (159) Władze francuskie uważają, że chociaż wielkość sprzedaży wspomnianych pojazdów była niska, uzyskana marża netto przewyższała marżę netto wynikającą ze sprzedaży innych rodzajów pojazdów, a w szczególności marżę netto ze sprzedaży pojazdów z segmentu B. Przyznają, że rentowność programu była niewystarczająca, ale w celu usunięcia tego braku grupa PSA zaplanowała zawarcie partnerstwa z DPCA w celu wprowadzania modeli C6 i 607 do obrotu w Chinach.
- (160) Władze francuskie twierdzą ponadto, że od 2009 r. grupa PSA nigdy nie zamierzała zrezygnować z produkcji pojazdów klasy wyższej. PSA zrezygnowała jedynie z projektu badawczo-rozwojowego dotyczącego nowego pojazdu, który mógłby dołączyć do C6 i 607.

(ii) *Wcześniejsze wstrzymanie i nieprzedłużenie produkcji modelu Bipper/Nemo.*

- (161) Władze francuskie uważają, że wspomniany środek utrudni grupie PSA czerpanie korzyści z jej wcześniejszych inwestycji i znacznie zmniejszy jej zdolność do konkurowania w segmencie lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych.
- (162) Modele Bipper/Nemo produkowano dotychczas we współpracy z przedsiębiorstwami Fiat i Tofaş. Wspomniane partnerstwo osiągnęło etap rozwoju zapewniający PSA lepszą znajomość rynku, produktu i przygotowanej zdolności produkcyjnej. Wobec braku decyzji Komisji nadającej mocy wiążącej wspomnianej propozycji środka wyrównawczego świadomość wszystkich tych informacji daje PSA znacznie większy margines swobody w zakresie prowadzenia negocjacji dotyczących cen sprzedaży drugiej generacji omawianych modeli, która z założenia jest bardziej rentowna. Wspomnianą rentowność zwiększają jeszcze niedawne i przyszłe zmiany organizacji transportu miejskiego, w ramach którego korzysta się chętniej z pojazdów dostawczych.

(iii) *Wstrzymanie produkcji silników Diesla o pojemności powyżej 2 litrów.*

- (163) Władze francuskie przypominają, że wspomniany środek wyrównawczy jest szczególnie istotny w zakresie, w jakim grupa PSA jest liderem na rynku tradycyjnych silników Diesla.

- (164) Władze francuskie podkreślają, że silniki te są istotne dla segmentów D i E, które mają zasadnicze znaczenie dla wizerunku producenta i jego dostępu do przetargów.
- (165) Jeżeli chodzi o ocenę wpływu rozwijania oferty pojazdów z hybrydowym silnikiem Diesla typu „plug-in”, w szczególności na sprzedaż jej pojazdów z silnikiem cylindrowym o pojemności powyżej 2 litrów, grupa PSA uważa, że potwierdzają ją ostatnie zmiany na rynku pojazdów hybrydowych typu „plug-in”, a w szczególności ogłoszenie przez Volvo decyzji o dwukrotnym zwiększeniu celów w zakresie produkcji modelu V60 z silnikiem Diesla typu „plug-in” do 10 000 sztuk w 2014 r. w związku z odniesionym sukcesem komercyjnym.

b) W odniesieniu do rezygnacji ze zdolności produkcyjnej fabryki Sevelnord na rzecz konkurenta

- (166) Władze francuskie przypominają najpierw, że omawiany środek przyczynia się do ograniczenia obecności grupy PSA na rynku z bezpośrednią korzyścią dla konkurentów, ponieważ:
- PSA rezygnuje z blisko 30 % zdolności produkcyjnej zakładu Sevelnord na rzecz przedsiębiorstwa Toyota,
 - wspomniana umowa pozwala poważnemu konkurentowi, tj. przedsiębiorstwu Toyota, wejść na rynek, na którym był dotychczas nieobecny, jak również rozszerzyć jego gamę pojazdów użytkowych,
 - umowa przynosi przedsiębiorstwu Toyota bezpośrednią i pewną korzyść, gdyż pozwala jej przejąć znaczną część marży za pojazdy będące przedmiotem umowy, jak również pozyskiwać i zapewniać sobie lojalność klientów na rynku, na którym jest nieobecne,
 - środek ten dotyczy jednego z rynków, w którym grupa PSA ma szczególnie istotny udział (21 % w Europie 30 w 2011 r.).
- (167) Władze francuskie zauważają również, że uwzględniając bilans ekonomiczny projektu (dodatnia bieżąca marża operacyjna w wysokości [0–5] %, zgodna ze zwyczajowymi oczekiwaniami PSA), grupa zamierzała rozpocząć jego realizację zgodnie ze scenariuszem odniesienia bez udziału partnera. PSA uważała zatem prowadzenie zakładu Sevelnord bez udziału partnera za opłacalne i rentowne.
- (168) Władze francuskie przypominają, że komunikat prasowy z dnia 31 sierpnia 2012 r. należy odczytywać bardzo rozważnie z uwagi na panującą wówczas bardzo trudną sytuację społeczną.

c) W odniesieniu do zaprzestania opracowywania i produkcji technologii hybrydowej typu „plug-in”

- (169) Władze francuskie uważają przede wszystkim, że dyskusja dotycząca momentu wprowadzenia tego środka w celu uznania go za środek wyrównawczy lub środek niezbędny dla przywrócenia rentowności jest mało istotna. Według nich w celu uznania tych środków za środki wyrównawcze znaczenie ma fakt, że rzeczywiście mogą one ograniczyć ewentualne zakłócenia konkurencji wynikające z pomocy.
- (170) Następnie władze francuskie nie chcą odpowiedzieć na pytania Komisji dotyczące realności oszacowania wpływu tego środka, ponieważ jej krytyczne uwagi na ten temat nie są wystarczająco wyjaśnione. W każdym przypadku uważają, że założenia, które posłużyły do oszacowania wpływu tego środka okazują się zgodne z najnowszymi zmianami na rynku technologii hybrydowej typu „plug-in”.
- (171) Ponadto według władz francuskich przyznawanie licencji na wspomnianą technologię przez producenta lub dostawcę części samochodowych nie będzie możliwe, uwzględniając etap rozwoju rynku i znaczenie omawianej technologii jako czynnika różnicującego konkurencję. Gdyby jednak zaistniała taka sytuacja, grupa PSA jest gotowa zobowiązać się do nienabywania licencji od osób trzecich w trakcie realizacji planu restrukturyzacji.
- (172) Władze francuskie uważają ponadto, że projekt „50CO₂Cars” nie neutralizuje skutków stosowania środka, ponieważ projekt dotyczy innego rynku i innych klientów (klasy wyższej) niż rynek i klienci, których dotyczy środek wyrównawczy i zapewnia redukcję CO₂ na innym poziomie niż redukcja dzięki technologii hybrydowej typu „plug-in”.

d) W odniesieniu do ustalenia maksymalnego wskaźnika penetracji BPF

- (173) Władze francuskie przypominają najpierw, że wspomniany środek stanowi w niniejszym przypadku najbardziej ukierunkowany środek wyrównawczy, który najlepiej zapobiega ewentualnym zakłóceniom konkurencji, które mogłyby wynikać bezpośrednio z przyznania pomocy w formie gwarancji dla BPF.
- (174) Uważają, że wybór pułapu wskaźnika penetracji odpowiadającego wskaźnikowi z drugiego kwartału 2012 r. powiększonego o poziom elastyczności wynoszący 1 % jest konieczne w celu dostosowania zmiany wskaźnika penetracji BPF do potrzeb grupy i umożliwienia BPF wypełniania jego systemowej roli w odniesieniu do działalności motoryzacyjnej PSA. W zakresie, w jakim przewiduje się, że tendencja wzrostowa wskaźnika penetracji stwierdzona w latach 2001–2012 będzie nadal trwała w latach 2012–2013, przyjęty pułap ogranicza znacząco zdolność konkurencyjną BPF.
- (175) Według władz francuskich przewidywana elastyczność nie wiąże się z żadnym zmniejszeniem skuteczności i wiążącego charakteru zaproponowanego środka wyrównawczego. Uwzględniając przewidywaną zmianę na rynku, wskaźnik penetracji BPF będzie wykazywał systematyczne roczne opóźnienie, a zatem będzie niższy od wskaźnika najbardziej porównywalnych konkurentów.
- (176) Ponadto, w celu udzielenia odpowiedzi na pytanie Komisji, władze francuskie są gotowe włączyć banki wewnętrzne grup Fiat i Ford do panelu banków wybranych w celu indeksacji wskaźnika penetracji BPF.
- (177) Według władz francuskich ogólny charakter zobowiązania PSA (w krajach G10 i bez rozróżnienia segmentu) nie pozwoli jej rozwijać agresywnej polityki handlowej w niektórych krajach i w niektórych segmentach, niszcząc w ten sposób skutki środka wyrównawczego. Poza faktem, że grupa PSA nie może zmusić BPF do zmiany jego polityki ryzyka, środek ograniczający wskaźnik penetracji finansowania BPF dotyczy głównie segmentów B i C z uwagi na ich relatywną wagę w średniej ważonej penetracji (ponad [...] % finansowania przyznanego przez BPF w ostatnich latach i średnio [...] % finansowania przyznanego przez BPF w 2012 r. we Francji, w Zjednoczonym Królestwie, Niemczech, Hiszpanii i we Włoszech).

5. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (178) W następstwie decyzji o wszczęciu postępowania Komisja otrzymała uwagi od pięciu zainteresowanych stron, a mianowicie od grupy PSA, przedsiębiorstwa, które postanowiło zachować anonimowość (zwanego dalej „anonimową osobą trzecią”), przedsiębiorstw Fiat, GM i Toyota.

5.1. UWAGI ANONIMOWEJ OSOBY TRZECIEJ

- (179) Anonimowa osoba trzecia poinformowała Komisję o swoich obawach dotyczących niektórych praktyk handlowych PSA. Uważa ona, że PSA faworyzuje francuskich dostawców części samochodowych ze szkodą dla dostawców części samochodowych spoza Francji. Według anonimowej osoby trzeciej, świadczy o tym zachowanie PSA w stosunku do dostawcy części samochodowych Agrati France: PSA pozwoliła mu uniknąć grożącego postępowania upadłościowego, kupując od niego produkty po cenach znacznie przewyższających ceny rynkowe. Ponadto według wspomnianej anonimowej osoby trzeciej pomimo uszczerbku, jakiego doznała w związku z zakłóceniem dostaw PSA zrezygnowała także z wniesienia środka odwoławczego przeciwko Agrati France, aby nie zwiększać trudności finansowych już i tak niestabilnego przedsiębiorstwa.
- (180) W swoich uwagach anonimowa osoba trzecia twierdzi, że stosunki między PSA i rządem francuskim, jak również wsparcie publiczne będące przedmiotem niniejszego postępowania, naruszają zasady funkcjonowania rynku wewnętrznego, a w szczególności zasady dotyczące swobodnego przepływu towarów przewidzianego w art. 34 TFUE.
- (181) Uważa, że w celu udzielenia pomocy Agrati France PSA skorzystała ze swojego udziału w Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (Fundusz na rzecz Modernizacji Dostawców Części Samochodowych, zwany dalej „FMEA”) i przyznała mu pośrednio pomoc w wysokości 17 mln EUR.
- (182) Jako środka wyrównawczego anonimowa osoba trzecia domaga się, aby PSA wycofała się z FMEA i zrezygnowała z jakiegokolwiek udziału finansowego w działalności dostawców lub dystrybutorów części samochodowych dopóki będzie otrzymywała pomoc publiczną, aby zażądała zwrotu kwot, które przyznała Agrati France i aby wprowadziła przejrzysty i niedyskryminujący system wyboru swoich dostawców.

5.2. UWAGI PRZEDSIĘBIORSTWA OPEL (I GRUPY GM)

- (183) Jeżeli chodzi o prognozy rynkowe, GM podkreśla, że większość producentów samochodów korzysta z danych instytutów, takich jak Global Insight lub POLK.
- (184) Jeżeli chodzi o projekt badawczo-rozwojowy „50CO₂Cars”, GM przypomina, że wszyscy producenci inwestują w technologie, które mają na celu ograniczenie emisji gazów. W ujęciu ogólnym trudno jest przewidzieć, jakie będą przyszłe osiągnięcia wspomnianych badań w wymiarze przemysłowym. Rozważane są liczne rozwiązania techniczne, w tym rozwiązania w zakresie hybrydyzacji. Ponadto jest to dziedzina, w której można oczekiwać współpracy między producentami w celu otrzymania korzyści skali. Według GM pomoc w wysokości 85 mln EUR przeznaczona na projekt „50CO₂Cars” nie stanowi znacznej kwoty w porównaniu z wydatkami sektora na badania i rozwój: nie jest to natomiast nieznaczną kwotą w przypadku projektu badawczo-rozwojowego mającego na celu opracowanie systemu typu „mild-hybrid”. GM uważa, że środek ten nie może uniemożliwić konkurującemu producentowi opracowania własnego programu badawczo-rozwojowego w tej samej dziedzinie, uwzględniając obecne niepewności technologiczne.
- (185) Jeżeli chodzi o rolę banków wewnętrznych producentów samochodowych, GM uważa, że ułatwiają one z pewnością sprzedaż pojazdów, oferując swoim klientom interesujące rozwiązania finansowe. Dają producentom dużą elastyczność w wywoływaniu krótkoterminowej reakcji rynku motoryzacyjnego.
- (186) GM uważa ponadto, że PSA rozpoczęła istotny proces zmniejszania zdolności produkcyjnej, który zdaniem GM jest trudny i złożony.

5.3. UWAGI PRZEDSIĘBIORSTWA FIAT

5.3.1. W ODNIESIENIU DO PRZYWRÓCENIA RENTOWNOŚCI

- (187) Jeżeli chodzi o przywrócenie rentowności, przedsiębiorstwo Fiat odsyła do komentarzy niektórych analityków, a w szczególności do prognoz instytutu Global Insight, którzy przewidują spadek sprzedaży, a następnie ewentualne ożywienie, jednak słabe i bardzo stopniowe, w latach 2015–2016.
- (188) Jego zdaniem powodów obecnego kryzysu na rynku motoryzacyjnym należy szukać w:
- a) silnej presji konkurencyjnej na rynku, a w szczególności w segmentach masowych, związanej z pojawieniem się nowych konkurentów koreańskich i, potencjalnie, japońskich i indyjskich;
 - b) bipolaryzacji rynku, która ogranicza możliwości zysku wyłącznie do pojazdów *premium*;
 - c) występującej wśród konsumentów tendencji do ukierunkowywania się w coraz większym stopniu na produkty niższej jakości;
 - d) braku wyraźnych perspektyw powrotu do poziomu sprzedaży sprzed kryzysu;
 - e) strukturalnej nadwyżce zdolności produkcyjnej europejskich producentów.

5.3.2. W ODNIESIENIU DO PROJEKTU „50CO₂CARS”

- (189) Jeżeli chodzi o projekt „50CO₂Cars”, przedsiębiorstwo Fiat uważa, pomimo ograniczonej liczby dostępnych informacji, że cel wydaje się możliwy do zrealizowania. Podkreśla jednak, że koszt jednostkowy na pojazd wykorzystujący ten rodzaj technologii może ograniczać jego penetrację na rynku z powodu wysokiej ceny sprzedaży lub trudności producenta z osiągnięciem zysków w momencie sprzedaży. Według przedsiębiorstwa Fiat, poziomy emisji CO₂ ustalone przez Komisję Europejską na 2020 r. stanowią prawdziwe wyzwanie dla wszystkich producentów. Szanse na sprostanie wyzwaniu oznaczają oparcie się na wielopłaszczyznowym podejściu w zakresie badań i rozwoju, w którym nie można koncentrować się na jednym projekcie badawczo-rozwojowym mającym na celu opracowanie jednej technologii, co ma miejsce w przypadku projektu „50CO₂Cars” (w odbiorze przedsiębiorstwa Fiat).
- (190) Przedsiębiorstwo Fiat nie wie, czy inni producenci otrzymują pomoc publiczną na wsparcie projektów badawczo-rozwojowych. Według niego nie ma barier wyjścia z procesu innowacyjnego, z wyjątkiem kosztów, wymaganych inwestycji i czasu koniecznego na skorygowanie wyborów technologicznych. Techniczne zaawansowanie, które pozwala uzyskać projekt „50CO₂Cars” nie stanowi także bariery wejścia na rynek. Przedsiębiorstwo Fiat uważa jednak, że możliwość otrzymywania pomocy, a w związku z tym zmniejszenia końcowego kosztu opracowywania nowych technologii w porównaniu z konkurentami, oznacza niewątpliwie korzyść dla beneficjenta pomocy.

5.3.3. W ODNIESIENIU DO WPŁYWU GWARANCJI NA RYNEK

- (191) Według przedsiębiorstwa Fiat gwarancja publiczna udzielona BPF odpowiada jednej trzeciej długów banku wewnętrznego PSA. Transakcja nie przewiduje ponadto obowiązku uiszczania prowizji od zaangażowania. Przedsiębiorstwo Fiat uznało, że należy dodać co najmniej 100 punktów bazowych, aby koszt gwarancji był zgodny z praktykami rynkowymi.
- (192) Gwarancja publiczna spowodowała ponadto zakłócenie konkurencji w stosunku do pozostałych banków wewnętrznych obecnych na rynkach. Dzięki gwarancji akcje emitowane przez BPF są notowane w taki sam sposób, jak państwo francuskie, czyli Aa1/AA, a nie na podstawie własnych wyników. Na tej podstawie przedsiębiorstwo Fiat stwierdza, że rating BPF pozostanie taki sam do 2016 r..
- (193) Według przedsiębiorstwa Fiat różnicę kosztów finansowania między grupą PSA i BPF, szacowaną na 40 punktów bazowych, można z łatwością wyjaśnić przyznaniem przedmiotowej gwarancji. Przedsiębiorstwo Fiat szacuje, że BPF może uzyskać finansowanie na rynku wtórnym dzięki „nowej” różnicy 360/380 punktów bazowych, wiedząc, że różnica z obligacji PSA wyniesie około 400 punktów bazowych przy zapadalności w 2016 r. Przy emisji w wysokości 1,2 mld EUR objętej gwarancją państwa, którą BPF przeprowadził w marcu 2013 r., całkowity koszt finansowania wyniósł około 270 punktów bazowych.
- (194) Fiat uważa również, że gwarancja publiczna pozwoliła BPF renegocjować warunki pożyczek z instytucjami finansowymi w celu zrównania ich z warunkami, z którymi wystąpiło państwo francuskie.
- (195) Gwarancja publiczna ma ponadto pozytywny wpływ na rating BPF. Pomimo obniżenia jego ratingu na początku 2013 r. przez główne agencje ratingowe, BPF w dalszym ciągu otrzymywał lepszy poziom ratingu, równoważny jednemu punktowi, niż poziom, którego mógł się spodziewać w przypadku braku gwarancji. Przedsiębiorstwo Fiat opiera się w szczególności na oświadczeniach Standard and Poor's z dnia 28 stycznia, z dnia 14 lutego i z dnia 18 kwietnia 2013 r. Podkreśla ponadto, że powszechnie uznaje się, że zobowiązanie do przyznania gwarancji lub jakiegokolwiek finansowania poprawia samo w sobie sytuację finansową beneficjenta, niezależnie od stopnia wykorzystania udostępnionego finansowania.
- (196) W ogólniejszym ujęciu Fiat uważa, że banki wewnętrzne producentów samochodów stanowią nadzwyczaj skuteczne instrumenty sprzedaży i marketingu
- w celu przyciągnięcia nowych klientów, proponując bardzo atrakcyjne warunki finansowania ⁽⁴⁰⁾;
 - w celu wspierania procesu sprzedaży, w szczególności w związku z wycofywaniem się „klasycznych” instytucji finansowych z segmentu kredytów dla konsumentów i dilerów samochodowych; oraz
 - w celu zwiększenia poczucia lojalności konsumentów, którzy są już ich klientami.
- (197) Przedsiębiorstwo Fiat uważa, że zwiększenie kosztu finansowania BPF o 100 punktów bazowych będzie miało bezpośredni, natychmiastowy i bardzo negatywny wpływ na zyski grupy PSA w krajach europejskich.

5.3.4. W ODNIESIENIU DO ŚRODKÓW WYRÓWNAWCZYCH

- (198) Według przedsiębiorstwa Fiat decyzję dotyczącą zmniejszenia zdolności podjęto w ramach poprzedniego planu, który miał na celu zamknięcie nierentownych fabryk. W konsekwencji zapowiedziane zamknięcia nie mają zasadniczego znaczenia dla PSA w perspektywie przywracania rentowności (poziomy wykorzystania pozostają niezmiennione). Ich wpływ ogranicza się do obniżenia kosztów stałych.
- (199) Jeżeli chodzi o obniżenie CAPEX, przedsiębiorstwo Fiat uważa, że PSA wykorzystuje swój plan restrukturyzacji w celu uzasadnienia w sposób oportunistyczny swoich decyzji strategicznych dotyczących zmiany pozycji w segmentach B i C oraz w celu ukrycia innych, mniej skutecznych, podjętych niedawno środków. Zapowiedziana rezygnacja z produkcji silników Diesla o pojemności powyżej 2 litrów łączy się prawdopodobnie z obecną tendencją producentów do zmniejszania wielkości swoich silników cylindrowych. Jeżeli chodzi o Sevelnord, przedsiębiorstwo Fiat uważa, że środek ten nie stanowi faktycznego zmniejszenia zdolności produkcyjnej, a jedynie czasowy wynajem wspomnianej zdolności konkurentowi, pozostawiając PSA możliwość dość łatwego odzyskania zdolności w zależności od jej potrzeb.

⁽⁴⁰⁾ Przedsiębiorstwo Fiat przytacza przykład własnego banku wewnętrznego, którego wskaźnik penetracji wzrósł z 23,3 % w 2012 r. do 39,6 % w 2013 r. w następstwie zmiany jego strategii handlowej, która polegała na proponowaniu klientom bardziej konkurencyjnych ofert finansowych.

- (200) Jeżeli chodzi o ostatni środek wyrównawczy, Fiat przyznaje, że trudno mu przeprowadzić analizę konsekwencji rezygnacji z technologii hybrydowej typu „plug-in” jedynie na podstawie przedstawionych informacji. Wspomnianą rezygnację można, według niego, uzasadnić zmianą pozycji PSA na rynku. Można ją także interpretować jako środek zaradzenia złemu wyborowi technologicznemu. Fiat kwestionuje możliwość skoncentrowania się na jednej technologii w celu zmniejszenia emisji do poziomów nałożonych przez Unię Europejską.
- (201) Jeżeli chodzi o środek wyrównawczy dotyczący wskaźnika penetracji, Fiat zauważa, że żaden środek wyrównawczy nie jest w stanie ograniczyć wpływu zakłóceń spowodowanych przez gwarancję.

5.4. UWAGI PRZEDSIĘBIORSTWA TOYOTA

- (202) Przedsiębiorstwo Toyota uważa, że nie może skomentować planu restrukturyzacji PSA. Nie taka jest ponadto jego rola. Toyota potwierdza, że założenia, na których opiera się plan PSA są wiarygodne. W ujęciu ogólnym wszelkie prognozy są bardzo trudne ze względu na różne czynniki, które oddziałują na rynek motoryzacyjny.
- (203) Jeżeli chodzi o projekt „50CO₂Cars”, przedsiębiorstwo Toyota uważa, że opracowywanie jakiegokolwiek technologii środowiskowej będzie dla producentów kluczowym czynnikiem sprzedaży. Według niego sprzedaż pojazdów hybrydowych z silnikiem benzynowym będzie w przyszłości większa niż sprzedaż pojazdów hybrydowych z silnikiem Diesla, chociaż przyznaje, że może istnieć rynek dla pojazdów hybrydowych z silnikiem Diesla. Sprzedaż powinna jednak pozostać poniżej sprzedaży pojazdów hybrydowych z silnikiem benzynowym z powodu wyższego kosztu tej technologii. Toyota nie przewiduje, aby wspomniany projekt badawczo-rozwojowy mógł uniemożliwić konkurentom PSA dostęp do rynku technologii typu „mild-hybrid”.
- (204) Jeżeli chodzi o rolę banków wewnętrznych, według przedsiębiorstwa Toyota pozwalają one poprawić lojalność konsumentów w stosunku do marki o około 15 %. Wskaźniki penetracji są ponadto wyższe w segmentach obejmujących małe modele.
- (205) Jeżeli chodzi o środki wyrównawcze, Toyota zastanawia się nad możliwością przypisania takiej kwalifikacji prawnej środkowi mającemu na celu wstrzymanie produkcji rzadko sprzedawanych modeli. Uważa, że współpraca przedsiębiorstwa Toyota z PSA w zakładzie Sevelnord nie stanowi warunku koniecznego dla przetrwania grupy PSA. Technologia typu „hybrid plug-in” nie jest ponadto, według niego, jeszcze gotowa z powodu kosztów, które powoduje i infrastruktury, której wymaga. Według przedsiębiorstwa Toyota technologia typu „full hybrid” pozostaje jedynym rozwiązaniem technologicznym w perspektywie średniookresowej.
- (206) Toyota uważa ponadto, że nie jest w stanie ocenić adekwatności środków wyrównawczych zaproponowanych przez grupę PSA.

5.5. UWAGI GRUPY PSA

- (207) Na wstępie grupa PSA przychyliła się w pełni do uwag przedstawionych przez władze francuskie.
- (208) PSA przypomina następnie swoją strategię przywrócenia rentowności, która ma na celu dostosowanie jej bazy produkcyjnej do nowych realiów rynku. Wspomniane dostosowanie przełoży się w szczególności na znaczne zmniejszenie obecności grupy na rynku. PSA chce także przypomnieć, że te środki restrukturyzacyjne finansowane są prawie wyłącznie ze środków własnych pochodzących ze sprzedaży aktywów. Takie środki, według PSA, byłyby w dużej mierze wystarczające, gdyby działalności BPF nie zakłóciły niesłusznie reguły stosowane przez agencje ratingowe, ponieważ trudności banku wewnętrznego wynikają jedynie z jego powiązań z grupą PSA. W konsekwencji, według PSA, interwencja państwa stała się konieczna jedynie z powodu reguł stosowanych przez agencje ratingowe. Na tej podstawie PSA stwierdza, że gwarancja publiczna ma ostatecznie ograniczony skutek, tym bardziej, że BPF nie przyznano żadnej bezpośredniej dotacji publicznej.
- (209) PSA podkreśla ponadto, że środkiem restrukturyzacyjnym towarzyszy zmiana kierunku jej polityki handlowej. Polityka ta opiera się na projektach badawczo-rozwojowych mających na celu obniżenie kosztu innowacji technologicznych dla konsumenta końcowego i na rosnącym umiędzynarodowieniu grupy w celu zmniejszenia jej ekspozycji na wahania na rynku europejskim, a w szczególności w krajach Europy Południowej.
- (210) PSA uściśla, że gdyby sytuacja europejskiego rynku motoryzacyjnego miała się pogorszyć w porównaniu z przyjętymi prognozami, przyjmie on wszystkie środki konieczne w celu zapewnienia przywrócenia rentowności w dłuższej perspektywie czasowej.

- (211) Jeżeli chodzi o środki wyrównawcze, PSA uważa, że są one niezwykle istotne i w znacznym stopniu zakłócają konkurencyjność we wszystkich segmentach. Według PSA ich zakres wydaje się bardzo duży w porównaniu z kwotą pomocy, a w szczególności w porównaniu z zakresem środków przeznaczonych przez PSA na finansowanie swojej restrukturyzacji. Ponadto w związku z faktem, że struktura bilansu BPF czyni uzyskanie gwarancji bardzo mało prawdopodobnym, wpływ pomocy na konkurentów PSA jest ostatecznie bardzo ograniczony.
- (212) Przewidziane środki wyrównawcze mają jednak szczególnie duży wpływ. W wymiarze przemysłowym rezygnacji z technologii hybrydowej typu „plug-in” ma istotny negatywny wpływ na rynek europejski. Ponadto, zapewniając jednemu ze swoich bezpośrednich konkurentów zdolność produkcyjną w zakładzie Sevelnord, PSA uważa, że pomaga mu wejść na rynek. Ograniczenie inwestycji ma ponadto wpływ na wizerunek PSA na rynku. Dotyczy to w szczególności rezygnacji z produkcji dwóch modeli z segmentu pojazdów dostawczych, w którym PSA posiada znaczny udział w rynku. Ponadto nieprzedłużanie produkcji pojazdów wysokiej klasy i silników o dużej mocy zmniejsza możliwości uczestniczenia w przetargach organizowanych przez klientów korporacyjnych i ma wpływ na wizerunek grupy, który wykracza poza okres restrukturyzacji.
- (213) Według PSA wprowadzenie górnego limitu wskaźników penetracji BPF i ich indeksacja w przypadku zmiany w bankach wewnętrznych głównych konkurentów w znacznym stopniu rekompensuje hipotetyczny wpływ pomocy na rynek.
- (214) PSA przypomina ponadto, że zatwierdzenie pomocy przez Komisję ma ogromne znaczenie dla francuskiej gospodarki ze względu na wagę przemysłu motoryzacyjnego we Francji (ponad 2 mln bezpośrednich i pośrednich miejsc pracy). Przywrócenie prawidłowej sytuacji PSA będzie miało zasadnicze znaczenie dla żywotności i konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. W tym kontekście PSA zauważa, że niektórzy konkurenci masowo korzystali (lub jeszcze korzystają) ze wsparcia własnych rządów, dzięki utrzymaniu kursu walutowego szczególnie korzystnego dla ich wywozu lub czasowemu upaństwowieniu ich banków wewnętrznych. Inni producenci poza Unią Europejską korzystają z umów o wolnym handlu zawartych na ich korzyść, co pozwala im rozwijać agresywną politykę handlową na rynku europejskim.

6. UWAGI FRANCJI DOTYCZĄCE UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

6.1. UWAGI DOTYCZĄCE UWAG ANONIMOWEJ OSOBY TRZECIEJ

- (215) Na wstępie władze francuskie zauważają, że nie wydaje się, aby przyznanie pomocy restrukturyzacyjnej na rzecz PSA miało duże znaczenie dla podmiotów na europejskim rynku motoryzacyjnym: zgłosiły się jedynie cztery zainteresowane strony (pomimo nagłośnienia decyzji o wszczęciu postępowania).
- (216) Jeżeli chodzi o uwagi anonimowej osoby trzeciej (podsumowane w motywach 179–182 sekcji 5.1 powyżej), władze francuskie podkreślają, że nie mają one żadnego związku z niniejszym postępowaniem wyjaśniającym w sprawie pomocy restrukturyzacyjnej na rzecz grupy PSA, a dotyczą raczej skargi, którą wspomniana anonimowa osoba trzecia złożyła do Komisji Europejskiej.
- (217) Całkowicie pomocniczo władze francuskie uważają, że wspomniane uwagi nie wnoszą żadnego namacalnego dowodu rzekomych działań PSA w stosunku do Agrati France i że PSA, jako przedsiębiorstwo prywatne, posiada swobodę utrzymywania stosunków handlowych ze swoimi dostawcami zgodnie z własnym uznaniem. Z tego tytułu, w ramach współpracy z GM, PSA wprowadziła politykę racjonalizacji swoich zakupów od dnia 25 lutego 2013 r., w tym w szczególności systematyczną organizację przetargów w celu otrzymania najlepszych cen rynkowych. Władze francuskie kładą nacisk na fakt, że jedynie środek, który można przypisać państwu członkowskiemu może naruszyć art. 34 TFUE; nie ma to miejsca w przypadku decyzji przyjmowanych przez przedsiębiorstwa prywatne, takie jak PSA. Ponadto rzekome zachowanie PSA nie ma związku z niniejszym postępowaniem.
- (218) Na tej podstawie władze francuskie stwierdzają, że postępowania w sprawie przedmiotowej pomocy nie może zostać spowolnione niczym nieopartym twierdzeniem dotyczącym naruszenia art. 34 TFUE, które ponadto dotyczy faktów niemających związku ani z daną pomocą, ani z restrukturyzacją grupy PSA.

6.2. UWAGI DOTYCZĄCE UWAG GRUPY GM

- (219) Władze francuskie nie odniosły się do uwag grupy GM (podsumowanych w motywach 183–186 w sekcji 5.2 powyżej).

6.3. UWAGI DOTYCZĄCE UWAG PRZEDSIĘBIORSTWA FIAT

6.3.1. W ODNIESIENIU DO PRZYWRÓCENIA RENTOWNOŚCI GRUPY PSA

- (220) Według władz francuskich przedsiębiorstwo Fiat przedstawiło w swoich uwagach dotyczących tego punktu (podsumowanych w motywach 187–188 lit. e) w sekcji 5.3.1 powyżej) bardziej optymistyczną hipotezę zmian na rynku niż hipoteza grupy PSA, potwierdzając w ten sposób, że scenariusz przyjęty przez grupę PSA jest wiarygodny i wystarczająco ostrożny. Przypominają również, że Fiat (a także Opel) potwierdziły adekwatność danych instytutu IHS Global Insight dla oceny prognoz zmian na rynku. Ponadto przedsiębiorstwo Fiat uznało, że nie jest w stanie wydać oceny w sprawie przywrócenia rentowności na podstawie dostępnych informacji. Z tego powodu władze francuskie uznają za zbędne kwestionowanie każdego z punktów poruszanych przez analityków zacytowanych przez przedsiębiorstwo Fiat.

6.3.2. W ODNIESIENIU DO ELEMENTU POMOCY WYNIKAJĄCEGO Z GWARANCJI I Z JEJ WPŁYWU NA RYNEK

- (221) Władze francuskie podkreślają, że w swoich uwagach dotyczących tego punktu (podsumowanych w motywach 191–196 lit. c) w sekcji 5.3.3 powyżej), przedsiębiorstwo Fiat ocenia element pomocy państwa na około 100–110 punktów bazowych, co odpowiada kwocie pomocy o 231 mln EUR, znacznie niższej od dolnej granicy przedziału wspomnianego przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania. Według władz francuskich wspomniana ocena przedsiębiorstwa Fiat dowodzi, że kwota pomocy przyjęta przez Komisję jest prawdopodobnie zawyżona.
- (222) Jeżeli chodzi o uwzględnienie prowizji od zaangażowania („commitment fee”), władze francuskie przypominają, że opłatę za udzielenie gwarancji uiszczoną przez grupę PSA na rzecz państwa obliczono na podstawie całkowitego kosztu banków będących członkami New club deal (440 punktów bazowych), od którego odjęto ich koszt płynności (szacowanego na 180 punktów bazowych, na podstawie indeksu Itraxx Senior Financial za 5 lat przy średniej podstawie wynoszącej miesiąc). Koszt ten zawiera opłatę przygotowawczą w wysokości 120 punktów bazowych i prowizję od zaangażowania w wysokości 40 % marży, czyli powyżej wartości, którą przedsiębiorstwo Fiat uznaje za praktykę rynkową. Uwagi przedsiębiorstwa Fiat potwierdzają zatem, według władz francuskich, że prowizję zawyżono w porównaniu ze standardami rynkowymi.
- (223) Ponadto władze francuskie uważają, że nieuwzględnianie opłaty przygotowawczej i prowizji od zaangażowania było logiczne, ponieważ państwo nie ponosi kosztu alternatywnego, czyli kosztu wynikającego z faktu pozyskania kapitału, za które w przypadku banku przysługuje wynagrodzenie.
- (224) Władze francuskie podkreślają, że przedsiębiorstwo Fiat potwierdza istnienie szczególnie istotnego wpływu gwarancji na rynek, nie wyjaśniając, na czym polega wspomniany wpływ. Według Francji przedsiębiorstwo Fiat uważa w szczególności, że gwarancja udziela BPF korzyści niepoddanej analizie przez Komisję wynikającej z utrzymania jego kosztu finansowania na danym poziomie, niezależne od zmian na rynku. Wspomniany argument wywołuje zdziwienie władz francuskich, ponieważ rzekomy wpływ łączy się w sposób oczywisty z samym istnieniem gwarancji, której celem jest właśnie ustabilizowanie kosztów refinansowania banku w granicach pułapu wynoszącego 7 mld EUR. Ponadto korzyść przyznaną BPF i grupie PSA należy oczywiście poddać analizie w momencie ogłoszenia gwarancji.

6.3.3. W ODNIESIENIU DO ŚRODKÓW WYRÓWNAWCZYCH

- (225) Na wstępie władze francuskie uznają uwagi przedsiębiorstwa Fiat w tej kwestii (podsumowane w motywach 198–200 w sekcji 5.3.4 powyżej) za wyjątkowo niepełne i nieuzasadnione.
- (226) Jeżeli chodzi o obniżenie CAPEX, przedsiębiorstwo Fiat nie przedstawia żadnej konkretnej i popartej dowodami informacji, która mogłaby zakwestionować szczególnie wiążący charakter rezygnacji z produkcji pojazdów luksusowych.
- (227) Jeżeli chodzi o środek dotyczący Sevelnord, przedsiębiorstwo Fiat dostrzega jedynie wynajem zdolności, które PSA może w każdej chwili dyskrecyjnie odzyskać. Władze francuskie uważają tę uwagę krytyczną za pozbawioną jakiegokolwiek znaczenia, w związku z faktem, że w argumentach przedsiębiorstwa Fiat nie uwzględniono obowiązkowego charakteru środków nałożonych decyzjami Komisji. Według Francji wspomniany środek ma nieodwracalny charakter, ponieważ pozwala przedsiębiorstwu Toyota wejść na rynek na optymalnych warunkach.

- (228) Przedsiębiorstwo Fiat wyraża się również krytycznie o rezygnacji z technologii hybrydowej typu „plug-in” ze względu na fakt, że najodpowiedniejsza strategia, jaką można wdrożyć, polega na tworzeniu wielu różnych środków ograniczających emisje zanieczyszczeń. Władze francuskie odpowiadają, że jest to właśnie strategia przyjęta początkowo przez PSA. Rezygnując z technologii hybrydowej typu „plug-in”, grupa PSA zmniejsza znacznie swoją zdolność konkurencyjną na rynku w porównaniu z producentami, którzy mogą tworzyć wiele technologii ograniczających emisje zanieczyszczeń. Ponadto, według Francji, na uwagi krytyczne przedsiębiorstwa Fiat dotyczące „złego wyboru technologicznego” PSA polegającego na inwestowaniu w technologię hybrydową typu „plug-in” należy spojrzeć z perspektywy własnych wyborów technologicznych przedsiębiorstwa Fiat. W odróżnieniu od wszystkich producentów, którzy zdecydowali się inwestować w daną technologię, w tym producentów osiągających najlepsze wyniki, przedsiębiorstwo Fiat był jednym z niewielu producentów, którzy tego nie zrobili.
- (229) Ponadto władze francuskie zauważają, że Fiat nie wypowiada się bezpośrednio na temat środka wyrównawczego ograniczającego wskaźnik penetracji BPF. Na tej podstawie wnioskuje, że wprowadzenie zobowiązania w podziale na kraj i na segment jest niezwykle trudne. Według władz francuskich zmiany na rynku, o których poinformowało przedsiębiorstwo Fiat, potwierdzają wycofywanie się banków tradycyjnych z rynku i związany z nim wzrost wskaźników penetracji banków wewnętrznych. Ponadto nowa polityka handlowa wprowadzona przez przedsiębiorstwo Fiat w pierwszym kwartale 2013 r., która pozwoliła mu osiągnąć wskaźnik penetracji w wysokości 39,6 %, ilustruje dobrze, według władz francuskich, szczególnie wiążący charakter zaproponowanego środka wyrównawczego. Ograniczając stopniowy wzrost swojego wskaźnika penetracji, BPF ogranicza znacząco swoją zdolność do proponowania konkurencyjnych ofert, a w związku z tym potencjalny wpływ gwarancji państwa na rynek.

6.3.4. W ODNIESIENIU DO PROJEKTU „50CO₂CARS”

- (230) Według Francji uwagi przedsiębiorstwa Fiat (podsumowane w motywach 189–190 w sekcji 5.3.2 powyżej) dotyczą z jednej strony wkładu przedmiotowego projektu w przywrócenie rentowności, a z drugiej strony wpływu tego projektu na rynek.
- (231) Władze francuskie uważają, że krytyczne uwagi przedsiębiorstwa Fiat nie mają istotnego znaczenia i niewłaściwie oceniają sam przedmiot projektu, który ma właśnie na celu zgromadzenie różnych kompetencji i technologii, przy wsparciu organów publicznych, w celu umożliwienia partnerom opracowania tańszej technologii hybrydyzacji.
- (232) Według władz francuskich przedsiębiorstwo Fiat uznało brak wypierania konkurencji z rynku, potwierdzając, że wszyscy producenci dokonują istotnych inwestycji w projekty mające na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń..
- (233) Ponadto, jeżeli chodzi o wpływ na rynek, władze francuskie uznają uwagi przedsiębiorstwa Fiat za sprzeczne. W projekcie znajdują się odpowiedzi na zarzuty przedsiębiorstwa Fiat: przewidywana istotna zmiana technologiczna pozwoli znacznie ograniczyć koszt technologii hybrydowych tak, aby można było je rozpowszechnić w stopniu wystarczającym dla zapewnienia ich rentowności. W konsekwencji, według władz francuskich, uwagi krytyczne przedsiębiorstwa Fiat dotyczące ograniczonych szans osiągnięcia przez projekt „50CO₂Cars” sukcesu komercyjnego nie mają znaczenia. Ponadto władze francuskie uważają, że przedsiębiorstwo Fiat nie wyjaśnia, w jaki sposób pomoc wynosząca 86 mln EUR może wpływać na cenę końcową przygotowanych pojazdów, podczas gdy uważa, że producenci dokonują ogromnych inwestycji w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do poziomów określonych przez przepisy europejskie.

6.4. UWAGI DOTYCZĄCE UWAG PRZEDSIĘBIORSTWA TOYOTA

- (234) W ujęciu ogólnym uwagi przedsiębiorstwa Toyota (podsumowane w motywach 202–206 w sekcji 5.4 powyżej) według Francji potwierdzają zasadniczo wiarygodność założeń i trafność wyborów, na których opiera się plan restrukturyzacji grupy PSA. Jeżeli chodzi o projekt „50CO₂Cars”, przedsiębiorstwo Toyota potwierdziło, że technologie przyjazne dla środowiska będą w przyszłości stanowiły wiodącą siłę napędową rynku. Według władz francuskich z uwag przedsiębiorstwa Toyota wynika, że pomoc państwa na projekt „50CO₂Cars” ni ma wpływu na zdolność konkurencyjną lub konkurencyjność przedsiębiorstw konkurencyjnych w segmencie „mild-hybrid”.
- (235) Jeżeli chodzi o środki wyrównawcze, a w szczególności w odpowiedzi na pytania przedsiębiorstwa Toyota dotyczące rzeczywistego wyrównawczego charakteru środka mającego na celu zakończenie produkcji pojazdów sprzedawanych w niewielkich ilościach, władze francuskie twierdzą ponownie, że wprowadzanie do obrotu luksusowych modeli stwarza efekt domina dla wszystkich pojazdów wprowadzanych do obrotu pod daną marką.
- (236) Jeżeli chodzi o zakład Sevelnord, przedsiębiorstwo Toyota oświadczyło, że jego umowa z PSA umożliwia mu dalszą obecność w segmencie lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych. Władze francuskie podkreślają ponownie, że obecność przedsiębiorstwa Toyota w Sevelnord będzie miała znaczny wpływ na jego zdolność konkurencyjną w zakresie, w jakim umożliwi mu zwiększanie rzeczywistej i istotnej obecności na rynku w tym segmencie.

- (237) Ponadto według władz francuskich uwagi przedsiębiorstwa Toyota są sprzeczne z jego zachowaniem na rynku. Wprowadzanie do obrotu hybrydowej wersji typu „plug-in” modelu Prius, który przedsiębiorstwo Toyota przedstawia jako „ukoronowanie” swojej floty hybrydowej, jest sprzeczne z jego negatywnymi ocenami dotyczącymi prognoz rynkowych dla tego rodzaju silników.

6.5. UWAGI DOTYCZĄCE UWAG PSA

- (238) Władze francuskie nie odniosły się do uwag grupy PSA (podsumowanych w motywach 207–214 w sekcji 5.5 powyżej).

7. ZMIANY WPROWADZONE W ZGŁOSZENIU WŁADZ FRANCUSKICH

- (239) W piśmie z dnia 16 lipca 2013 r., zmienionym pismem z dnia 23 lipca 2013 r. (zwanym dalej „pismem dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r.” lub „pismem z dnia 23 lipca 2013 r.”), władze francuskie wprowadziły zmiany w zgłoszeniu planu restrukturyzacji z dnia 12 marca 2013 r. i przyjęły następujące zobowiązania. Wspomniane zobowiązania zastępują środki wyrównawcze zaproponowane początkowo przez władze francuskie.
- (240) Władze francuskie uściśliły, że, o ile nie określono inaczej, zobowiązania przytoczone w niniejszej sekcji 7 będą obowiązywały do momentu realizacji całego planu restrukturyzacji grupy PSA, to znaczy do dnia 31 grudnia 2015 r.

7.1. ZOBOWIĄZANIE DOTYCZĄCE PRZYWRÓCENIA POZIOMU ZADŁUŻENIA GRUPY PSA

- (241) Dla każdego roku realizacji planu restrukturyzacji skonsolidowane zadłużenie netto z działalności przemysłowej i handlowej grupy PSA, stwierdzone w rocznym sprawozdaniu finansowym kontrolowanym zgodnie ze stałymi standardami rachunkowości, w dniu 31 grudnia każdego roku („dług netto”), nie może przekraczać pułapu „A” wskazanego w tabeli 16 poniżej.

Tabela 16

Pułapy długu netto grupy PSA

(w mln EUR)

	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.
Maksymalny dług netto A	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Maksymalny dług netto B	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (242) Jeżeli dług netto przewyższa pułap „A” na koniec danego roku (N), grupa PSA będzie musiała podjąć wszelkiego rodzaju niezbędne i wystarczające środki restrukturyzacji finansowej lub przemysłowej, aby po zakończeniu kolejnego roku (N+1) dług netto grupy PSA nie przekraczał pułapu „A”, poza kosztami związanymi z realizacją wspomnianych środków przez PSA („środki naprawcze”).
- (243) Środki naprawcze i ich oczekiwane skutki finansowe muszą zostać wyszczególnione i skwantyfikowane indywidualnie; należy do nich także dołączyć dokładny i wiążący harmonogram realizacji. Wspomniane środki mogą obejmować, w całości lub w części, środki realizowane z wyprzedzeniem po dniu 31 lipca 2013 r., pod warunkiem że zostały określone i wyraźnie opisane i że skwantyfikowano ich oczekiwane skutki finansowe w pozostającym okresie planu restrukturyzacji. O środkach naprawczych, obejmujących zaktualizowane prognozy przepływów pieniężnych grupy PSA, należy powiadomić Komisję Europejską i dołączyć do nich opinię niezależnego eksperta, zgodnie z definicją tego pojęcia w sekcji 7.6 poniżej, w terminie jednego miesiąca od publikacji skontrolowanego skonsolidowanego rocznego sprawozdania finansowego, z którego wynika, że dług netto grupy PSA przekroczył pułap A z odpowiedniego roku. Komisja musi zbadać, czy kwantyfikacja oczekiwanych skutków finansowych tych środków naprawczych jest wystarczająca i nie zagraża rentowności grupy PSA. W przeciwnym razie należy zaproponować inne środki naprawcze i przedstawić je do zatwierdzenia Komisji.
- (244) Plan restrukturyzacji zostanie uznany za prawidłowo wykonany, a zobowiązania podjęte przez władze francuskie uznane za spełnione, jeżeli po zakończeniu roku N+1, środki naprawcze, lub każdy inny środek restrukturyzacji finansowej lub przemysłowej wszelkiego rodzaju podjęty przez grupę PSA po dniu 31 lipca 2013 r., wywarły oczekiwany wpływ finansowy na dług netto lub jeżeli dług netto nie przekracza pułapu „A” dla roku N+1.

W przeciwnym razie, w stosownym przypadku, władze francuskie muszą zgłosić Komisji zmieniony plan restrukturyzacji grupy PSA, w granicach stosowania zasady „pierwszy i ostatni raz”, umożliwiając Komisji zmianę niniejszej decyzji, w której stwierdziła zgodność pomocy państwa na restrukturyzację grupy PSA z rynkiem wewnętrznym.

- (245) Takie same skutki wystąpią, jeżeli dług netto grupy PSA przekroczy pułap „B” w ciągu dwóch kolejnych lat w trakcie planu restrukturyzacji. Również w takim razie, tak samo, w stosownym przypadku, władze francuskie muszą zgłosić Komisji Europejskiej zmieniony plan restrukturyzacji w celu przeprowadzenia przez Komisję nowej analizy zgodności pomocy państwa na restrukturyzację grupy PSA.
- (246) W każdym razie niniejsze zobowiązanie zostanie uznane za spełnione przez cały okres restrukturyzacji, jeżeli środki naprawcze zastosowane przez grupę PSA, o których powiadomiono Komisję zgodnie z warunkami określonymi w motywie 243 powyżej, przyniosą łączne skutki finansowe dla długu netto w wysokości [0–5] mld EUR.

7.2. ZOBOWIĄZANIE DOTYCZĄCE WSKAŹNIKA PENETRACJI BPF

- (247) Władze francuskie zobowiązują się wprowadzić zmiany opisane w motywach 248–250 poniżej w prowizji za gwarancję określonej w art. 3.3 protokołu zawartego między Peugeot S.A., Banque PSA i państwem w dniu 5 marca 2013 r. („protokół”) w sprawie wynagrodzenia za gwarancję niezależną płatną na pierwsze żądanie („gwarancja”), która zostanie zawarta między państwem i Banque PSA, w obecności Peugeot S.A. i Banque de France („prowizja za gwarancję”).
- (248) Dopóki będą istniały pozostające kwoty należności „zabezpieczonych papierów wartościowych” wyemitowanych i objętych gwarancją (zgodnie z definicją zabezpieczonych papierów wartościowych w protokole), prowizja za gwarancję w wysokości 260 punktów bazowych określona w art. 3.3 protokołu będzie podwyższana w warunkach opisanych w motywach 249 i 250 poniżej, jeżeli wskaźnik penetracji Banque PSA w obszarze G10 (Niemcy, Austria, Belgia, Włochy, Hiszpania, Niderlandy, Portugalia, Szwajcaria, Francja i Zjednoczone Królestwo) przekroczy [26–29]* %.
- (249) Podwyższenie prowizji za gwarancję będzie:
- funkcją wskaźnika penetracji Banque PSA w obszarze G10, jak wskazano w tabeli 17 w motywie 250 poniżej, przy czym w przypadku gdy wskaźnik penetracji dla danego okresu zawiera jedno lub więcej miejsc po przecinku podniesienie prowizji za gwarancję będzie obliczane przez interpolację liniową między prowizją za gwarancję płatną w przypadku niższego wskaźnika penetracji w postaci liczby całkowitej a prowizją za gwarancję płatną w przypadku wyższego wskaźnika penetracji w postaci liczby całkowitej znajdującą się w tabeli 17 w motywie 250 poniżej;
 - wynosiło maksymalnie 231 punktów bazowych, aby prowizja za gwarancję nie mogła przekroczyć 491 punktów bazowych, co odpowiada wartości rynkowej gwarancji według szacunków Komisji Europejskiej.
- (250) Wskaźnik penetracji będzie mierzony corocznie w dniu 30 czerwca. Podwyższenie prowizji za gwarancję będzie obliczane na dzień 30 czerwca każdego roku z 12 ostatnich miesięcy na podstawie kwoty głównej średnich pozostających kwot należności w tym okresie z różnych linii wyemitowanych „zabezpieczonych papierów wartościowych” objętych gwarancją (zgodnie z definicją zabezpieczonych papierów wartościowych w protokole). Pierwsze podwyższenie prowizji za gwarancję ma zostać obliczone na dzień 30 czerwca 2013 r. na podstawie wskaźnika penetracji z okresu od dnia 1 lipca 2012 r. do dnia 30 czerwca 2013 r.

Tabela 17

Podwyższenie prowizji za gwarancję

Wskaźnik penetracji (w %)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Podwyższenie prowizji za gwarancję (w punktach bazowych)*	[10–20]	[20–30]	[40–50]	[70–80]	[90–120]	[120–150]	[150–180]	[180–210]	[200–230]-	231

7.3. ZOBOWIĄZANIE DO NIEDOKONYWANIA TRANSAKCJI NABYCIA

- (251) Grupa PSA nie będzie obejmowała udziałów w innych przedsiębiorstwach ani nabywała aktywów przedsiębiorstw przez okres obowiązywania planu restrukturyzacji, czyli do dnia 31 grudnia 2015 r. Wymóg ten nie obejmuje: (i) nabywania udziałów lub aktywów przedsiębiorstw, jeżeli kwota w gotówce zainwestowana przez grupę PSA na przeprowadzenie przewidywanego nabycia jest mniejsza niż 100 mln EUR rocznie i (ii) nabywania udziału w przedsiębiorstwie lub aktywów przedsiębiorstw, po uzyskaniu zgody Komisji Europejskiej, jeżeli dane nabycie jest konieczne w celu zapewnienia rentowności grupy PSA i umożliwienia jej osiągnięcia celów z jej planu restrukturyzacji. O zamiarze nabycia, o którym mowa w ppkt (ii) niniejszego akapitu należy w rozsądnym terminie powiadomić Komisję w celu umożliwienia jej dokonania oceny przewidywanego nabycia na podstawie szczegółowych danych finansowych dotyczących przewidywanego nabycia, jego waloryzacji i jego wpływu na kapitał własny grupy PSA.
- (252) Ponadto grupa PSA będzie mogła, po uzyskaniu zgody Komisji Europejskiej, dokonać nabycia (i) udziału w rekompensacie za udziały lub obszary działalności wniesione w ramach zbycia lub komasacji (w wyniku fuzji lub jako aport) aktywów lub obszarów działalności; (ii) papiery wartościowe lub elementy aktywów lub pasywów w celu ich równoczesnej odsprzedaży na warunkach, które nie zwiększają poziomu długu netto grupy PSA. Wspomnianych transakcji nabycia nie uwzględnia się w kwocie 100 mln EUR wymienionej w poprzednim akapicie. O zamiarze nabycia, o którym mowa w ppkt (i) i (ii) niniejszego akapitu, należy w rozsądnym terminie powiadomić Komisję w celu umożliwienia jej dokonania oceny charakteru przewidywanych operacji.
- (253) Nabycia udziałów lub aktywów przedsiębiorstw przez przedsiębiorstwo Faurecia lub którąkolwiek z jego spółek zależnych przez okres obowiązywania planu restrukturyzacji grupy PSA, czyli do dnia 31 grudnia 2015 r., których wartość przekracza przewidziany wyżej pułap 100 mln EUR rocznie, będą wymagały uzyskania uprzedniej zgody Komisji Europejskiej, która przyjmie pozytywnie nabycia, które (i) wnoszą wkład, bezpośrednio lub pośrednio, w przywrócenie rentowności grupy PSA, mając pozytywny wpływ na przewidywaną rentowność grupy PSA i (ii) nie stanowią obejścia obowiązku ograniczenia wpływu pomocy do absolutnego minimum niezbędnego do realizacji celów planu restrukturyzacji grupy PSA. O zamiarze nabycia, o którym mowa w niniejszym akapicie, należy w rozsądnym terminie powiadomić Komisję w celu umożliwienia jej dokonania oceny charakteru przewidywanego nabycia w odniesieniu do obydwu wspomnianych powyżej kryteriów.
- (254) W przypadku gdy poziom długu netto grupy PSA (zgodnie z definicją tego pojęcia znajdującą się powyżej) zostanie zmniejszony, w trakcie danego roku (N), do niższego poziomu niż poziom przewidziany dla tego samego roku w pierwotnym planie średnioterminowym na 2013 r. v1 z dnia 31 maja 2013 r. zgłoszonym przez władze francuskie w dniu 3 czerwca 2013 r., pułapy wynoszące 100 mln EUR na rok przewidziane w niniejszym zobowiązaniu zostaną automatycznie podwyższone, dla kolejnego roku (N+1), proporcjonalnie do różnicy, wyrażonej w mln EUR, między poziomem długu netto grupy PSA w roku (N) i poziomem przewidzianym dla tego samego roku w pierwotnym planie średnioterminowym na 2013 r. v1 z dnia 31 maja 2013 r. zgłoszonym przez władze francuskie w dniu 3 czerwca 2013 r.

7.4. ZOBOWIĄZANIE DOTYCZĄCE MARŻY FINANSOWANIA PRYZNANEGO KONCESJONARIUSZOM

- (255) Grupa PSA nie obniży średniej rocznej marży handlowej finansowania przyznanego koncesjonariuszom należącym do jej sieci (pozostające kwoty należności sieci korporacyjnej przedstawione w rocznym sprawozdaniu Banque PSA) poniżej średniej rocznej marży handlowej stwierdzonej w ciągu ostatnich 12 miesięcy na dzień 30 czerwca 2013 r. przez cały okres realizacji planu restrukturyzacji.

7.5. ZOBOWIĄZANIE DOTYCZĄCE PROJEKTU „50CO₂CARS”

- (256) Władze francuskie zobowiązują się, że w ramach projektu „50CO₂Cars”, zgodnie z definicją tego pojęcia w części 1.2 zgłoszenia władz francuskich z dnia 12 marca 2013 r., przewidziana początkowo dotacja w wysokości 24,5 mln EUR na korzyść grupy PSA przyjmie postać zaliczek zwrotnych, zgodnie z warunkami i procedurami zwrotu analogicznymi, *mutatis mutandis*, do warunków i procedur spłaty przewidzianych w odniesieniu do 61,4 mln EUR zaliczek zwrotnych przewidzianych już teraz w projekcie 50CO₂Cars. Zachowano planowany początkowo harmonogram spłat. Kwoty do zwrotu w każdym terminie zapadalności podwyższa się proporcjonalnie do podwyższenia kwoty zaliczek.

7.6. REALIZACJA I NIEZALEŻNY EKSPERT

- (257) Władze francuskie zobowiązują się, że grupa PSA wyznaczy niezależnego eksperta odpowiedzialnego za szczegółowe sprawdzenie wywiązywania się z zobowiązań podjętych w piśmie dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r. („niezależny ekspert”) w okresie obowiązywania planu restrukturyzacji, czyli do dnia 31 grudnia 2015 r., w warunkach opisanych w załączniku.

8. OCENA ŚRODKÓW POMOCY

8.1. ISTNIENIE POMOCY W ROZUMIENIU ART. 107 UST. 1 TFUE

- (258) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.
- (259) Na podstawie wspomnianego przepisu Komisja uważa, że uznanie środka krajowego za pomoc państwa zakłada, że zostały spełnione łącznie następujące warunki: (i) przedmiotowy środek stanowi przyznanie korzyści gospodarczej jego beneficjentowi; (ii) przy użyciu zasobów państwowych; (iii) korzyść ta jest selektywna; (iv) przedmiotowy środek zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem i może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (260) Komisja uważa, że gwarancja państwa dla BPF i zaliczki zwrotne na korzyść grupy PSA przeznaczone na realizację projektu badawczo-rozwojowego „50CO₂Cars” stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE z następujących powodów.

8.1.1. GWARANCJA PAŃSTWA DLA BANKOWEJ SPÓŁKI ZALEŻNEJ GRUPY PSA

- (261) Komisja zauważa przede wszystkim, że w swojej decyzji z dnia 11 lutego 2013 r. zatwierdzającej czasowo pierwszą transzę gwarancji jako pomoc na ratowanie uznała, że środek stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Francja nie zakwestionowała wspomnianej decyzji i zgłosiła niniejszy środek jako pomoc na restrukturyzację.

8.1.1.1. *W odniesieniu do występowania zasobów państwowych*

- (262) Jeżeli chodzi o przekazanie zasobów państwowych, należy zauważyć, że Francja udzieliła gwarancji zgodnie z art. 85 korygującej ustawy budżetowej nr 2012-1510 z dnia 29 grudnia 2012 r.
- (263) Dana okoliczność sama w sobie wystarczy, aby udowodnić, że środek będzie przyznany przy użyciu zasobów państwowych.

8.1.1.2. *W odniesieniu do występowania korzyści gospodarczej*

- (264) Jeżeli chodzi o istnienie korzyści, z utrwalonego orzecznictwa wynika, że aby ustalić, czy środek państwowy stanowi pomoc, należy ustalić, czy przedsiębiorstwo będące jego beneficjentem odnosi korzyść gospodarczą, której nie odniosłoby w normalnych warunkach rynkowych. Komisja musi zatem ocenić, w jakim stopniu gwarancja przyznana BPF podlega wynagrodzeniu rynkowemu.
- (265) W zgłoszeniu z dnia 12 marca 2013 r. władze francuskie wyliczyły element pomocy na 453–480 mln EUR w przypadku maksymalnej kwoty gwarancji wynoszącej 7 mld EUR jako należności głównej. Wyliczenie to opiera się na interpolacji dochodów z kwitów dłużnych BPF o terminie zapadalności wynoszącym 3 lata. W uwagach Francji dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania, podsumowanych w motywie 128 powyżej, władze francuskie uważają, że kwota pomocy, która wynika z gwarancji wynosi 396 mln EUR, uwzględniając premię z tytułu ryzyka w wysokości 40 punktów bazowych i trzymiesięczny okres odniesienia. W przypadku uwzględnienia premii z tytułu ryzyka w wysokości 24 punktów bazowych (jak w przypadku premii stwierdzonej przy emisjach dokonanych w związku z pomocą na ratowanie), kwota pomocy wyniesie wówczas 429 mln EUR.
- (266) Ponadto władze francuskie podkreśliły fakt, że emisje dokonane przez BPF w dniu 25 marca 2013 r. miały miejsce w szczególnie korzystnych warunkach rynkowych; odnotowane spready w stosunku do OAT były wówczas na szczególnie niskim poziomie (24 punkty bazowe). Uważają w związku z tym, że hipoteza kosztu dodatkowego dla BPF w wysokości 40 punktów bazowych jest w pełni uzasadniona.

- (267) Ponadto okres odniesienia przyjęty przez władze francuskie trwa od dnia 12 lipca do dnia 16 października 2013 r., ponieważ według nich okres ten pozwala uwzględnić komunikat dotyczący trudności grupy z dnia 12 lipca, w którym ogłoszono plan reorganizacji, oraz złagodzić efekty pierwszych pogłosek dotyczących przyznania gwarancji, które nastąpiło w dniu 16 października 2012 r.
- (268) Komisja przypomina najpierw, że na podstawie faktów przedstawionych w motywie 30 kwota pomocy obecnej w gwarancji wynoszącej 1,2 mld EUR zatwierdzonej tymczasowo w dniu 11 lutego 2013 r. została po raz pierwszy oszacowana w decyzji o pomocy na ratowanie, zgodnie z którą element pomocy mógł wynosić między kwotą 91,8 mln EUR i kwotą nominalną gwarancji, czyli 1,2 mld EUR. Stosując tę samą metodę szacowania obniżenia pomocy (spread w wysokości 24 punktów bazowych i okres odniesienia wynoszący miesiąc), element pomocy zawarty w gwarancji wynoszącej 7 mld EUR zgłoszonej przez Francję wyniesie zatem 486 mln EUR, jak przedstawiono w tabeli 18 poniżej:

Tabela 18

Obliczenie elementu pomocy w obligacjach zabezpieczonych

	16.10.2012 r.	12.7–16.10	16.9–16.10
Trzyletnia OAT	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Szacowany spread państwowy po gwarancji	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Stopa procentowa BPSA po gwarancji (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Koszt gwarancji (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Szacowany łączny koszt emisji zabezpieczonych (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Dochód BPSA na rynku wtórnym interpolowany z 3 lat	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Kwota przyznanej pomocy państwa (w mln EUR)	401	429	486

- (269) Jeżeli chodzi o założenia przyjęte w celu uzyskania tego wyliczenia, Komisja przedstawia poniższe uwagi.
- (270) W motywie 51 decyzji o pomocy na ratowanie Komisja skwantyfikowała element pomocy państwa w przypadku kwoty emisji wynoszącej 1,2 mld EUR na co najmniej 91,8 mln EUR. W przypadku kwoty 7 mld EUR odpowiadająca kwota wyniesie 535 mln EUR.
- (271) Jak opisano w motywie 26 decyzji o wszczęciu postępowania, spread rentowności w wysokości 24 punktów bazowych w porównaniu z OAT stwierdzono podczas emisji obligacji o wartości 1,2 mld EUR. Komisja potwierdza zgodnie z motywami 119 i 120 decyzji o wszczęciu postępowania, że stwierdzoną różnicę, która według Francji wynika z niższej płynności obligacji zabezpieczonych w porównaniu z OAT, należy uwzględnić przy obliczaniu elementu pomocy, pomniejszając o nią pomoc.
- (272) Jeżeli chodzi o **okres odniesienia**, Komisja uważa, że przyjęty okres jednego miesiąca (16 września – 16 października) jest wystarczająco długi w celu złagodzenia ewentualnej zmienności związanej ze skutkami ogłoszenia pomocy. W celu dokładnego oszacowania elementu pomocy okres odniesienia musi być bliski momentowi jej ogłoszenia, aby informacja dotycząca trudności grupy została w jak największym stopniu odzwierciedlona w zyskach rynkowych. Ponadto rynek wtórny, który przyjęto, jest rynkiem płynnym i w konsekwencji nie można stwierdzić, czy dłuższy okres jest niezbędny, ponieważ rynki całkowicie uwzględniły ogłoszenie planu restrukturyzacji PSA w lipcu 2012 r., jak również ostatnie dostępne informacje dotyczące sprzedaży pojazdów. Komisja uznaje ponadto, że na tej podstawie element pomocy skwantyfikowano prawidłowo i nie ma potrzeby jego ponownego obliczenia na podstawie poziomów dochodu z obligacji banku na rynku wtórnym w momencie indywidualnego wykorzystania. Dzieje się tak z jednej strony w związku z faktem, że Francja uważa, iż pomoc ograniczona jest do minimum niezbędnego do przywrócenia rentowności i że według Francji gwarancja zostanie wykorzystana w całości, a z drugiej strony z faktem, że reprezentatywna cena rynkowa odpowiada poziomowi obligacji wtórnych przed ogłoszeniem środka pomocy. Dana pomoc daje PSA możliwość wykorzystania gwarancji w którymkolwiek momencie po jej wprowadzeniu.

- (273) W motywie 51 decyzji o pomocy na ratowanie Komisja uznała, że kwota pomocy może równać się maksymalnie kwocie nominalnej emisji długu. W świetle faktów przedstawionych w motywach 105 i 106 decyzji o wszczęciu postępowania w odniesieniu do istnienia upłynnianego zysku z płynności wynoszącego od [1–3]* mld do [2–4]* mld EUR w scenariuszu stresowym, Komisja uważa, że kwota pomocy nie przekracza korzyści pod względem ceny emisyjnej obligacji skwantyfikowanej na 486 mln EUR przy gwarancji państwa wynoszącej 7 mld EUR kwoty głównej w motywie 33. Chodzi o korzyść, jaką uzyskuje grupa w przypadku kontynuacji swojej działalności. Gdyby nie udzielono pomocy i gdyby rozpoczęto upłynnianie aktywów banku, ani wierzyciele ani akcjonariusze (grupa PSA) nie otrzymaliby żadnej dodatkowej korzyści.
- (274) Komisja zauważa, że wśród zainteresowanych stron jedynie przedsiębiorstwo Fiat skomentowało wyliczenie pomocy, szacując, jak wskazano w motywie 191 powyżej, że do kosztu gwarancji należy dodać co najmniej 100 punktów bazowych, aby był on zgodny z warunkami rynkowymi. Jedną z uwag przedsiębiorstwa Fiat dotyczy płatności prowizji od zaangażowania („commitment fee”). W tym względzie Komisja zauważa, że jak wyjaśniono w motywie 272 element pomocy skwantyfikowano na podstawie założenia, zgodnie z którym gwarancja zostaje wykorzystana w całości, zważywszy że pomoc jest ograniczona do minimum niezbędnego do przywrócenia rentowności grupy. Ponadto element pomocy szacowany przez Komisję jest wyższy niż element pomocy szacowany przez przedsiębiorstwo Fiat, nawet po dostosowaniu o prowizję od zaangażowania, ponieważ Komisja szacuje, że płacona cena jest o 231 punktów bazowych niższa od ceny rynkowej, podczas gdy przedsiębiorstwo Fiat szacuje, że cena jest niższa o 100 punktów bazowych od ceny rynkowej.
- (275) W związku z powyższym Komisja może stwierdzić, że element pomocy zawarty w gwarancji państwa w wysokości 7 mld EUR kwoty głównej wynosi 486 mln EUR.

8.1.1.3. *W odniesieniu do selektywnego charakteru korzyści*

- (276) W związku z faktem, że BPF, i w konsekwencji, grupa PSA są jedynymi beneficjentami gwarancji, ustalono, że korzyść ma selektywny charakter.

8.1.1.4. *W odniesieniu do warunków wpływu na wymianę handlową między państwami członkowskimi i zakłócanie konkurencji*

- (277) Jeżeli chodzi o wpływ na konkurencję i wpływ na wymianę handlową, należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, jeżeli przedsiębiorstwo prowadzi działalność w sektorze, w którym panuje rzeczywista konkurencja ze strony producentów z różnych państw członkowskich, każda pomoc, którą przedsiębiorstwo otrzymuje od organów publicznych może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi i zakłócać konkurencję w zakresie, w jakim jego utrzymanie się na rynku uniemożliwia konkurentom zwiększenie ich udziału w rynku i zmniejsza ich możliwości zwiększenia przywozu⁽⁴¹⁾.
- (278) Mechanizm, w związku z którym wystąpi zakłócenie konkurencji, został potwierdzony a analizach Komisji, uwagach osób trzecich i publikacjach analityków. Bezpośrednią konsekwencją gwarancji państwa jest zmniejszenie kosztu finansowania BPF (w porównaniu ze scenariuszem alternatywnym, w którym bank nie otrzymuje pomocy). Zmniejszając koszt finansowania, BPF będzie mógł poprawić swoje oferty finansowania, a tym samym pobudzić sprzedaż samochodów marek Peugeot i Citroën. Znaczenie roli banków wewnętrznych we wspieraniu i rozwijaniu sprzedaży samochodów uznają i podkreślają jednomyślnie zarówno grupa PSA, jak i osoby trzecie.
- (279) W swoich uwagach zainteresowane osoby trzecie podkreśliły bezpośredni związek między działalnością banku wewnętrznego i sprzedażą samochodów. Na przykład GM wskazuje, że finansowanie przez banki wewnętrzne jest „niezbędne” i daje producentom samochodów „elastyczność” pozwalającą reagować w krótkiej perspektywie czasowej na warunki rynkowe. Grupa Fiat przedstawiła długi opis wpływu finansowania sprzedaży przez banki wewnętrzne grup producentów samochodów. Według niej finansowanie to ma trzy główne skutki: przyciąganie nowych klientów, wspieranie procesu sprzedaży i zwiększanie lojalności klientów. Przedsiębiorstwo Fiat wspomina o przeprowadzonym wewnętrznie badaniu dotyczącym atrakcyjności jego modelu „Punto”, która zależy głównie od warunków finansowania (takich jak niskie stopy procentowe). Konkurencyjne przedsiębiorstwa, które nie oferują atrakcyjnych warunków finansowych (na przykład Peugeot), są wymieniane rzadziej wśród

⁽⁴¹⁾ Zob. w szczególności wyrok Trybunału z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie C-305/89 Włochy przeciwko Komisji, Rec. s. I-1603.

preferencji klientów. Zgodnie z wewnętrznym badaniem dotyczącym serii „Eco” większość klientów, z którymi się skontaktowano, wskazało, że nie kupiliby samochodu (lub odłożyliby zakup), gdyby nie oferta finansowania w wysokości 0 %. Na tej podstawie przedsiębiorstwo Fiat stwierdza, że dotacja, która ma na celu wspieranie działalności banku wewnętrznego, ma „natychmiastowy i bezpośredni” wpływ na wyniki pod względem sprzedaży samochodów. Korzystanie z usług banku wewnętrznego ma również, zgodnie z innym badaniem wewnętrznym opisanym przez przedsiębiorstwo Fiat, wpływ na istniejących klientów marki, którzy chcą zmienić posiadany samochód. Odsetek klientów, którzy zdecydowali się kupić ponownie samochód marki Fiat jest wyższy wśród klientów, którzy skorzystali z finansowania banku wewnętrznego podczas poprzedniego zakupu.

- (280) Jeżeli chodzi o wpływ zmiany kosztu finansowania banku wewnętrznego, przedsiębiorstwo Fiat przedstawiło element odpowiedzi ilościowej, wskazując, że zwiększenie kosztu finansowania o 100 punktów bazowych może spowodować zmniejszenie wskaźnika penetracji o 5 % do 10 %. Wydaje się, że doświadczenie przedsiębiorstwa Fiat na rynku europejskim zdobyte za pośrednictwem FGA Capital potwierdza bezpośredni i negatywny związek między kosztem finansowania banku wewnętrznego i jego wskaźnikiem penetracji. W związku z tym obniżenie kosztu finansowania BPF spowodowane gwarancją państwa może doprowadzić do wzrostu jego wskaźnika penetracji.
- (281) Ze swojej strony przedsiębiorstwo Toyota potwierdza znaczenie roli banków wewnętrznych dla wzmocnienia lojalności klientów w stosunku do marki, a tym samym dla zwiększenia sprzedaży: Toyota szacuje, że banki wewnętrzne zwiększają lojalność o 15 %, ale stwierdza, że nie potrafi skwantyfikować wpływu wzrostu kosztu finansowania o 100 punktów bazowych na sprzedaż (uściśla jednak, że taki wpływ istnieje).
- (282) Z uwag zainteresowanych osób trzecich wynika zatem, że zmniejszenie kosztów finansowania banku wewnętrznego pozwala mu oferować potencjalnym klientom bardziej atrakcyjne warunki finansowania. Takie konkurencyjne oferty pożyczek mają bezpośredni wpływ na sprzedaż pojazdów i nawet obecnie stanowią jeden z głównych czynników rozwoju sprzedaży.
- (283) Podobnie w publikacji Morgan Stanley z dnia 21 sierpnia 2012 r. wyjaśniono, w jaki sposób niskie koszty finansowania, z których korzysta branża finansowa producentów samochodów, mogą pozwolić marce oferować samochody, których koszt posiadania (w skrócie TCO od angielskiego „Total Cost of Ownership”) jest niższy od kosztu konkurencyjnych przedsiębiorstw. W ujęciu ogólnym wspomniane badanie pokazuje, że pierwszym czynnikiem przy określaniu kosztu posiadania pojazdu jest koszt finansowania banku wewnętrznego producenta samochodów⁽⁴²⁾. Poprzez atrakcyjne oferty finansowania bank wewnętrzny wnosi bezpośredni wkład w zmniejszenie TCO pojazdów danej marki. Znaczenie potrzeb finansowania jest szczególnie wyraźne w segmentach B i C, w których koncentruje się większa część sprzedaży grupy PSA.
- (284) W niedawnym badaniu Moody's⁽⁴³⁾ z dnia 5 lutego 2013 r. potwierdzono ważną rolę banków wewnętrznych, które określono jako „kluczowe elementy strategii grup producentów samochodów”. Ponadto w badaniu przewiduje się, że w kontekście kryzysu i pogarszania się sprzedaży grupy producentów samochodów będą bardziej skłonne do korzystania z banków wewnętrznych w celu pobudzenia sprzedaży. W analizie ryzyka zakłócenia konkurencji przez badaną pomoc należy również uwzględnić ten szczególny kontekst.
- (285) Zgodnie z planem przywrócenia rentowności BPF przedstawionym przez władze francuskie rola banków wewnętrznych ma się jeszcze zwiększyć w przyszłości w związku z czterema głównymi czynnikami (zob. motyw 116).
- (286) W konsekwencji gwarancja państwa ma bezpośredni wpływ na zachowanie konkurencyjne BPF, którego już i tak ważna rola ma się jeszcze zwiększyć zgodnie z tendencjami rynkowymi opisanymi w planie przywrócenia rentowności wspomnianym w motywie 285 powyżej.
- (287) W tym względzie Komisja zauważa, że na terytorium Unii występuje wiele instytucji finansowych i że kapitał przemieszcza się swobodnie między państwami członkowskimi.
- (288) Na tej podstawie Komisja stwierdza, że przedmiotowy środek może także wzmocnić pozycję BPF w stosunku do jego konkurentów w zakresie wymiany między państwami członkowskimi.
- (289) W konsekwencji Komisja stwierdza, że dana gwarancja państwa stanowi pomoc państwa, której ekwiwalent dotacji brutto wynosi 486 mln EUR. Bezpośrednim beneficjentem tej gwarancji jest BPF, ale korzysta z niej ostatecznie cała grupa w zakresie, w jakim działalność BPF polega na finansowaniu sprzedaży głównego przedmiotu działalności grupy, jakim jest produkcja samochodów.

⁽⁴²⁾ Zob. Morgan Stanley, z dnia 21 sierpnia 2012 r., „Volkswagen – It's Cheaper to Own a VW”.

⁽⁴³⁾ Zob. Moody's, z dnia 5 lutego 2013 r., „Key rating drivers for European car financiers”.

8.1.2. WSPARCIE PUBLICZNE DLA GRUPY PSA NA REALIZACJĘ PROJEKTU BADAWCZO-ROZWOJOWEGO „50CO₂CARS”

- (290) Finansowanie publiczne⁽⁴⁴⁾ dla grupy PSA na realizację projektu badawczo-rozwojowego „50CO₂Cars” jest zgodne z definicją pomocy państwa w rozumieniu art. 107 TFUE. Władze francuskie zgłosiły niniejszy środek jako pomoc na restrukturyzację.

8.1.2.1. W odniesieniu do występowania zasobów państwowych

- (291) Finansowanie publiczne pochodzi z dotacji budżetowej wypłaconej ADEME przez państwo z tytułu działania „Pojazd przyszłości” w ramach programu inwestycji przyszłościowych. Finansowanie publiczne przyznane przez Francję na projekt „50CO₂Cars” wpisuje się w ramy programu inwestycji przyszłościowych wprowadzonego korygującą ustawą budżetową nr 2010-237 z dnia 9 marca 2010 r. Potwierdza to, że środek przyznano przy użyciu zasobów państwowych.

8.1.2.2. W odniesieniu do występowania korzyści gospodarczej

- (292) Wnosząc wkład w jej wydatki na badania i rozwój, dotacja przynosi grupie PSA korzyść gospodarczą.

8.1.2.3. W odniesieniu do selektywnego charakteru korzyści

- (293) Środek skierowany jest konkretnie do sponsorów projektu badawczo-rozwojowego „50CO₂Cars”, do których należy grupa PSA, i nie może w konsekwencji zostać uznany za środek o charakterze ogólnym.

8.1.2.4. W odniesieniu do warunków wpływu na wymianę handlową między państwami członkowskimi i zakłócanie konkurencji

- (294) W związku z faktem, że grupa PSA prowadzi działalność w sektorze produkcji samochodów, który jest sektorem gospodarki otwartym na handel wewnątrzunijny, środek może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi, zmieniać pozycję grupy PSA na przedmiotowych rynkach w stosunku do konkurujących z nią przedsiębiorstw i zakłócać konkurencję na rynku wewnętrznym.
- (295) Komisja może w związku z tym stwierdzić, że wsparcie finansowe przyznane przez Francję w postaci zaliczek zwrotnych dla grupy PSA na realizację projektu „50CO₂Cars” stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (296) Ponadto Komisja uznaje szczególny charakter zaliczek zwrotnych jako instrumentu pomocy państwa. Jeżeli chodzi o „pożyczkę” dla grupy PSA na realizację projektu „50CO₂Cars”, spłata tej pożyczki będzie uwarunkowana wynikiem wspomnianego projektu badawczo-rozwojowego. W związku z faktem, że prawdopodobieństwo powodzenia i niepowodzenia jest *a priori* nieznanne, Komisja nie ma możliwości obliczenia ekwiwalentu dotacji brutto tej pomocy w postaci zaliczek zwrotnych. W konsekwencji, w najbardziej negatywnej perspektywie, w której nie nastąpi żadna spłata, Komisja przyjmie ze względu na ostrożność całość zaliczki zwrotnej jako górny pułap przedmiotowej pomocy państwa.

8.2. PODSTAWA PRAWNA OCENY

- (297) W art. 107 ust. 2 i 3 TFUE przewidziano odstępstwa od ogólnej niezgodności ze wspólnym rynkiem określonej w ust. 1 tego artykułu. Odstępstwa określone w art. 107 ust. 2 TFUE ewidentnie nie mają zastosowania w niniejszym przypadku.
- (298) W decyzji o pomocy na ratowanie Komisja uznała pomoc za tymczasowo zgodną na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE. Komisja uznała jednak, że gwarancja publiczna, której celem w najbliższej przyszłości jest sprostanie problemom z płynnością BPF, przyznaje korzyść również grupie PSA. Opinie tej nie kwestionują ponadto władze francuskie. Komisja podkreśliła także, że problemy z płynnością bankowej spółki zależnej wynikają z trudności strukturalnych grupy. W tym kontekście władze francuskie zobowiązały się przedłożyć plan restrukturyzacji całej grupy PSA, zgodnie ze wspomnianymi wyżej wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji, który zapewnia również rentowność BPF. Zgodnie ze swoim zobowiązaniem władze francuskie zgłosiły plan przywrócenia rentowności BPF i plan restrukturyzacji grupy PSA.

⁽⁴⁴⁾ Finansowanie zostało początkowo zgłoszone jako finansowanie mające formę dotacji (w wysokości 24,5 mln EUR) i zaliczek zwrotnych (w wysokości 61,4 mln EUR). Uwzględniając środek wyrównawczy zaproponowany przez władze francuskie (opisany w motywie 256 powyżej), przyjmie ono ostatecznie formę zaliczek zwrotnych w wysokości 85,9 mln EUR.

- (299) Jeżeli chodzi o plan przywrócenia rentowności BPF, należy poddać go analizie w świetle sekcji 2 komunikatu Komisji w sprawie przywrócenia rentowności i oceny środków restrukturyzacyjnych stosowanych w sektorze finansowym w dobie kryzysu zgodnie z regułami pomocy państwa ⁽⁴⁵⁾.
- (300) Jeżeli chodzi o plan restrukturyzacji, Komisja uznała już w motywie 84 decyzji o pomocy na ratowanie, że plan ten należy zbadać w świetle art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE i, w szczególności, wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji. Nie ma wątpliwości, że pomoc przyznano w celu przywrócenia długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa i że w związku z tym pomoc musi być zgodna ze wspomnianymi wyżej wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji, które posłużą jako podstawa prawna oceny. Komisja zauważa również, że na wniosek ten nie ma wpływu fakt, że część pomocy przewidzianej w ramach planu restrukturyzacji przyjmuje formę pomocy na realizację projektu badawczo-rozwojowego. Włączenie działań w zakresie badań i rozwoju do planu restrukturyzacji jest dopuszczalne z zastrzeżeniem spełnienia podwójnego warunku, tj. że przewidywane działania są rzeczywiście niezbędne dla przywrócenia rentowności przedsiębiorstwa i że wszystkie elementy planu restrukturyzacji (w tym wysiłki badawczo-rozwojowe) spełniają warunki przewidziane we wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji.
- (301) Ponadto, zgodnie z pkt 21 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji, warunki dotyczące zgodności wsparcia publicznego na wysiłki badawczo-rozwojowe zagrożonego przedsiębiorstwa nie mogą prowadzić do obchodzenia zasad zawartych w przepisach prawa wspólnotowego przez przedsiębiorstwo o stabilnej sytuacji finansowej.
- (302) Komisja zauważa, że żadna z zainteresowanych stron nie odniosła się krytycznie do wyboru podstaw prawnych.

8.3. KWALIFIKOWALNOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTWA DO POMOCY RESTRUKTURYZACYJNEJ

- (303) Aby dane przedsiębiorstwo mogło otrzymać pomoc restrukturyzacyjną, musi przede wszystkim istnieć możliwość uznania go za przedsiębiorstwo zagrożone zgodnie z definicją zawartą w sekcji 2.1 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji.
- (304) W motywie 150 decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wskazała, że grupa PSA jest zagrożona w rozumieniu pkt 11 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji. W niniejszym przypadku występują typowe oznaki, że przedsiębiorstwo znajduje się w trudnej sytuacji, w szczególności: rosnące straty, malejący obrót, istnienie nadwyżki produkcji, zmniejszający się przepływ środków pieniężnych, utrata udziałów w rynku. Ponadto fakt, że BPF nie mógł sfinalizować swojego planu finansowania na okres 2013–2016 bez gwarancji państwa dowodzi w wystarczającym stopniu niezdolności grupy do odzyskania płynności dzięki środkom własnym lub środkom uzyskanym od właścicieli/akcjonariuszy lub ze źródeł rynkowych.
- (305) W motywie 151 decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła zatem, że grupa PSA, a pośrednio w konsekwencji, BPF, są zagrożonymi przedsiębiorstwami w rozumieniu sekcji 2.1 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji.
- (306) W motywie 152 wspomnianej decyzji Komisja zauważyła również, że ani grupa PSA, ani jej spółka zależna BPF nie są nowo utworzonymi przedsiębiorstwami i że w zakresie, w jakim beneficjent jest grupą nie można uznać, że trudności przedsiębiorstwa wynikają z arbitralnej alokacji kosztów w ramach grupy. Jak wskazały władze francuskie, trudności grupy łączą się zasadniczo z przyczynami charakterystycznymi dla grupy i z pogorszeniem się sytuacji na rynku motoryzacyjnym w Europie.
- (307) Komisja uważa więc, że nie należy zmieniać oceny dokonanej w decyzji o wszczęciu postępowania w odniesieniu do kwalifikowalności przedsiębiorstwa na podstawie pkt 11 i 13 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji. Komisja zauważa, że żadna z zainteresowanych stron nie zakwestionowała tego punktu.
- (308) Podsumowując, Komisja uważa, że warunki przewidziane w sekcji 2.1 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji zostały spełnione.

⁽⁴⁵⁾ Dz.U. C 195 z 19.8.2009, s. 9.

8.4. PRZYWRÓCENIE DŁUGOTERMINOWEJ RENTOWNOŚCI

8.4.1. PLAN RESTRUKTURYZACJI GRUPY PSA

- (309) Wobec trwałego pogorszenia swojej sytuacji grupa PSA wprowadziła, od 2012 r., środki, które mogą sprzyjać przywróceniu grupie długoterminowej rentowności w ramach planu „Ożywienie 2015”. Chodzi w szczególności o przewidywane środki mające na celu zmniejszenie nadwyżki produkcji grupy w segmencie B i zmniejszenie kosztów. Plan „Ożywienie 2015” obejmuje:
- a) reorganizację francuskiej bazy przemysłowej i zmniejszenie kosztów strukturalnych, których wpływ szacuje się na kwotę 600 mln EUR, ogłoszone w dniu 12 lipca 2012 r. Projekt przewiduje wstrzymanie produkcji w zakładzie w Aulnay w 2014 r., dostosowanie systemu przemysłowego zakładu w Rennes, środki na rzecz ożywienia w zakładach w Aulnay i w Rennes oraz dostosowanie struktur grupy;
 - b) obniżenie CAPEX o 550 mln EUR odczuwalne od 2013 r., po zakończeniu zwiększania inwestycji poprawiających zdolność w Rosji, Ameryce Łacińskiej i Chinach;
 - c) optymalizację kosztów produkcji wynikających w szczególności ze współpracy z GM na kwotę 350 mln EUR, z których połowa zysków pochodzi z pierwszych synergii „Zakupów” w ramach współpracy, a druga połowa z planów działania w zakresie kosztów jednostkowych projektowania i produkcji.
- (310) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła dwa rodzaje wątpliwości w odniesieniu do przywrócenia rentowności.
- a) Po pierwsze, Komisja uznała, że założenia dotyczące zmian na rynku mogą okazać się zbyt optymistyczne.
 - b) Po drugie, Komisja chciała sprawdzić, w jakim zakresie projekt „50CO₂Cars” może wnieść wkład w przywrócenie rentowności.

8.4.1.1. W odniesieniu do przyjętych założeń dotyczących zmian na rynku

- (311) Uwagi zainteresowanych osób trzecich nie kwestionują adekwatności stosowania prognoz *IHS Global Insight* dotyczących zmian na rynku. W szczególności uwagi przedsiębiorstwa Fiat potwierdzają, że chodzi o główne źródło prognoz finansowych w przypadku producentów samochodów.
- (312) Komisja zauważa, że prognozy te są jednak bardziej optymistyczne niż prognozy z innych źródeł rynkowych, takich jak prognozy Standard&Poor's ⁽⁴⁶⁾.
- (313) Komisja uważa, że aktualizacja prognoz dotyczących obrotu w porównaniu z decyzją o wszczęciu postępowania stanowi częściowo odpowiedź na wątpliwość, którą wyraziła w odniesieniu do wiarygodności prognoz przedstawionych przez Francję podczas wstępnego etapu badania. Ponadto pomimo mniejszego obrotu w zaktualizowanych prognozach nie zmniejszono wydatków na przewidzianą inwestycję kapitałową, co nie wpłynie w związku z tym negatywnie na przyszłą sprzedaż.
- (314) Ewentualne różnice prognoz podstawowych należy przeanalizować w świetle wpływu, który mogą mieć na zdolność PSA do kontynuowania działalności w scenariuszu negatywnym. Trudności grupy, które spowodowały interwencję państwa, łączyły się ze zdolnością BPF do refinansowania swojego zadłużenia w wysokości wystarczającej na rynkach, aby umożliwić finansowanie sprzedaży pojazdów grupy. Ponadto nawet po zarejestrowaniu spadku ogólnej wartości aktywów działu samochodowego, stwierdzonego w sprawozdaniu na dzień 31 grudnia 2012 r. w wysokości 3 888 mln EUR, Francja nie wskazała Komisji, że kapitał własny grupy będzie niewystarczający. Komisja uważa, że w związku z tym analizę należy skoncentrować na poziomie długu przemysłowego netto grupy w scenariuszach negatywnych.
- (315) Wątpliwości Komisji dotyczące rentowności grupy mogły zostać rozwiane w związku z zobowiązaniem Francji, opisanym w sekcji 7.1 powyżej, do nałożenia na PSA obowiązku wprowadzenia wystarczających środków w celu uzupełnienia wszystkich różnic w płynności finansowej, które wynikają z niekorzystnej zmiany sprzedaży i które obejmują ryzyko odbiegania długu netto PSA od jego ścieżki. Poziom długu [...] * zostanie zatem sprowadzony

⁽⁴⁶⁾ W sprawozdaniu „For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region” z dnia 24 kwietnia 2013 r. nie przewidziano powrotu rynku europejskiego pod względem wielkości do poziomu z 2011 r. przed 2018 r., podczas gdy prognozy IHS przewidują taki powrót od 2014 r.

do poziomu poniżej [...] mld EUR, który jest zgodny z aktualnymi prognozami analityków. Zobowiązanie to pozostawia grupie wybór najbardziej odpowiedniego środka stabilizacji jej długu netto, jak na przykład zmniejszenie zdolności lub sprzedaży udziałów. Komisja zauważa ponadto, że Francja zobowiązała się do ponownego zgłoszenia całego planu w przypadku niepowodzenia środków naprawczych lub przekroczenia w ciągu dwóch kolejnych lat celu pod względem długu netto.

- (316) Na podstawie poprzednich rozważań Komisja stwierdza, że rozwiano wątpliwości dotyczące przywrócenia rentowności zgłoszone w decyzji o wszczęciu postępowania.

8.4.1.2. W odniesieniu do wkładu projektu „50CO₂Cars” w przywrócenie rentowności grupy PSA

- (317) W motywie 167 decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości, czy projekt „50CO₂Cars” wnosi wkład w restrukturyzację i przywrócenie rentowności grupy PSA.

a) Uwaga wstępna dotycząca zakwestionowania przez Francję metody analizy zaproponowanej w decyzji o wszczęciu postępowania

- (318) Z motywu 152 powyżej wynika, że władze francuskie kwestionują metodę zaproponowaną przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania w celu sprawdzenia istnienia, i w stosownym przypadku oszacowania zakresu, wkładu projektu „50CO₂Cars” e przywrócenie rentowności grupy PSA. Według Francji, po zakończeniu wstępnego badania, wątpliwości Komisji opierały się na postulatcie, że projekt „50CO₂Cars” „może być konieczny dla przywrócenia rentowności grupy PSA jedynie w zakresie, w jakim może jej pozwolić nadrobić nagromadzone zaległości w dziedzinie badań i rozwoju w stosunku do jej konkurentów”. Ponadto metoda przewidziana przez Komisję opiera się na „nowatorskim pod względem prawnym” kryterium, które według władz francuskich nie jest konieczne, ponieważ pozostałe wysuwane argumenty wydają się im wystarczające w celu wykazania pozytywnego wkładu projektu „50CO₂Cars” w przywrócenie rentowności grupy.

- (319) Komisja stwierdza, że metodę, którą zaproponowała w decyzji o wszczęciu postępowania, można podsumować w następujący sposób i chce zwrócić uwagę na następujące kwestie.

- (320) Motyw 17 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji stanowi, że „[...] restrukturyzacja będzie się opierała na wykonalnym, spójnym i dalekosiężnym planie, którego celem jest przywrócenie długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa”. Realizacja celu, jakim jest „reorganizacja i racjonalizacja działalności przedsiębiorstwa dla zwiększenia skuteczności” może obejmować środki różnego typu:

— „wycofanie się z działalności przynoszącej straty”,

— „restrukturyzacja istniejącej działalności, która może na nowo stać się konkurencyjna”,

— „dywersyfikacja w kierunku nowych i rentownych rodzajów działalności”.

- (321) Komisja uważa, że ten trzeci filar „dywersyfikacji” może w największym stopniu uzasadnić włączenie działalności badawczo-rozwojowej do planu restrukturyzacji. Uzasadnienie to opiera się, w stosownym przypadku, na konieczności udzielenia zagrożonemu przedsiębiorstwu pomocy w znalezieniu nowych opłacalnych rynków zbytu, zmieniając kierunek jego produkcji przez innowację.

- (322) Z uwag władz francuskich (podsumowanych w motywie 149 powyżej) wynika, że zgadzają się one z tą analizą i uważają, że utrzymanie inwestycji w badania i rozwój może umożliwić zagrożonemu przedsiębiorstwu „przywrócenie długoterminowej rentowności”. Komisja uważa jednak, że precedensy przytoczone przez Francję w przypisie nr 30 w motywie 149 powyżej nie mają znaczenia. Należy stwierdzić, że nie dotyczą one spraw, w przypadku których, jak w przedmiotowym przypadku, realizacja projektu badawczo-rozwojowego w ramach planu restrukturyzacji mogła mieć pozytywny wkład w przywrócenie rentowności zagrożonego przedsiębiorstwa, a raczej przypadków, w których Komisja uznała, że przywrócenie rentowności może odbywać się poprzez wprowadzenie nowych produktów będących wynikiem „istniejącej” wiedzy (a nieotrzymanych w wyniku badań i rozwoju). Z motywu 51 decyzji Komisji z dnia 1 grudnia 2004 r. (Pomoc państwa – Francja – Société Bull, spr. C-504/03) wynika, że nowa linia serwerów, których rolę uznano za „bardzo istotną” pod względem obrotu i marży operacyjnej, opierała się na technologii posiadanej przez Intel, a nieopracowanej przez beneficjanta pomocy. Podobnie z motywu 98 decyzji Komisji z dnia 3 lipca 2001 r. (Pomoc państwa – Hiszpania – Babcock Wilcox Espana SA, sprawa C-33/98) wynika, że technologia pozwalająca NewCo objąć nowy segment na rynku

hiszpańskim już istniała. Ponadto Komisja nie dostrzega adekwatności motywu 236 swojej decyzji z dnia 18 lutego 2004 r. (Pomoc państwa – Niemcy – Bankgesellschaft Berlin AG, spr. C-28/02), z którego wynika, że Komisja odmówiła sformułowania ostatecznej oceny roli „nowych produktów i nowych kanałów wprowadzania do obrotu” w ramach przywracania rentowności zagrożonego banku.

- (323) Komisja chce podkreślić, że nie należy mylić tego celu z zupełnie innym celem, jakim jest promowanie badań i rozwoju oraz innowacji⁽⁴⁷⁾, realizowanym w ramach innych rodzajów środków publicznych wypłacanych przedsiębiorstwom nieznajującym się w trudnej sytuacji. W tej kwestii należy przypomnieć motyw 20 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji, w którym bardzo wyraźnie uściślono:

„Ponieważ samo dalsze istnienie przedsiębiorstwa zagrożonego jest niepewne, takie przedsiębiorstwo nie może być uznawane za narzędzie służące celom polityki publicznej aż do czasu zapewnienia jego rentowności. Komisja uznaje więc, że pomoc dla przedsiębiorstw zagrożonych może mieć pozytywny wpływ na rozwój działalności gospodarczej bez zmieniania warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym z interesem Wspólnoty tylko wtedy, gdy warunki ustalone w niniejszych wytycznych są spełnione. [...]”

- (324) Komisja uważa, że jedna i ta sama pomoc nie może skutecznie realizować dwóch odrębnych celów i że, w konsekwencji, każda pomoc wypłacana przez państwo członkowskie w ramach planu restrukturyzacji, nawet gdyby została przedstawiona przez państwo członkowskie jako mogąca mieć pozytywny wpływ na promowanie badań i rozwoju, musi mieć na celu przywrócenie rentowności beneficjenta. Jej zgodność należy zbadać w świetle tego celu priorytetowego.

- (325) Ponadto w zakresie, w jakim chodzi o „inwestycję” w badania i rozwój, niezbędne jest przedstawienie przez państwo członkowskie dowodu, że wspierane działania są spójne z resztą planu restrukturyzacji (i są niezbędne dla jego powodzenia). Motyw 45 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji stanowi, że:

„Żadna pomoc nie może zostać wykorzystana do finansowania nowych inwestycji, które nie są **niezbędne** w celu przywrócenia rentowności przedsiębiorstwa”.

- (326) W celu przeanalizowania, czy wysiłek badawczo-rozwojowy w projekcie „50CO₂Cars” stanowi środek wewnętrzny mający na celu poprawę rentowności zagrożonego przedsiębiorstwa, który mógłby, w stosownym przypadku, zostać w związku z tym zawarty w planie restrukturyzacji (motyw 35 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji), analiza przedstawiona przez Komisję w motywach 168–217 decyzji o wszczęciu postępowania wpisała się bezpośrednio w przepisy pkt 36 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji, z których wynika wyraźnie, że „okoliczności, które doprowadziły do trudności przedsiębiorstwa” muszą służyć jako podstawa oceny, czy zaproponowane środki są dostosowane. Dlatego, w decyzji o wszczęciu postępowania, Komisja zbadała kolejno:

- a) w motywach 168–192, czy projekt „50CO₂Cars” może pomóc grupie PSA w nadrobieniu zaległości w zakresie badań i rozwoju, które władze francuskie przedstawiły w motywie 16 jako jedną z trudności strukturalnych napotkanych przez grupę;
- b) w motywach 193 i 194, czy projekt „50CO₂Cars” może pomóc grupie PSA w zracjonalizowaniu jej narzędzia przemysłowego i struktury jej kosztów, a w szczególności jej kosztów pracy, ponieważ czynniki te przedstawiono w motywie 15 jako inne trudności strukturalne, z którymi boryka się grupa PSA;
- c) w motywach 208–217, czy nowe technologie typu „mild-hybrid” objęte projektem „50CO₂Cars” mogą stanowić odpowiedź na trudności PSA, nie tylko koniunkturalne (recesja na rynku europejskim opisana w motywie 11 decyzji o wszczęciu postępowania), ale również strukturalne (efekt nożyc określony w motywie 14 decyzji o wszczęciu postępowania).

- (327) Decyzję o wszczęciu postępowania oparto zatem na informacjach wspomnianych przez władze francuskie podczas etapu wstępnego badania jako okoliczności, które doprowadziły do trudności przedsiębiorstwa. W żaden sposób Komisja nie przedstawiła katalogu łącznych lub wyłącznych kryteriów pozwalających sprawdzić, czy projekt „50CO₂Cars” jest „dostosowany” do restrukturyzacji grupy.

⁽⁴⁷⁾ Jak uściślono w motywie 39 powyżej, zasady ramowe dotyczące B+R+I nie mają zastosowania w przypadku zagrożonych przedsiębiorstw, a wyłączenie to dotyczy całego okresu obowiązywania planu restrukturyzacji, jak uściślono w pkt 16 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji: „Od momentu, w którym plan restrukturyzacji lub likwidacji, dla którego wnioskowano o pomoc, został ustanowiony i jest wdrażany, każda kolejna pomoc jest uznawana za pomoc w celu restrukturyzacji”.

- (328) Należy stwierdzić, że podczas etapu wstępnego badania władze francuskie wspomniały o tendencji na rynku, w ramach której sprzedaż pojazdów z silnikami Diesla zastępowana jest sprzedażą pojazdów z silnikiem benzynowym (wspomnianej w motywie 210 decyzji o wszczęciu postępowania i przypomnianej w motywie 147 powyżej) nie jako o jednej z przeszkód dla przywrócenia rentowności grupy PSA, ale jako o zwykłym elemencie kontekstu, pomimo którego istniała, jak wskazano w motywie 214 decyzji o wszczęciu postępowania, „zgodnie z badaniami rynku przeprowadzonymi przez PSA (...) możliwość rynkowa w zakresie ekonomicznych systemów hybrydyzacji z wykorzystaniem silników Diesla”.
- (329) W każdym razie celem niniejszego formalnego postępowania jest zapewnienie państwu członkowskiemu możliwości przedstawienia wszelkich uzasadnień, które uznaje za niezbędne, dotyczących adekwatności badanej pomocy, a w szczególności zwrócenia uwagi na okoliczności, które doprowadziły do trudności przedsiębiorstwa, których nie opisano podczas wstępnego etapu. Właśnie to władze francuskie mogły zrobić w przedmiotowym przypadku.

b) Analiza wkładu projektu „50CO₂Cars” w restrukturyzację grupy PSA

- (330) Z uwag władz francuskich (podsumowanych w motywach 147–151 powyżej) wynika, że projekt „50CO₂Cars” ma na celu opracowanie technologii ograniczającej zużycie paliwa i emisji CO₂ przez silniki Diesla za „przystępną” cenę.

(i) Wkład w pokonywanie trudności strukturalnych grupy PSA

- (331) **Odwroćenie tendencji spadkowej sprzedaży silników Diesla:** w decyzji o wszczęciu postępowania w motywie 211 Komisja wyraziła wątpliwości, czy inwestycja w badania i rozwój, której celem jest opracowanie technologii hybrydyzacji silników Diesla, jest spójna z planem restrukturyzacji, podczas gdy tendencja obserwowana ostatnio na rynku (i przewidywana na następne lata) świadczy raczej o zastępowaniu sprzedaży silników Diesla silnikami benzynowymi.
- (332) W tej kwestii z uzasadnień przedstawionych przez Francję w motywie 148 powyżej wynika, że wobec obecnego podziału narzędzi produkcyjnych grupy PSA (ukierunkowanych głównie na pojazdy z silnikiem Diesla, które odpowiadają [60–80]* % sprzedaży w Europie w 2012 r.) strategia mająca na celu „uleganie” procesowi zastępowania silników Diesla silnikami benzynowymi zamiast do niego „dołączyć” może być mniej odpowiednia, w perspektywie krótko- i średnioterminowej, dla przywrócenia rentowności grupy. Komisja zauważyła w związku z tym, że w swoich uwagach w motywie 203 powyżej, producent Toyota przyznaje, że może istnieć rynek dla hybrydowych silników Diesla, nawet jeżeli uważa, że ich sprzedaż powinna być mniejsza niż sprzedaż hybrydowych silników benzynowych z powodu relatywnego dodatkowego kosztu technologii Diesla. Z tej perspektywy opracowywanie „przystępnych cenowo” hybrydowych silników diesla deklarowane w ramach projektu „50CO₂Cars” może mieć wkład, w zwalczanie spadku sprzedaży silników Diesla, której doświadcza obecnie grupa PSA. W dłuższej perspektywie czasowej, jeżeli obserwowana dotychczas tendencja w zakresie funduszy będzie trwała nadal (tak że sprzedaż pojazdów hybrydowych z silnikiem benzynowym będzie nadal większa niż sprzedaż pojazdów hybrydowych z silnikiem Diesla), jak przewiduje przedsiębiorstwo Toyota, najważniejsze części składowe systemu hybrydyzacji „50CO₂Cars” będą mogły zostać dostosowane do podstaw silników benzynowych (zob. motyw 50 decyzji o wszczęciu postępowania).
- (333) W konsekwencji Komisja zgadza się z opinią władz francuskich, zgodnie z którą strategia PSA mająca na celu rozwijanie technologii, która może przywrócić proekologiczny wizerunek i podtrzymać atrakcyjność gospodarczą silników Diesla wśród konsumentów, w szczególności europejskich, może poprawić krótko-/średnioterminową rentowność narzędzia przemysłowego grupy PSA, a tym samym wnieść wkład w przywrócenie jej rentowności w perspektywie planu restrukturyzacji.
- (334) **Nadrobienie zaległości w zakresie badań i rozwoju:** chociaż władze francuskie kwestionują adekwatność tego kryterium, z motywu 152 lit. c) powyżej wynika, że projekt „50CO₂Cars” pozwala uzupełnić zaległości grupy w zakresie badań i rozwoju, w szczególności jeżeli chodzi o wydajność przeprowadzonych działań w zakresie innowacji technologicznej (połączenie środków w konsorcjum badawczym pod patronatem ADEME), standaryzację niektórych części (w szczególności mechanizmu napędowego), technologie ograniczające zużycie paliwa/emisje w silnikach Diesla, przekładnie DCT. Starania te mają na celu dostarczenie konsumentom bardziej „przystępnych cenowo” systemów hybrydyzacji, ponieważ architektura hybrydowego układu napędowego będzie w znacznym stopniu ustandaryzowana i zoptymalizowana pod względem efektywności energetycznej i kosztu produkcji.
- (335) W motywie 184 powyżej GM podkreśla rozpowszechnienie projektów technologicznych ograniczających emisje gazów realizowanych przez producentów, a w motywie 189 powyżej przedsiębiorstwo Fiat potwierdza, że normy emisji CO₂ określone przez europejskie regulacje stanowią wyzwanie, które każdy z nich będzie musiał podjąć.

Przedsiębiorstwo Toyota, ze swojej strony, również uważa, że opracowywanie technologii środowiskowych będzie kluczowym czynnikiem sprzedaży dla producentów (zob. motyw 203 powyżej). W kontekście „rozwoju technologicznego” w zakresie ograniczenia zużycia paliwa/emisji CO₂, nie zapominając o trudności z przewidzeniem przyszłych komercyjnych rynków zbytu dla prowadzonych obecnie badań, Komisja uważa, że utrzymanie przez zagrożonego producenta samochodów pewnego poziomu ambicji technologicznej pozostaje gwarancją powodzenia jego restrukturyzacji. Istnieje ryzyko, że nagromadzone zaległości w zakresie badań i rozwoju mogą natomiast wywrzeć znaczny wpływ na perspektywę ożywienia jego sprzedaży w krótkiej/średniej perspektywie czasowej, a w związku z tym na jego szanse przywrócenia rentowności.

(336) W świetle wszystkich powyższych uwag Komisja stwierdza, że projekt „50CO₂Cars” może pomóc w naprawieniu niektórych spośród trudności strukturalnych, których doświadcza grupa PSA.

(ii) *Dostosowanie narzędzia przemysłowego do celów technologii typu „mild-hybrid”*

(337) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości, czy środki przewidziane na opracowanie technologii typu „mild-hybrid” są spójne z racjonalizacją zdolności przewidzianą w reszcie planu restrukturyzacji.

(338) Z motywu 154 powyżej wynika, że zakres inwestycji przemysłowych, które stały się niezbędne w związku z realizacją projektu „50CO₂Cars”, a w szczególności dostosowania zdolności produkcyjnej do nowych silników Diesla i systemów hybrydyzacji, pozostanie ograniczony w porównaniu z ogółem inwestycji przewidzianych w całym okresie obowiązywania planu restrukturyzacji. Ich wpływ finansowy włączono ponadto do wyliczeń przekazanych przez władze francuskie. Ponadto, jeżeli chodzi o przekładnie, Komisja uważa, podobnie jak władze francuskie, że internalizacja produkcji zlecałej obecnie dostawcom japońskim wniesie wkład, w przypadku powodzenia projektu „50CO₂Cars”, w przywrócenie rentowności PSA, przywracając marżę producenta i zwalniając ją jednocześnie z kosztów logistycznych i ryzyka walutowego.

(339) Na podstawie tych informacji Komisja stwierdza, że dostosowanie narzędzia przemysłowego PSA do celów technologii typu „mild-hybrid” wpisuje się w logikę restrukturyzacji i przywrócenia rentowności grupy.

(iii) *Zwrócenie przedsiębiorstwa w kierunku nowej i rentownej działalności*

(340) W swoich uwagach (podsumowanych w motywie 189 powyżej) przedsiębiorstwo Fiat wskazało, że wydaje się, iż silnik, którego przygotowanie jest celem projektu „50CO₂Cars” jest technicznie „wykonalny”, ale istnieje w związku z tym ryzyko zwiększenia kosztu jednostkowego wyposażonych pojazdów, tak że rozpowszechnianie opracowanej technologii na dużą skalę będzie niemożliwe pod względem ekonomicznym.

(341) W tej kwestii Komisja zauważa, że obecna wysoka cena technologii typu „full-hybrid” świadczy o tym, że przygotowano je wyłącznie dla górnych segmentów rynku (pojazdy luksusowe). Przewidziana strategia i starania w zakresie badań i rozwoju realizowane przez PSA i jej partnerów mają właśnie na celu znalezienie technologii hybrydyzacji stanowiącej lepszy kompromis między kosztem i wynikami niż dostępne obecnie rozwiązania: zmniejszenie o [10–20]* % emisji CO₂ w porównaniu z odpowiednim pojazdem niehybrydowym przy koszcie niższym o [70–80]* % w porównaniu z kosztem rozwiązania HY425.

(342) W motywie 216 decyzji o wszczęciu postępowania Komisja przyznała jednak z żalem, że nie może ocenić wpływu nowych technologii typu „mild-hybrid” na sprzedaż i rentowność grupy PSA i zaznaczyła, że chce zapoznać się z wskaźnikami finansowymi służącymi zwyczajowo do analizy adekwatności tego rodzaju inwestycji w badania i rozwój, jak również z analizą zagrożeń, które mogą wpłynąć na rentowność projektu.

(343) Z motywu 150 powyżej wynika, że w ramach planu restrukturyzacji brak pomocy państwa przeznaczonej konkretnie na projekt „50CO₂Cars” zmusiłby PSA do realizacji projektu „alternatywnego” polegającego na zmniejszeniu do minimum inwestycji w badania i rozwój, aby mogła nadal przestrzegać zmian regulacyjnych

w zakresie emisji CO₂. Wskaźnik finansowy przedstawiony przez władze francuskie w tabeli 15 w motywie 155 lit. b) powyżej jest zaktualizowaną wartością netto (zwaną dalej „NPV”) zwaną „zróznicowaną”, która w odróżnieniu od „standardowej” NPV (która odpowiada zaktualizowanej sumie przepływów pieniężnych – dodatnich i ujemnych – generowanych przez inwestycję), nie pozwala ocenić rentowności inwestycji samej w sobie, lecz różnicę rentowności dwóch inwestycji, w niniejszym przypadku projektu „50CO₂Cars” (z pomocą państwa lub bez niej) i projektu „alternatywnego”.

- (344) Uwzględniając, że niezależnie od przyjętej stopy dyskontowej (odpowiednio [10–13]* % lub [13–15]* %), projekt alternatywny posiada nadal wyższą VPN niż VPN projektu „50CO₂Cars” bez pomocy (między [60–100]* mln EUR w przypadku eDCT, między [20–70]* mln EUR w przypadku osprzętu silnika), władze francuskie stwierdzają, że w przypadku braku pomocy przedsiębiorstwo uzyskałoby spontaniczną „zachętę” do prowadzenia projektu alternatywnego zamiast „50CO₂Cars”. Komisja kwestionuje jednak ważność tego rozumowania, zauważając, że powinno ono logicznie prowadzić do stwierdzenia, że w przypadku stopy dyskontowej wynoszącej [13–15]* %, w odniesieniu do której władze francuskie stwierdziły w sposób dorozumiany, że stopa ta może być stopą opisującą najlepiej obecne „podstawy” warunków finansowania przedsiębiorstwa, nawet jeżeli wydaje się, że stopa wynosząca [10–13]* % jest stopą przyjmowaną na ogół w celu oceny rentowności jej inwestycji, PSA wybrałaby również chętniej projekt alternatywny niż projekt „50CO₂Cars”, ponieważ względna rentowność dwóch z jej elementów byłaby wyższa: [50–60]* mln EUR w przypadku eDCT i [20–30]* mln w przypadku osprzętu silnika.
- (345) Ostatecznie Komisja uważa, że:
- a) z jednej strony warunki, które proponowany wskaźnik „zróznicowany” może pozwolić osiągnąć są zbyt uzależnione od założeń *ad hoc* dotyczących stopy dyskontowej zastosowanej w celu obliczenia „zróznicowanej” NPV;
 - b) z drugiej strony struktura tego wskaźnika nie pozwala przeprowadzić oceny ekonomicznej ogólnego wpływu projektu „50CO₂Cars” na sprzedaż i prognozy finansowe grupy, a tylko porównać, w sposób przyrostowy, osiągnięty zysk (odpowiednio poniesione wydatki) w przypadku realizacji projektu „50CO₂Cars” w porównaniu z tym, co pozwoliłby osiągnąć, w odniesieniu do dwóch tylko elementów, projekt alternatywny.
- (346) Wskaźniki finansowe przedstawione przez Francję nie pozwalają na uwzględnienie skutków „systemu” „mild-hybrid”, którego opracowanie jest celem projektu „50CO₂Cars”. Komisja stwierdza, że w przeciwieństwie do projektu alternatywnego, projekt „50CO₂Cars” pozwala z jednej strony znaleźć odpowiedź na kilka trudności strukturalnych, których doświadcza obecnie grupa PSA: projekt pozwoli jej poprawić sytuację w zakresie standaryzacji części składowych i uzupełnić pewne zaległości grupy w zakresie badań i rozwoju. Ograniczony zasięg projektu alternatywnego nie pozwala okazywać takiej ambicji. Ponadto zmiany przyrostowe przewidziane w projekcie alternatywnym, którego celem jest tylko uzyskanie możliwości spełnienia norm regulacyjnych w zakresie emisji CO₂, są prawdopodobnie niewystarczające w celu skutecznej walki ze spadkiem sprzedaży pojazdów z silnikiem Diesla, któremu grupa musi sprostać. Ponadto w celu przeprowadzenia oceny spójności środków niezbędnych do realizacji każdego z tych projektów z planem restrukturyzacji Komisja porównała ogólne koszty projektu „50CO₂Cars” (czyli [300–400]* mln EUR zgodnie z tabelą 4 w motywie 41 powyżej) oraz dodatkowe koszty i ryzyko przemysłowe, które powoduje projekt alternatywny: możliwa strata marży spowodowana tym zjawiskiem nie jest nieznaczna, skoro w motywie 148 powyżej oceniono ją na [500–700]* mln EUR.
- (347) Ostatecznie Komisja uważa, że w przeciwieństwie do poprawy przyrostowej przewidzianej w projekcie alternatywnym, zmiana technologiczna, która jest celem projektu „50CO₂Cars”, może dać PSA, w przypadku powodzenia, potencjał wzrostu w perspektywie 2020 r., pozwalając grupie PSA dokonać „dywersyfikacji w kierunku nowych i rentownych rodzajów działalności”. Projekt „50CO₂Cars” przyczynia się w związku z tym lepiej do przewrócenia rentowności grupy niż zrobiłby to projekt alternatywny.
- (iv) Częściowy wniosek dotyczący wkładu projektu „50CO₂Cars” w restrukturyzację grupy PSA
- (348) Z powyższej analizy wynika, że jako element planu restrukturyzacji projekt „50CO₂Cars” ma pozytywny wkład w przywrócenie rentowności grupy PSA: dostosowanie jej narzędzia przemysłowego, które stało się niezbędne w związku z realizacją projektu, jest zgodne ze strategią i ze środkami dostępnymi w przypadku restrukturyzacji, a w przypadku powodzenia projekt będzie miał wkład nie tylko w naprawienie skutków trudności strukturalnych przedsiębiorstwa (silna wrażliwość na zmiany sprzedaży silników Diesla w Europie i zaległości w niektórych dziedzinach badań i rozwoju), ale pozwoli również zdywersyfikować produkcję grupy w kierunku „nowych i rentownych” rodzajów działalności, które mogą jej zapewnić impuls wzrostu w perspektywie 2020 r.

8.4.2. PLAN PRZYWRÓCENIA RENTOWNOŚCI BPF

- (349) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że trudności BPF wynikają z jego współzależności z grupą PSA, która doprowadziła do obniżenia ratingu banku w dniu 14 lutego 2013 r. przez S&P na BB+ w ratingu spekulacyjnym (*non-investment grade*), pomimo zatwierdzenia pomocy na ratowanie.
- (350) W swoich uwagach w decyzji o wszczęciu postępowania Komisja uważa, że władze francuskie pozwoliły rozwiązać wątpliwości dotyczące zwiększenia wielkości bilansu i wskaźnika kredytów zagrożonych BPF.
- (351) Komisja utrzymuje zatem wnioski, do którego doszła w decyzji o wszczęciu postępowania i którego nie zakwestionowała żadna z zainteresowanych stron, a mianowicie że problem, jakiemu musi sprostać BPF, jest problemem z płynnością, który wynika wyłącznie z jego związku z grupą PSA. W konsekwencji w zakresie, w jakim można było rozwiązać wątpliwości dotyczące przywrócenia rentowności grupy, należy uznać, że podobnie wygląda sytuacja w przypadku planu przywrócenia rentowności BPF.

8.5. ZAPOBIEGANIE WSZELKIM NADMIERNYM ZAKŁÓCENIOM KONKURENCJI

8.5.1. ANALIZA KONIECZNOŚCI WPROWADZENIA ŚRODKÓW WYRÓWNAWCZYCH

- (352) W pkt 38 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji przewidziano, że aby Komisja mogła zezwolić na pomoc restrukturyzacyjną, należy wprowadzić środki wyrównawcze, tak aby zmniejszyć negatywne skutki dla warunków wymiany handlowej. W przeciwnym razie pomoc należy uznać za „sprzeczną ze wspólnym interesem” i dlatego niezgodną ze wspólnym rynkiem. Warunek ten często przybiera postać ograniczenia obecności, jaką przedsiębiorstwo może zachować na swoim rynku lub rynkach po zakończeniu okresu restrukturyzacji.
- (353) Dla przypomnienia władze francuskie zaproponowały początkowo następujące środki wyrównawcze: dalsze ograniczenie CAPEX („capital expenditures”), rezygnacja ze zdolności produkcyjnych fabryki Sevelnord na rzecz konkurencyjnego przedsiębiorstwa, zaprzestanie opracowywania i produkcji technologii hybrydowej typu „plug-in” i środek ustalający maksymalny wskaźnik penetracji BPF.
- (354) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości dotyczące uznania niektórych z tych środków za środki wyrównawcze lub ich wystarczającego charakteru z uwagi na warunki ich realizacji.
- (355) Po zakończeniu niniejszego formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja uważa, że przynajmniej w odniesieniu do środków, co do których PSA podjęła decyzję i które zrealizowała przed zgłoszeniem planu restrukturyzacji, środków opisanych w sekcji 2.4.5 powyżej nie można uznać za „środki wyrównawcze” w rozumieniu pkt 38 i nast. wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji, ale odpowiadają one raczej wyborom strategicznym, które „w dowolnym stopniu byłyby konieczne, aby przywrócić rentowność” grupy.
- (356) W piśmie z dnia 23 lipca 2013 r. władze francuskie zdecydowały jednak wycofać ogół środków wyrównawczych zgłoszonych w dniu 12 marca 2013 r., z wyjątkiem środka dotyczącego ustalenia maksymalnego wskaźnika penetracji BPF, który zmieniono w sposób opisany w sekcji 8.5.2 poniżej.
- (357) W konsekwencji Komisja odnotowuje wycofanie środków i uważa, że nie ma obowiązku, aby wypowiedała się w związku z tym na temat następujących środków:
- dalsze ograniczenie CAPEX („capital expenditure”), a w szczególności wstrzymanie produkcji modeli Citroën 6 – Peugeot 607, wstrzymanie i nieprzedłużanie produkcji modelu Bipper/Nemo i wstrzymanie produkcji silników Diesla o pojemności powyżej 2 litrów;
 - rezygnacja ze zdolności produkcyjnych fabryki Sevelnord na rzecz konkurencyjnego przedsiębiorstwa; oraz
 - zaprzestanie opracowywania i produkcji technologii hybrydowej typu „plug-in”.
- (358) W ramach „środków wyrównawczych” Komisja przeprowadzi zatem analizę jedynie propozycji władz francuskich, której celem jest ustanowienie, od dolnego poziomu wynoszącego [26–29]* %, mechanizmu podwyższania kosztu gwarancji w zależności od wskaźnika penetracji BPF.

8.5.2. MECHANIZM PODWYŻSZANIA KOSZTU GWARANCJI PAŃSTWA W ZALEŻNOŚCI OD WSKAŹNIKA PENETRACJI BPF

- (359) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zauważyła, że wydaje się, iż ograniczenie wskaźnika penetracji jest odpowiednim środkiem w celu ograniczenia wpływu wsparcia finansowego BPF na sprzedaż pojazdów PSA. Komisja miała jednak wątpliwości dotyczące rzeczywistego wpływu tego środka z uwagi na warunki jego realizacji. PSA zaproponowała zobowiązanie na rok 2013 dla każdego kraju europejskiego, aby nie przekraczał wskaźnika H2 z 2012 r. o elastyczności +1, co odpowiada wskaźnikowi wynoszącemu maksymalnie 33,4 %. Wydaje się, że w ograniczeniu tym ujęto już przewidywany wzrost na 2013 r., przy czym w 2012 r. wskaźnik wyniósł 29,8 %. Ponadto, na lata 2014 i 2015, władze francuskie proponowały, aby wskaźnik penetracji agregowano w obrębie G10 BPF z poprzedniego roku, po dostosowaniu o zmianę wskaźnika penetracji porównywalnych banków wymienionych przez PSA (banki wewnętrzne przedsiębiorstw Renault, Ford, BMW, VW i Daimler), przewidując jednocześnie jego dolny poziom. Zmiana ta wiązałaby się dla PSA z elastycznością, która mogła ograniczyć wiążący charakter, a tym samym skuteczność tego środka.
- (360) Pozostały kwestie dotyczące identyczności porównywalnych banków zaproponowanych przez PSA (obecnie jedynie wskaźniki penetracji banków wewnętrznych przedsiębiorstw Renault i Volkswagen, podczas gdy inni producenci, tacy jak Ford lub Fiat, są również bliskimi konkurentami). W związku z faktem, że wskaźniki penetracji różnią się znacznie na przestrzeni krajów, BPF mógł skoncentrować swoje zdolności udzielania pożyczek na segmentach, w których jest w największym stopniu obecny, i rozwinąć w ten sposób agresywną strategię handlową wobec konkurencyjnych przedsiębiorstw.
- (361) Władze francuskie odpowiedziały na argumenty Komisji w swoich uwagach do decyzji o wszczęciu postępowania (zob. motyw 173). Zgodziły się w szczególności rozszerzyć zakres przyjętych porównywalnych przedsiębiorstw o banki wewnętrzne przedsiębiorstw Fiat i Ford. Jeżeli chodzi pozostałe kwestie, utrzymały zasadę mechanizmu zaproponowanego w zgłoszeniu. Według nich, jeżeli chodzi o szczegółowość wskaźników penetracji, żaden producent nie informuje o swoich wskaźnikach penetracji w podziale na segment. Jeżeli chodzi o elastyczność mechanizmu, uważają, że jest ona niezbędna w celu umożliwienia dostosowania BPF do przewidywanych zmian na rynku i nie powoduje żadnego zmniejszenia skuteczności i wiążącego charakteru tego środka. Komisja odnotowuje uwagę władz francuskich dotyczącą możliwej elastyczności wprowadzonej w związku ze stosowaniem ogólnego wskaźnika penetracji w przypadku środka wyrównawczego nałożonego na BPF: z motywu 177 powyżej wynika, że [...] % finansowania przyznanego przez BPF dotyczy segmentów B i C oraz pięciu następujących krajów: Francja, Zjednoczone Królestwo, Niemcy, Hiszpania i Włochy. Wobec tych statystyk Komisja uważa, że można oddalić ryzyko, że środek wyrównawczy będzie nieskuteczny z powodu zbyt dużej elastyczności, którą umożliwi stosowanie ogólnego wskaźnika penetracji.
- (362) Na wstępie Komisja zauważa, że według władz francuskich środek wyrównawczy dotyczący wskaźnika penetracji stanowi „najbardziej ukierunkowany środek, który najlepiej zapobiega ewentualnym zakłóceniom konkurencji, które mogłyby wyniknąć bezpośrednio z przyznania pomocy w formie gwarancji dla Banque PSA. Taki środek pozwala zrozumieć należycie związek między konsekwencjami przyznania gwarancji państwa na działalność Banque PSA i sprzedażą pojazdów.”⁽⁴⁸⁾.
- (363) Ponadto Komisja zauważa, że wszyscy producenci potwierdzili w swoich uwagach znaczącą rolę banku wewnętrznego w finansowaniu sprzedaży samochodów. Przedsiębiorstwo Toyota podkreśla, że bank wewnętrzny pozwala poprawić lojalność konsumentów w stosunku do marki o około 15 % i że wskaźnik penetracji jest wyższy w segmentach obejmujących małe modele. Przedsiębiorstwo Fiat uważa, że banki wewnętrzne producentów stanowią nadzwyczaj skuteczne instrumenty sprzedaży i marketingu. Przyłącza się do uwag przedsiębiorstwa Toyota dotyczących ich roli w zakresie poprawiania lojalności klientów i dodaje, że odgrywają one także ważną rolę w zakresie wspierania procesu sprzedaży, w szczególności zastępując „klasyczne” instytucje finansowe, które ograniczają udzielanie tego rodzaju pożyczek. Przedsiębiorstwo Fiat uważa, że gwarancja publiczna przyznana BPF będzie miała zatem bezpośredni, natychmiastowy i bardzo negatywny wpływ na konkurentów grupy PSA.
- (364) Wobec jednomyślności zainteresowanych stron w odniesieniu do centralnej roli banku wewnętrznego w finansowaniu sprzedaży producentów samochodów i bardzo negatywnego wpływu na konkurencję, który wynika bezpośrednio z przyznania gwarancji na rzecz BPF, Komisja uważa, że potwierdzono adekwatność środka, który ma na celu ograniczenie możliwości wykorzystania przez BPF gwarancji publicznej w celu nadmiernego zwiększenia jego zdolności finansowania na niekorzyść banków wewnętrznych jego konkurentów, którzy nie korzystają ze wsparcia publicznego.
- (365) W piśmie dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r. władze francuskie zobowiązały się wprowadzić zmiany, opisane w sekcji 7.2 powyżej, w celu zrekompensowania zakłócenia konkurencji powstałego w związku z gwarancją państwa dla BPF.

⁽⁴⁸⁾ Pkt 234 uwag.

- (366) W celu ograniczenia skutków zakłócenia konkurencji, które spowodowała gwarancja, jednocześnie zapewniając BPF pewną elastyczność w reagowaniu na ewentualne zmiany na rynku, zaproponowane zobowiązanie przybiera postać dodatkowego wynagrodzenia za gwarancję w zależności od wskaźnika penetracji BPF. Zasada zobowiązania jest następująca: przewiduje się zwiększenie wynagrodzenia za gwarancję, w przypadku gdy BPF przekroczy dolny wskaźnik penetracji ustalony na $[26-29]^*$ % dla agregatu G10. Komisja zauważa z jednej strony, że wydaje się, iż zakres tego agregatu (Niemcy, Austria, Belgia, Włochy, Hiszpania, Niderlandy, Portugalia, Szwajcaria, Francja, Zjednoczone Królestwo) jest najbardziej reprezentatywny, spośród dostępnych wskaźników, dla rynku europejskiego⁽⁴⁹⁾. Ponadto wydaje się, że mechanizm ten jest odpowiedni w celu spełnienia zasady środków wyrównawczych (które mają na celu ograniczenie zakłócenia konkurencji), zapewniając jednocześnie przywrócenie rentowności. W przypadku połączenia podwyższenia wskaźnika penetracji z wzrostem wynagrodzenia za gwarancję, zdolność BPF do oferowania szczególnie atrakcyjnych warunków finansowania dzięki gwarancji zostanie ograniczona do tego, co jest niezbędne w celu zapewnienia rentowności, przy jednoczesnym ograniczeniu zakłóceń konkurencji. Grupa nie zapłaci wynagrodzenia powyżej kwoty, którą pozwala sfinansować jej sytuacja kapitałowa, ponieważ grupa będzie miała możliwość utrzymania wskaźnika penetracji na poziomie odpowiadającym pewnemu poziomowi wynagrodzenia. Wynagrodzenie będzie rosło wraz ze wskaźnikiem penetracji aż do osiągnięcia 491 punktów bazowych (szacowany wskaźnik rynkowy). Wykres 2 poniżej ilustruje związek między wynagrodzeniem za gwarancję i wskaźnikiem penetracji PSA (dokładne dane liczbowe, zob. tabela 17 w motywie 250 powyżej).

Wykres 2

Związek między wynagrodzeniem za gwarancję (w punktach bazowych) i wskaźnikiem penetracji G10 (w %)

[...]*

- (367) W analizie wpływu tego środka należy, między innymi, uwzględnić teoretyczny wskaźnik penetracji, który PSA mogłaby otrzymać w przypadku braku pomocy (zwany dalej „alternatywnym wskaźnikiem penetracji”). Komisja przypomina, że w przypadku braku gwarancji państwa, obniżenie ratingu BPF i zmniejszenie jego zdolności finansowania spowodowałyby związane z nimi zmniejszenie produkcji pożyczek, które doprowadziłyby do zmniejszenia o $[5-20]^*$ % sprzedaży w ramach działalności motoryzacyjnej⁽⁵⁰⁾. Obrót działu samochodowego PSA, realizowany dzięki finansowaniu banku wewnętrznego, wyniesie według władz francuskich $[6\ 000-7\ 000]^*$ mln EUR w przypadku braku pomocy i $[35\ 000-40\ 000]^*$ mln EUR w przypadku istnienia pomocy (uwzględniając przewidywane zmniejszenie sprzedaży o około $[10-20]^*$ %). Te dane liczbowe wskazują zatem, że teoretyczny wskaźnik penetracji BPF wyniesie około $[15-20]^*$ %. Innymi słowy, gdyby BPF nie otrzymał gwarancji państwa, jego zdolność finansowania uległaby zmniejszeniu w stopniu powodującym znaczne zmniejszenie jego wskaźnika penetracji. Ponadto spowodowałyby to równoległe zmniejszenie sprzedawanych ilości, uwzględniając centralną rolę banków wewnętrznych w sprzedaży samochodów. Według władz francuskich taki spadek nie pozwoli na przywrócenie rentowności i włączy PSA do błędnego koła powtarzającego się obniżania jej ratingu i ratingu BPF, powodując tym samym dodatkowe straty dla grupy.
- (368) Ten alternatywny wskaźnik penetracji pozwala skwantyfikować orientacyjnie dolną granicę, którą należy uwzględnić przy kalibracji środka wyrównawczego. Minimum powinno mieścić się na poziomie przekraczającym ten teoretyczny wskaźnik szacowany na $[15-20]^*$ %. Dolny wskaźnik penetracji powinien również mieścić się na poziomie niższym od obecnego wskaźnika penetracji ($[29-31]^*$ % dla G10 w 2012 r.). Każdy środek wyrównawczy ma na celu zminimalizowanie wpływu pomocy państwa na konkurentów przedsiębiorstwa będącego beneficjentem. Gwarancja państwa już teraz pozwala BPF utrzymać jego obecny poziom wskaźnika penetracji (jak pokazuje alternatywny wskaźnik penetracji). Każdy środek wyrównawczy przyjmujący formę dodatkowego wynagrodzenia powinien zatem mieć już zastosowanie do obecnego wskaźnika penetracji.
- (369) Uwzględniając wskaźnik penetracji w wysokości $[29-31]^*$ %, opisaną powyżej dolną granicę $[15-20]^*$ %, prawdopodobne tendencje zwykłe opisane przez władze francuskie i znaczenie roli finansowania banków wewnętrznych dla działalności w zakresie sprzedaży samochodów, zobowiązanie do zwiększenia wynagrodzenia za gwarancję państwa od $[26-29]^*$ %⁽⁵¹⁾ uznaje się za odpowiedni środek, który może ograniczyć zakłócenia konkurencji. Wobec aktualnego wskaźnika penetracji zobowiązanie oznacza, że BPF powinien już zwiększyć

⁽⁴⁹⁾ Wskaźnik G5, zawarty we wskaźniku G10, obejmuje już, jak przypomniano w motywie (361) powyżej, [...] % finansowania przyznanego przez BPF.

⁽⁵⁰⁾ Pismo władz francuskich z dnia 7 grudnia 2012 r.: scenariusz alternatywny – wstępne skutki dla grupy PSA.

⁽⁵¹⁾ Należy również zauważyć, że ten wskaźnik penetracji wynoszący $[26-29]^*$ % jest znacznie niższy od wskaźnika penetracji zaproponowanego początkowo przez władze francuskie w pierwszej wersji środka wyrównawczego: to znaczy 33,4 %, jak wskazano w tabeli 7 w motywie 102.

wynagrodzenie za gwarancję o około [40–50]* punktów bazowych (co oznacza, że wynagrodzenie za gwarancję państwa wyniesie około [300–310]* punktów bazowych zamiast 260 punktów bazowych przewidzianych w pierwotnym protokole zawartym z państwem). Jeżeli BPF będzie chciał zwiększyć ten poziom penetracji, wynagrodzenie będzie wzrastało w proporcjach przewidzianych w tabeli 17 w motywie 250 powyżej⁽⁵²⁾. Jeżeli wskaźnik penetracji zmaleje, tak samo zmaleje dodatkowe wynagrodzenie⁽⁵³⁾. Zobowiązanie powoduje natychmiastowe zwiększenie kosztu gwarancji dla BPF, który będzie wzrastał w miarę zwiększania przez PSA udziału pojazdów finansowanych przez BPF w całkowitej sprzedaży.

- (370) Komisja uważa zatem, że środek ten pozwala rekompensować nadmierne zakłócenia konkurencji w rozumieniu pkt 38–40 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji.
- (371) Ponadto, pomimo strukturalnej nadwyżki zdolności, której doświadcza europejski przemysł motoryzacyjny, Komisja uważa, że dodatkowe zmniejszenie zdolności produkcyjnej grupy PSA nie stanowi w niniejszym przypadku najodpowiedniejszego rozwiązania:
- a) z jednej strony, jak wskazano w motywie 49 powyżej, przedsiębiorstwo wyraziło już zgodę na podjęcie znacznych wysiłków strukturalnych w swoich zakładach w Aulnay i w Rennes;
 - b) z drugiej strony, jak wyjaśniono w motywie 315 powyżej, gdyby w przyszłości niezbędne były nowe wysiłki w zakresie restrukturyzacji, korzystne wydaje się pozostawienie PSA strategicznego pola działania w wyborze środków, które będą realizowane w celu ustabilizowania jej sytuacji ekonomicznej, przy czym dodatkowe zmniejszenie zdolności jest tylko jednym z możliwych środków w tym względzie.

8.5.3. ZOBOWIĄZANIE DOTYCZĄCE MARŻY FINANSOWANIA PRYZYANEGO KONCESJONARIUSZOM

- (372) Komisja zauważa również, że władze francuskie zobowiązały się do tego, że PSA nie obniży średniej rocznej marży handlowej finansowania przyznanego koncesjonariuszom należącym do jej sieci poniżej średniej rocznej marży handlowej stwierdzonej w ciągu ostatnich 12 miesięcy na dzień 30 czerwca 2013 r. przez cały okres realizacji planu restrukturyzacji.
- (373) Komisja uważa, że zobowiązanie to pozwala nie zmniejszać wiążącego charakteru ograniczenia wskaźnika penetracji BPF. W przypadku utrzymania średniej marży handlowej dla koncesjonariuszy na poziomie, który obowiązywał w przypadku braku pomocy, BPF nie będzie mógł korzystać z gwarancji w celu realizacji agresywnej polityki handlowej wobec tych koncesjonariuszy.

8.5.4. PRZEKSZTAŁCENIE DOTACJI PRZEWIDZIANYCH POCZĄTKOWO NA REALIZACJĘ PROJEKTU „50CO₂CARS” W ZALICZKI ZWROTNE

- (374) W celu zapewnienia proporcjonalności środków wykorzystanych przez organ publiczny do utrzymania kompetencji technologicznych zagrożonego producenta Komisja uważa, że niezbędne jest, aby:
- a) działania w zakresie badań i rozwoju realizowane w ramach planu restrukturyzacji nie miały rozmiaru, który powodowałby pojawienie się ryzyka „wypierania konkurencji z rynku” wspomnianego przez Komisję w motywie 243 decyzji o wszczęciu postępowania;
 - b) w przypadku polepszenia się sytuacji znaczną część środków publicznych udostępnionych producentowi na utrzymanie jego kompetencji na poziomie „granicy technologicznej” zwrócono organowi przyznającemu pomoc w przypadku powodzenia projektu badawczo-rozwojowego i przywrócenia rentowności.
- (375) Jeżeli chodzi o pierwszy punkt, Komisja musi zatem sprawdzić, czy w przypadku realizacji projektu „50CO₂Cars” dynamiczne zachęty pozostałych producentów samochodów do dalszych starań w zakresie badań i rozwoju w dziedzinie hybrydyzacji zostaną znacznie (lub całkowicie) zmniejszone. Z uwag GM wynika, że chociaż kwoty środków publicznych przeznaczone na realizację projektu „50CO₂Cars” „nie są nieznaczące” w przypadku projektu badawczo-rozwojowego mającego na celu opracowanie systemu typu „mild-hybrid”, nie stanowią „znaczącej” kwoty w porównaniu z wydatkami całego sektora na badania i rozwój, a w każdym razie są „niewystarczające”, aby „uniemożliwić konkurującemu producentowi opracowanie własnego programu badawczo-rozwojowego w tej samej dziedzinie” (zob. motyw 184 powyżej). Ze swojej strony przedsiębiorstwo Fiat potwierdza również, że techniczne zaawansowanie, które pozwala uzyskać projekt „50CO₂Cars”, nie będzie

⁽⁵²⁾ Na przykład, jeżeli wskaźnik penetracji osiągnie [30–40]* % (w porównaniu z [29–31]* % obecnie), koszt gwarancji wzrośnie o [70–80]* punktów bazowych.

⁽⁵³⁾ Na przykład, jeżeli wskaźnik penetracji osiągnie [20–30]* % (w porównaniu z [29–31]* % obecnie), koszt gwarancji wzrośnie o [20–30]* punktów bazowych.

stanowiło bariery wejścia na rynek mogącej zniechęcać pozostałych producentów (zob. motywy 190 i 232 powyżej). Na podstawie tych uwag osób trzecich Komisja może zatem stwierdzić, że w niniejszym przypadku można oddalić ryzyko, że realizacja projektu „50CO₂Cars” spowoduje wypieranie konkurencji z rynku.

- (376) Jeżeli chodzi o drugi punkt, Komisja odsyła do środka wyrównawczego zaproponowanego przez władze francuskie w sekcji 7.5 powyżej, który ma na celu przekształcenie przewidzianych początkowo dotacji wynoszących 24,5 mln EUR w zaliczki zwrotne udzielane przez ADEME, tak że w przypadku polepszenia się sytuacji grupy PSA, państwo otrzyma zwrot całości kwot wypłaconych zaliczkowo przez państwo na realizację wspieranych działań w zakresie badań i rozwoju.
- (377) Ostatecznie Komisja uważa, że wsparcie publiczne na realizację projektu „50CO₂Cars” w ramach planu restrukturyzacji nie tylko nie może stanowić poważnego zagrożenia dla zachęt dla pozostałych producentów do kontynuowania starań w zakresie badań i rozwoju (brak wypierania konkurencji z rynku), ale pozostaje również proporcjonalne do celu przywrócenia rentowności grupy PSA w zakresie, w jakim władze francuskie zobowiązały się do tego, aby w przypadku polepszenia się sytuacji grupy dokonano zwrotu kwot wypłaconych zaliczkowo przez organ publiczny na wspieranie realizacji tego projektu badawczo-rozwojowego, dla pełnej zdyskontowanej kwoty, organowi przynającemu pomoc (zob. motyw 256 powyżej).

8.5.5. ZOBOWIĄZANIE DO NIEDOKONYWANIA TRANSAKЦИИ NABYCIA

- (378) Komisja zauważa ponadto, że władze francuskie zobowiązały się do tego, że PSA nie będzie obejmowała udziałów w innych przedsiębiorstwach lub nabywała aktywów przedsiębiorstw, przez okres obowiązywania planu restrukturyzacji, zgodnie z warunkami opisanymi w motywach 251 i nast., w przypadku kwot przewyższających 100 mln EUR rocznie. Na zasadzie odstępstwa od ogólnej zasady z motywów 251 i 252 powyżej przedsiębiorstwo Faurecia i jego spółki zależne będą mogły dokonywać transakcji nabycia, pod warunkiem uzyskania uprzedniej zgody Komisji, jak określono w motywie 253 powyżej. W swojej ocenie Komisja przyjmie pozytywnie nabycia, które (i) wnoszą wkład, bezpośrednio lub pośrednio, w przywrócenie rentowności grupy PSA, mając pozytywny wpływ na przewidywaną rentowność grupy PSA i (ii) nie stanowią obejścia obowiązku ograniczenia wpływu pomocy do absolutnego minimum niezbędnego do realizacji celów planu restrukturyzacji grupy PSA.
- (379) Komisja uważa ten środek za niezbędny i mogący rekompensować skutki zakłócenia konkurencji powstałe w wyniku przyznania pomocy.

8.5.6. POTRZEBA ŚRODKA WYRÓWNAWCZEGO DOTYCZĄCEGO GRUPY FMEA

- (380) Anonimowa osoba trzecia ocenia, że PSA powinna sprzedać swój udział w FMEA. Komisja zauważa, że uwagi wspomnianej osoby trzeciej dotyczą skargi badanej obecnie przez Komisję i nie są przedmiotem niniejszego postępowania. Nie ma powodu, aby odpowiadać na nią w ramach niniejszej decyzji.

8.6. POMOC OGRANICZONA DO MINIMUM: RZECZYWISTY WKŁAD NIEOBJĘTY POMOCA

- (381) Aby możliwe było zezwolenie na pomoc, zgodnie z pkt 43–45 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji, kwota i intensywność pomocy powinny być ograniczone do ścisłego minimum, koniecznego aby umożliwić podjęcie restrukturyzacji w świetle istniejących zasobów finansowych przedsiębiorstwa, jego akcjonariuszy lub grupy kapitałowej. Znaczący wkład beneficjentów pomocy w plan restrukturyzacji musi pochodzić z ich środków własnych, włącznie ze sprzedażą aktywów, które nie są niezbędne do dalszego istnienia przedsiębiorstwa lub z zewnętrznych źródeł finansowania na warunkach rynkowych.
- (382) Jak wskazano w motywach 246 i 247 decyzji o wszczęciu postępowania, Komisja przypomina, że warunek zgodności nie budzi szczególnych wątpliwości. Koszty restrukturyzacji, opisane w zgłoszeniu władz francuskich, wynoszą [1,3–1,8]* mld EUR. W celu finansowania swojej restrukturyzacji grupa PSA zrealizowała program sprzedaży aktywów, który przyniósł grupie kwotę 1,956 mld EUR środków płynnych (2,050 mld EUR pod względem pozycji finansowej netto). Dla przypomnienia kwota pomocy wynosi 571,9 mln EUR.
- (383) Ponadto Komisja uważa, że wymóg ograniczenia kwoty pomocy do ścisłego minimum, koniecznego aby umożliwić restrukturyzację, zapewniono również przez zobowiązanie władz francuskich do niedokonywania transakcji nabycia, zgodnie z warunkami opisanymi w motywach 251 i nast. Komisja uważa, że zobowiązanie to pozwala uniknąć sytuacji, w której grupa PSA będzie wykorzystywała potencjalnie dostępne zasoby finansowe w innym celu niż przywrócenie długoterminowej rentowności.

- (384) W konsekwencji Komisja uważa, że nie należy zmieniać oceny dokonanej w decyzji o wszczęciu postępowania w odniesieniu do spełnienia kryteriów z pkt 43–45 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji.

8.7. ZASADA POMOCY JEDNORAZOWEJ

- (385) Zgodnie z pkt 72 i nast. wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji, pomoc na restrukturyzację może zostać przyznana tylko raz w okresie dziesięciu lat.
- (386) Władze francuskie uściśliły w zgłoszeniu z dnia 12 marca 2013 r., że grupa PSA nie korzystała z pomocy restrukturyzacyjnej w okresie ostatnich dziesięciu lat.
- (387) W konsekwencji zasada pomocy jednorazowej wymagana we wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji została zachowana.

9. WNIOSEK

- (388) Uwzględniając zobowiązania przyjęte przez władze francuskie, pomoc można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc państwa, którą Francja zamierza wdrożyć na rzecz grupy PSA Peugeot Citroën SA, w formie gwarancji państwa obejmującej emisję długu Banque PSA Finances dokonaną do dnia 31 grudnia 2016 r. w granicach kwoty 7 mld EUR (przy ekwiwalencie dotacji brutto wynoszącym 486 mln EUR) z jednej strony oraz w formie zaliczek zwrotnych wynoszących 85,9 mln EUR na realizację projektu badawczo-rozwojowego „50CO₂Cars” z drugiej strony, co odpowiada całkowitej kwocie pomocy wynoszącej 571,9 mln EUR, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

Niniejszym wyraża się zgodę na przyznanie tej pomocy państwa.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 29 lipca 2013 r.

W imieniu Komisji
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK

REALIZACJA I NIEZALEŻNY EKSPERT

1. WYZNACZENIE NIEZALEŻNEGO EKSPERTA

- (1) Władze francuskie podejmują zobowiązanie, że grupa PSA wyznaczy niezależnego eksperta odpowiedzialnego za szczegółowe sprawdzenie realizacji zobowiązań podjętych w piśmie dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r. („niezależny ekspert”) w okresie obowiązywania planu restrukturyzacji, czyli do dnia 31 grudnia 2015 r.
- (2) Niezależny ekspert musi być niezależny od grupy PSA. Ze względu na swoje funkcje, na przykład banku inwestycyjnego, konsultanta lub biegłego rewidenta, niezależny ekspert musi posiadać know-how i wiedzę niezbędne do wykonywania swojego pełnomocnictwa i nie może w żadnym momencie podlegać konfliktowi interesów. Niezależny ekspert będzie otrzymywał wynagrodzenie od grupy PSA w sposób, który nie może w żaden sposób zagrażać skutecznej i niezależnej realizacji jego zadań.
- (3) Władze francuskie przedłożą do uprzedniego zatwierdzenia przez Komisję Europejską, najpóźniej cztery tygodnie od dnia powiadomienia władz francuskich o przyszłej decyzji Komisji w sprawie SA.35611, listę co najmniej dwóch osób lub instytucji do wyznaczenia jako niezależnego eksperta.
- (4) Propozycje władz francuskich będą musiały być wystarczająco szczegółowe, aby umożliwić Komisji Europejskiej upewnienie się, że niezależny ekspert spełnia warunki, o których mowa w ramach niniejszego zobowiązania. Propozycje będą musiały w szczególności zawierać następujące informacje:
 - a) przygotowany projekt pełnomocnictwa określający szczegółowo wszystkie uzgodnienia umożliwiające niezależnemu ekspertowi wykonywanie jego zadań;
 - b) projekt planu prac określający szczegółowo sposób wykonywania przez niezależnego eksperta jego zadań.
- (5) Komisja Europejska może zatwierdzić lub odrzucić propozycje niezależnego eksperta, może także zatwierdzić projekt pełnomocnictwa, z zastrzeżeniem zmian, które uzna za przydatne do wypełniania zadań przez niezależnego eksperta. Jeżeli Komisja Europejska zatwierdzi tylko jedną z propozycji grupy PSA, grupa PSA mianuje daną osobę lub instytucję na stanowisko niezależnego eksperta i podejmie wszelkie niezbędne kroki, aby wspomnianą osobę lub instytucję mianować zgodnie z projektem pełnomocnictwa zatwierdzonym przez Komisję Europejską. W przypadku zatwierdzenia więcej niż jednej kandydatury grupa PSA ma swobodę decydowania o tym, którą z osób lub instytucji mianuje na stanowisko niezależnego eksperta. Niezależny ekspert zostanie mianowany w terminie jednego tygodnia od wydania zezwolenia Komisji, zgodnie z projektem pełnomocnictwa zatwierdzonym przez Komisję.
- (6) Jeżeli wszystkie propozycje władz francuskich zostaną odrzucone, władze francuskie zobowiązują się do tego, że grupa PSA zaproponuje Komisji Europejskiej co najmniej dwie inne osoby lub instytucje zgodnie z warunkami i procedurą przewidzianymi w niniejszym zobowiązaniu, w terminie dwóch tygodni od poinformowania przez Komisję Europejską o odrzuceniu pierwszej propozycji.
- (7) Jeżeli Komisja Europejska odrzuci nowe propozycje władz francuskich, Komisja powoła niezależnego eksperta, którego grupa PSA będzie musiała mianować zgodnie z projektem pełnomocnictwa zatwierdzonym przez Komisję.

2. ZADANIA I OBOWIĄZKI NIEZALEŻNEGO EKSPERTA

- (8) Niezależny ekspert ma obowiązek (i) udzielać wsparcia Komisji Europejskiej w sprawdzaniu, czy grupa PSA spełnia obowiązki, które na niej spoczywają zgodnie z pismem dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r. i (ii) wypełniania swoich zadań określonych we wspomnianym piśmie dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r. Niezależny ekspert ma obowiązek wykonywać swoje zadania zgodnie z planem prac zatwierdzonym przez Komisję Europejską, z ewentualnymi zmianami zatwierdzonymi przez Komisję. Komisja Europejska będzie mogła, z własnej inicjatywy lub na wniosek niezależnego eksperta lub grupy PSA, wydawać polecenia niezależnemu ekspertowi. Grupa PSA nie będzie mogła wydawać poleceń niezależnemu ekspertowi.
- (9) Zadaniem niezależnego eksperta jest zagwarantowanie spełnienia i pełnej realizacji wszystkich obowiązków określonych w piśmie dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r., jak również zapewnienie realizacji przez grupę PSA planu restrukturyzacji zgłoszonego Komisji Europejskiej w dniu 12 marca 2013 r.

- (10) Niezależny ekspert wypełnia następujące obowiązki:
- a) zaproponowanie Komisji Europejskiej w swoim pierwszym sprawozdaniu szczegółowego planu prac zawierającego opis sposobu sprawdzania przestrzegania pisma dotyczącego zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r.;
 - b) sprawdzanie pełnej i poprawnej realizacji planu restrukturyzacji przez grupę PSA, a w szczególności:
 - realizacji zobowiązań będących przedmiotem pisma z dnia 23 lipca 2013 r. i środków wyrównawczych opisanych w piśmie dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r.,
 - realizacji środków zapewniających rentowność opisanych w pkt 6 pisma dotyczącego zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r.;
 - c) zapewnienie przestrzegania wszystkich pozostałych zobowiązań opisanych w piśmie z dnia 23 lipca 2013 r.;
 - d) pełnienie wszystkich pozostałych funkcji, które mu powierzono w piśmie dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r.;
 - e) proponowanie grupie PSA środków, które uzna za przydatne dla przestrzegania zobowiązań będących przedmiotem pisma z dnia 23 lipca 2013 r.;
 - f) uwzględnianie zmian regulacyjnych mogących mieć wpływ na płynność i wypłacalność w celu kontrolowania zmian głównych odnośnych wskaźników finansowych w porównaniu z prognozami z planu restrukturyzacji grupy PSA;
 - g) przedstawienie projektu sprawozdania skierowanego do Komisji Europejskiej, władz francuskich i grupy PSA w terminie 30 dni od zakończenia każdego sześciomiesięcznego okresu. Komisja Europejska, władze francuskie i grupa PSA będą mogły proponować zmiany w terminie 5 dni roboczych. W terminie pięciu dni roboczych od dnia otrzymania uwag niezależny ekspert musi przygotować sprawozdanie końcowe, uwzględniające, w miarę możliwości i według jego uznania, otrzymane uwagi. Niezależny ekspert musi następnie wysłać swoje sprawozdanie do Komisji Europejskiej i do władz francuskich. Następnie może wysłać swoje sprawozdanie do grupy PSA. W żadnym przypadku nie może wysłać swojego sprawozdania do władz francuskich lub grupy PSA przed wysłaniem go do Komisji Europejskiej. Jeżeli sprawozdanie końcowe niezależnego eksperta zawiera informacje poufne wobec grupy PSA, niezależny ekspert ma obowiązek przesłania grupy PSA wersji nieopatrzonej klauzulą poufności.

W sprawozdaniu należy opisać w szczególności działania podjęte przez niezależnego eksperta w celu wypełniania jego zadań oraz przestrzeganie, przez grupę PSA, obowiązków, które na niej spoczywają zgodnie z pismem dotyczącym zobowiązań. Sprawozdanie musi umożliwić Komisji Europejskiej sprawdzenie, czy zarządzanie grupą PSA odbywa się zgodnie z obowiązkami zawartymi w piśmie dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r. W razie konieczności Komisja Europejska może określić bardziej szczegółowo, jakie informacje należy jej zdaniem umieścić w sprawozdaniu.

Poza wspomnianymi sprawozdaniami niezależny ekspert musi poinformować Komisję pisemnie, z należytą starannością, o każdym uchybieniu zobowiązaniom opisanym w piśmie z dnia 23 lipca 2013 r., które wzbudzą jego podejrzenia, wysyłając równoległe do grupy PSA wersję listu nieopatrzonej klauzulą poufności.

3. OBOWIĄZKI SPOCZYWAJĄCE NA GRUPIE PSA

- (11) Grupa PSA musi zapewnić, zgodnie z zasadami zachowania tajemnicy służbowej, współpracę, pomoc i informacje, których niezależny ekspert mógłby w uzasadniony sposób zażądać w celu wykonywania swoich zadań zgodnie ze swoim pełnomocnictwem oraz wymagać ich zapewnienia od swoich doradców. Niezależny ekspert musi mieć nieograniczony dostęp do wszystkich informacji, dokumentów lub archiwów, jak również do całej kadry zarządzającej i wszystkich pracowników grupy PSA, niezbędnych w celu wykonywania jego zadań. Grupa PSA musi zapewnić w swoich pomieszczeniach biuro dla niezależnego eksperta, a każdy pracownik grupy PSA musi wykazywać gotowość do spotkania z niezależnym ekspertem i do dostarczenia mu informacji potrzebnych w celu wykonywania jego zadań.
- (12) Z zastrzeżeniem zgody grupy PSA (której wydania nie można odmawiać lub opóźniać bez powodu) i na jej koszt niezależny ekspert może skorzystać z usług wybranych doradców, w szczególności doradców prawnych lub w zakresie finansowania przedsiębiorstwa, jeżeli uzna, że jest to niezbędne w celu wykonywania jego zadań zgodnie z pismem dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r. i pod warunkiem, że koszty i inne opłaty z nich wynikające będą rozsądne. Jeżeli grupa PSA odmawia niezależnemu ekspertowi możliwości skorzystania z usług takich doradców, Komisja może zatwierdzić ich powołanie po wysłuchaniu grupy PSA. Jedynie niezależny ekspert może wydawać polecenia wspomnianym doradcom.

4. ZASTĄPIENIE, ZWOLNIENIE I MIANOWANIE NIEZALEŻNEGO EKSPERTA

- (13) Jeżeli niezależny ekspert zakończy sprawowanie swoich funkcji określonych w zobowiązaniach opisanych w piśmie z dnia 23 lipca 2013 r. lub z jakiegokolwiek innego powodu, takiego jak pojawienie się konfliktu interesów dotyczącego niezależnego eksperta:
- a) Komisja może, po wysłuchaniu niezależnego eksperta, nałożyć na grupę PSA obowiązek jego zastąpienia;
 - b) grupa PSA może, po uzyskaniu zgody Komisji, zastąpić niezależnego eksperta.
- (14) Jeżeli niezależny ekspert zostanie odwołany ze swojego stanowiska zgodnie z sekcją 4 niniejszego załącznika, może zostać zobowiązany do dalszego pełnienia swoich funkcji aż do mianowania nowego niezależnego eksperta i przekazania mu wszystkich istotnych informacji, którymi dysponuje. Nowy niezależny ekspert zostanie mianowany zgodnie z procedurą opisaną w sekcji 1 niniejszego załącznika.
- (15) Z zastrzeżeniem pkt (13) niniejszego załącznika niezależny ekspert może zakończyć sprawowanie swoich funkcji dopiero po zwolnieniu przez Komisję po wypełnieniu wszystkich obowiązków, które na nim spoczywają. Komisja może jednak w każdym momencie domagać się mianowania nowego niezależnego eksperta, gdyby wcześniej okazało się, że nie wypełniono w pełni i całkowicie zobowiązań będących przedmiotem pisma z dnia 23 lipca 2013 r.
-

DECYZJA KOMISJI (UE) 2016/2069**z dnia 1 października 2014 r.****w sprawie pomocy państwa SA.14093 (C76/2002) wdrożonej przez Belgię na rzecz Brussels South Charleroi Airport i Ryanair***(notyfikowana jako dokument nr C(2014) 6849)***(Jedynie tekst w języku francuskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy ⁽¹⁾,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami ⁽²⁾ i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) Na podstawie doniesień prasy belgijskiej z lipca 2001 r. i skargi, która wpłynęła do Komisji w styczniu 2002 r., Komisja została poinformowana, że Belgia przyznała środki pomocy na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego Ryanair Ltd (zwanego dalej „Ryanair”) dotyczące obsługi przewozów lotniczych w porcie lotniczym Charleroi. Belgia przekazała Komisji informacje na ten temat pismami z dnia 21 listopada 2001 r., z dnia 13 czerwca 2002 r. i z dnia 4 lipca 2002 r. oraz podczas spotkania w dniu 9 października 2002 r.
- (2) Pismem z dnia 11 grudnia 2002 r. ⁽³⁾ (zwanym dalej „decyzją o wszczęciu postępowania”) Komisja poinformowała Belgię o swojej decyzji o wszczęciu postępowania przewidzianego w art. 108 ust. 2 TFUE (zwanego dalej „formalnym postępowaniem wyjaśniającym”) w odniesieniu do wspomnianych środków. Belgia przekazała swoje uwagi w dniu 14 lutego 2003 r.
- (3) Decyzja Komisji o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽⁴⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat przedmiotowych środków w terminie jednego miesiąca od daty publikacji decyzji.
- (4) Komisja otrzymała uwagi od zainteresowanych stron. Komisja przekazała Belgii te uwagi pismami z dnia 19 marca i z dnia 22 kwietnia 2003 r., dając jej możliwość odniesienia się do tych uwag. Komisja otrzymała uwagi Belgii w pismach z dni 16 i 27 maja 2003 r.
- (5) Na wniosek Komisji odbyły się trzy spotkania z władzami belgijskimi w dniach 24 czerwca 2003 r., 23 lipca i 25 lipca 2003 r. Po tych spotkaniach, w dniu 27 sierpnia 2003 r. przesłano dodatkowe informacje wymagane przez Komisję.
- (6) W dniu 19 grudnia 2003 r. Belgia przesłała Komisji pismo zawierające dodatkowe informacje. Władze belgijskie zwróciły się w tym piśmie o kolejne spotkanie z Komisją, które odbyło się w dniu 16 stycznia 2004 r.

⁽¹⁾ Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. art. 87 i 88 Traktatu WE stały się odpowiednio art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”). W obu przypadkach treść postanowień jest zasadniczo identyczna. Do celów niniejszej decyzji odniesienia do art. 107 i 108 TFUE należy rozumieć, w stosownych przypadkach, jako odniesienia odpowiednio do art. 87 i 88 Traktatu WE. W TFUE wprowadzono także pewne zmiany terminologii, na przykład termin „Wspólnota” zastąpiono terminem „Unia”, „wspólny rynek” terminem „rynek wewnętrzny”, a „Sąd Pierwszej Instancji” terminem „Sąd”. W niniejszej decyzji stosowana jest terminologia TFUE.

⁽²⁾ Dz.U. C 248 z 17.8.2012, s. 1.

⁽³⁾ SG (2002) D/233141.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 18 z 25.1.2003, s. 3.

- (7) Dnia 12 lutego 2004 r. Komisja przyjęła ostateczną, częściowo negatywną decyzję⁽⁵⁾ (zwaną dalej „decyzją z 2004 r.”).
- (8) Wyrokiem z dnia 17 grudnia 2008 r.⁽⁶⁾ (zwanym dalej „wyrokiem z 2008 r.”) Sąd stwierdził nieważność tej decyzji, zobowiązując Komisję do przyjęcia nowej ostatecznej decyzji w sprawie przedmiotowych środków. Sąd uznał, że niezbadanie przez Komisję całości środków przyznanych na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair przez region Walonii (zwany dalej „Regionem”) i przez organ zarządzający portem lotniczym Charleroi, spółkę akcyjną Brussels South Charleroi Airport (zwaną dalej „BSCA”), oraz niesprawdzenie zgodności zachowania się tych dwóch podmiotów z testem prywatnego inwestora w ujęciu łącznym, stanowi błąd w stosowaniu prawa. W następstwie wyroku z 2008 r. ponownie wszczęto formalne postępowanie wyjaśniające zamknięte uprzednio ostateczną decyzją z 2004 r.
- (9) Pismem z dnia 23 lipca 2010 r. Komisja umożliwiła Belgii, a także stronom, które przedstawiły uwagi w ramach formalnego postępowania wyjaśniającego wszczętego w dniu 11 grudnia 2002 r., przedstawienie nowych uwag w ramach formalnego postępowania wyjaśniającego, które wszczęto ponownie w następstwie wyroku z 2008 r. Na wniosek Komisji z dnia 20 kwietnia 2011 r. władze belgijskie dostarczyły dodatkowe informacje pismami z dnia 14 lipca i z dnia 21 września 2011 r.
- (10) Pismem z dnia 21 marca 2012 r. Komisja poinformowała Belgię o swojej decyzji o rozszerzeniu formalnego postępowania wyjaśniającego na nowe środki (zwanej dalej „decyzją o rozszerzeniu z 2012 r.”).
- (11) Decyzja o rozszerzeniu z 2012 r. została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*⁽⁷⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag dotyczących przedmiotowych środków.
- (12) Belgia przekazała swoje uwagi w dniu 22 maja 2012 r. Uwagi z dnia 22 maja nie zawierają zestawienia zbiorczego przedstawionego w załączniku I do decyzji o rozszerzeniu z 2012 r. Zestawienie to przekazano w dniu 5 czerwca 2012 r.
- (13) W dniu 9 sierpnia 2012 r. Komisja zwróciła się z wnioskiem o dodatkowe informacje dotyczące w szczególności kosztów poniesionych przez spółkę Société Wallonne des Aéroports (zwaną dalej „SOWAER”) w związku z inwestycjami tej spółki w porcie lotniczym Charleroi i jej zadaniami wykonywanymi na rzecz spółki BSCA. Organy belgijskie przekazały roczne sprawozdania finansowe spółki SOWAER za lata 2001–2004 w dniu 3 września 2012 r., a także dodatkowe informacje w dniach 9 i 18 października 2012 r.
- (14) W dniu 26 października 2012 r., w następstwie spotkania, Komisja zwróciła się z wnioskiem o informacje uzupełniające. Belgia przekazała te informacje w dniu 9 listopada 2012 r.
- (15) Komisja otrzymała następujące uwagi zainteresowanych stron:
- uwagi zainteresowanej strony C otrzymano w dniu 14 września 2012 r.,
 - uwagi Board of Airline Representatives (Rady Przedstawicieli Linii Lotniczych) otrzymano w dniu 17 września 2012 r., a także uwagi przedsiębiorstwa Air France, Association of European Airlines (Stowarzyszenia Europejskich Linii Lotniczych) oraz przedsiębiorstwa Brussels Airport Company,
 - uwagi przedsiębiorstwa Brussels Airlines otrzymano w dniu 18 września 2012 r.,
 - uwagi spółki BSCA otrzymano w dniu 4 października 2012 r.,
 - przedsiębiorstwo Ryanair przekazało swoje uwagi w dniu 3 października 2012 r., odnosząc się do uwag przekazanych w dniu 30 września 2011 r., w dniu 13 kwietnia 2012 r. i w dniu 4 lipca 2012 r. Przedsiębiorstwo Ryanair przekazało dodatkowe uwagi w dniach 10 kwietnia 2013 r., 20 grudnia 2013 r. oraz 17 i 31 stycznia 2014 r.
- (16) Komisja przekazała te uwagi Belgii w dniach 2 lipca i 29 października 2012 r., w dniu 3 maja 2013 r. oraz w dniach 22 stycznia i 24 lutego 2014 r., dając jej możliwość odniesienia się do tych uwag. Komisja otrzymała uwagi Belgii w pismach z dnia 17 lipca 2012 r., z dnia 14 grudnia 2012 r. i z dnia 5 czerwca 2013 r.

⁽⁵⁾ Commission Decision 2004/393/EC of 12 February 2004 concerning advantages granted by the Walloon Region and Brussels South Charleroi Airport to the airline Ryanair in connection with its establishment at Charleroi (Dz.U. L 137 z 30.4.2004, s. 1).

⁽⁶⁾ Wyrok Sądu z dnia 17 grudnia 2008 r. w sprawie T-196/04 Ryanair przeciwko Komisji, Zb.Orz. z 2008 r., s. II-03646, EU:T:2008:585.

⁽⁷⁾ Zob. przypis 2.

- (17) W dniu 14 stycznia 2014 r. Komisja wezwała Belgię do udzielenia dodatkowych informacji, w szczególności w celu zastosowania testu prywatnego inwestora wobec środków przyznanych na rzecz spółki BSCA. Belgia odpowiedziała pismami przekazanymi w dniach 7 i 24 lutego 2014 r. Ponieważ odpowiedzi te były jednak niepełne, w dniu 10 marca 2014 r. Komisja skierowała do Belgii pismo przypominające, aby wskazać jej brakujące odpowiedzi i wezwać ją do ich udzielenia. Belgia przesłała informacje uzupełniające w dniu 24 marca 2014 r.
- (18) W dniu 7 lutego 2014 r. Komisja wezwała Belgię do udzielenia dodatkowych informacji, w szczególności dotyczących środków na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair. W dniach 18 i 24 marca 2014 r. Belgia przekazała część odpowiedzi na zadane pytania.
- (19) W dniu 7 lutego 2014 r. w porcie lotniczym Charleroi miało miejsce również spotkanie przedstawicieli regionu Walonii, spółki SOWAER i spółki BSCA z jednej strony oraz służb Komisji z drugiej strony.
- (20) W dniach 25 lutego i 11 marca 2014 r. Komisja wezwała Belgię do udzielenia dodatkowych informacji oraz w szczególności wyjaśnień na temat elementów przesłanych przez Belgię w dniach 7 i 24 lutego 2014 r. dotyczących środków wdrożonych przez Region i przez spółkę SOWAER na rzecz spółki BSCA. Belgia odpowiedziała pismami przekazanymi w dniach 25 marca i 4 kwietnia 2014 r. (załączniki przesłano w dniu 9 kwietnia).
- (21) W dniach 17 i 19 marca 2014 r. w następstwie przyjęcia wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych (zwanymi dalej „wytycznymi lotniczymi”) ⁽⁸⁾ Komisja wezwała Belgię i zainteresowane strony do przedstawienia ich uwag w odniesieniu do zastosowania wytycznych lotniczych w niniejszej sprawie. Ponadto w dniu 15 kwietnia 2014 r. opublikowano zawiadomienie wzywające państwa członkowskie i zainteresowane strony do zgłaszania uwag, w tym w odniesieniu do niniejszej sprawy, w świetle wejścia w życie wytycznych UE dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych. Komisja otrzymała uwagi od przedsiębiorstwa Brussels Airport Company, przedsiębiorstwa Brussels Airlines, Rady Przedstawicieli Linii Lotniczych, Air France oraz stowarzyszenia „Transport et environnement” (transport i środowisko). Przekazała te uwagi Belgii w dniu 26 maja 2014 r. Belgia przedstawiła swoje uwagi w dniu 26 czerwca 2014 r.
- (22) W dniu 11 kwietnia 2014 r. odbyło się kolejne spotkanie służb Komisji z jednej strony oraz przedstawicieli Belgii, spółki BSCA i spółki SOWAER z drugiej strony. W następstwie tego spotkania Belgia przekazała dokumenty oraz notę z dnia 5 maja 2014 r. na temat zadań w zakresie świadczenia usług publicznych powierzonych spółce BSCA.
- (23) W dniu 5 maja 2014 r. Komisja skierowała do Belgii ponowne wezwanie do udzielenia informacji, na które Belgia odpowiedziała w dniu 13 maja 2014 r.
- (24) Pismem z dnia 7 maja 2014 r. Belgia zgodziła się, aby w ramach niniejszej sprawy, uwzględniając zobowiązanie podjęte przez służby Komisji do jak najszybszego przekazania Belgii przetłumaczonej decyzji w niderlandzkiej wersji językowej, Komisja mogła, w drodze wyjątku, dokonać notyfikacji decyzji, zgodnie z art. 297 TFUE, w języku francuskim. Belgia zgodziła się, aby jedynie tekst w języku francuskim był autentyczny i aby decyzja ta stała się skuteczna poprzez jej notyfikację w języku francuskim.
- (25) W dniu 2 lipca 2014 r. przedsiębiorstwo Brussels Airlines przekazało zaktualizowaną wersję uwag, które dostarczyło uprzednio w dniu 25 września 2013 r. w następstwie publikacji projektu wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych. Uwagi te przekazano Belgii w dniu 4 lipca 2014 r., Belgia przedstawiła swoje uwagi w dniu 18 lipca 2014 r.

2. ELEMENTY KONTEKSTU DOTYCZĄCE BADANYCH ŚRODKÓW

2.1. Utworzenie spółek BSCA i SOWAER – poprzednie działania regionu Walonii i spółki SOWAER dotyczące Brussels South Charleroi Airport

2.1.1. Reforma instytucjonalna z 1980 r.

- (26) W wyniku ustawy o reformie instytucjonalnej z dnia 8 sierpnia 1980 r. regiony belgijskie uzyskały niezbędne kompetencje w zakresie wyposażenia i obsługi publicznych lotnisk i portów lotniczych znajdujących się na ich terytorium, z wyjątkiem portu lotniczego Bruxelles-National, w przypadku którego wspomniane kompetencje zachowało belgijskie państwo federalne.

⁽⁸⁾ Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3.

- (27) Zdaniem Belgii ⁽⁹⁾ rząd Walonii podjął wówczas decyzję o wykorzystaniu potencjału gospodarczego związanego z taką infrastrukturą transportową oraz o stopniowym przeprowadzaniu wymaganych inwestycji. W dniu 2 maja 1989 r. rząd Walonii zatwierdził notę Ministra Transportu, w której przewidziano, że „najważniejszym celem walońskiej władzy wykonawczej jest zatem podjęcie wszelkich możliwych działań, aby walońskie porty lotnicze i lotniska szybko osiągnęły próg rentowności. Aby osiągnąć ten cel, należy podjąć równocześnie szereg działań, szczególnie w dziedzinie infrastruktury”.

2.1.2. *Utworzenie spółki BSCA i umowa Region/BSCA z 1991 r.*

- (28) W 1991 r. Region utworzył spółkę BSCA w celu zarządzania portem lotniczym Charleroi Bruxelles Sud (zwanym dalej „portem lotniczym Charleroi”).
- (29) Na mocy umowy z dnia 9 lipca 1991 r. (zwanej dalej „umową Region/BSCA”) Region przyznał spółce BSCA na okres 50 lat:
- koncesję na usługi w zakresie zarządzania handlowego własnością publiczną portu lotniczego Charleroi,
 - koncesję państwową na stałe i wyłączne użytkowanie strefy portu lotniczego.
- (30) W umowie Region/BSCA – w tym w specyfikacji istotnych warunków zamówienia dołączonej do umowy (zwanej dalej „specyfikacją istotnych warunków zamówienia”) – ustalono podział kosztów między regionem Walonii a spółką BSCA.
- a) Jeżeli chodzi o koncesję na usługi, w umowie Region/BSCA ⁽¹⁰⁾ przewidziano, że spółka BSCA „wlicza do swoich kosztów” obowiązki związane z zarządzaniem technicznym i handlowym strefy portu lotniczego. Zgodnie z art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia Region miał jednak wziąć na siebie „koszty usług z zakresu ochrony przeciwpożarowej ⁽¹¹⁾ i konserwacji ⁽¹²⁾” do dnia 1 stycznia 1997 r.
- b) Jeżeli chodzi o koncesję państwową, w umowie przewidziano, że Region odpowiada za doprowadzenie strefy objętej koncesją do odpowiedniego stanu, a także za przeprowadzenie w tej strefie wszelkich prac w zakresie zagospodarowania, instalacji i wyposażenia ⁽¹³⁾, podczas gdy spółka BSCA pozostaje odpowiedzialna za sprzątnięcie i utrzymanie strefy objętej koncesją (...) ⁽¹⁴⁾. W specyfikacji istotnych warunków zamówienia ⁽¹⁵⁾ przewidziano ponadto roczny lub wieloletni program wyposażania zaproponowany przez spółkę BSCA i przyjęty w porozumieniu z Regionem, za którego finansowanie odpowiadał będzie organ udzielający koncesji.
- (31) W odniesieniu do opłat w umowie ⁽¹⁶⁾ przewidziano, że:
- spółka BSCA ma prawo pobierać opłaty związane z ruchem w porcie lotniczym, a także opłaty za świadczenie wszystkich usług, które będzie zapewniać,
 - w zamian za udzielenie koncesji spółka BSCA uiszcza na rzecz Regionu roczną opłatę wynoszącą 35 % opłat lotniczych pobranych przez BSCA w poprzednim roku. Opłata ta jest przypisana do funduszu przeznaczonego na finansowe uregulowanie problemów środowiskowych wynikających z obsługi portu lotniczego.

2.1.3. *Środki dotyczące wypłaty dotacji z tytułu „usług z zakresu ochrony przeciwpożarowej i konserwacji” przez Region na rzecz spółki BSCA w latach 1997–2002*

- (32) Na mocy aneksu nr 2 do specyfikacji istotnych warunków zamówienia okres, w którym Region miał pokrywać „koszty usług z zakresu ochrony przeciwpożarowej i konserwacji”, został przedłużony do dnia 1 stycznia 2000 r.

⁽⁹⁾ Nota Belgii z dnia 24 lutego 2014 r.

⁽¹⁰⁾ Art. 3 ust. 2 umowy Region/BSCA.

⁽¹¹⁾ Zgodnie z art. 12 specyfikacji istotnych warunków zamówienia usługi z zakresu ochrony przeciwpożarowej definiuje się w odniesieniu do norm Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

⁽¹²⁾ Zgodnie z art. 12 i 19 specyfikacji istotnych warunków zamówienia konserwację definiuje się jako „usługi konserwacji technicznej budynków, pasów, otoczenia, parku samochodowego itd.” oraz „konserwację terenów, budynków, wyposażenia budynków i urządzeń objętych koncesją lub oddanych do dyspozycji, w taki sposób, aby mogły być stale dostępne do użytku w przewidzianym celu”.

⁽¹³⁾ Art. 10 ust. 1 umowy Region/BSCA.

⁽¹⁴⁾ Zgodnie z art. 13 ust. 2 umowy Region/BSCA spółka BSCA pozostaje odpowiedzialna za sprzątnięcie i utrzymanie strefy objętej koncesją. Musi również zapewnić wszelkie drobne lub duże niezbędne naprawy. Aneks nr 1 do umowy ogranicza jednak odpowiedzialność spółki BSCA jedynie do dużych napraw, które wynikałyby z niewypełnienia obowiązku bieżącego utrzymania.

⁽¹⁵⁾ Art. 22 specyfikacji istotnych warunków zamówienia dołączonej do umowy Region/BSCA.

⁽¹⁶⁾ Art. 18 umowy Region/BSCA.

- (33) Region zapewnił również pokrycie kosztów usług z zakresu ochrony przeciwpożarowej i konserwacji za lata 2000⁽¹⁷⁾ i 2001⁽¹⁸⁾.
- (34) Jeżeli chodzi o 2002 r., Belgia twierdzi, że chociaż Region nadal przewidywał dalsze udzielanie rekompensaty z tytułu tych kosztów, utworzenie spółki SOWAER i wprowadzenie nowych ram prawnych spowodowały opóźnienie w formalnym potwierdzeniu przedłużenia tej rekompensaty. Zdaniem Belgii dalsze pokrywanie tych kosztów znajduje potwierdzenie w piśmie z dnia 5 lipca 2001 r. skierowanym przez spółkę BSCA do walońskiego organu ds. transportu i infrastruktury, w którym wyszczególniono główne pozycje budżetu spółki BSCA na 2002 r. dotyczące kosztów związanych z tymi usługami, w następstwie rozmowy telefonicznej potwierdzającej pokrycie przez Region kosztów tych usług za 2002 r.

2.1.4. Główne założenia planu inwestycji w porcie lotniczym Charleroi na lata 1999–2000

- (35) Pod koniec lat 90. doradcy zewnętrzni przeprowadzili szereg badań dotyczących możliwości rozwoju portu lotniczego Charleroi. Region zlecił firmie Tractebel przeprowadzenie strategicznego badania rozwoju portu lotniczego Charleroi, które zakończono w kwietniu 2000 r.⁽¹⁹⁾ Równocześnie firma Roland Berger International Management Consultant zrealizowała w lipcu 2000 r. badanie dotyczące rozwoju strategii w zakresie portów lotniczych dla Walonii⁽²⁰⁾. Ponadto w kontekście negocjacji z Regionem, które prowadzono od początku 2001 r. w związku z ewentualnym wejściem kapitałowym do spółki BSCA, przedsiębiorstwo Grands Travaux de Marseille zleciło przeprowadzenie badania możliwości rozwoju portu lotniczego⁽²¹⁾.
- (36) Zdaniem Belgii nawet przed przeprowadzeniem tych badań wiadomo było, że należy zbudować nowy terminal w północnym obszarze portu ze względu na ograniczenia techniczne związane z istniejącą infrastrukturą⁽²²⁾. Część gruntów została już wywłaszczona przez Intercommunale Igretec, podmiot odpowiedzialny za stworzenie parku „Aéropole”. W latach 90. Region sam dokonywał wywłaszczeń, zaś w 1999 r. Intercommunale zbyło na jego rzecz grunty, które wcześniej wywłaszczyło. Na tych gruntach zbudowano nowy terminal pasażerski funkcjonujący obecnie.
- (37) Podczas posiedzenia w dniu 20 lipca 2000 r. region Walonii zatwierdził wytyczne dotyczące umowy ramowej w sprawie wieloletniego programu inwestycji w porcie lotniczym Charleroi, uwzględniające w szczególności „koncepcję nowego terminalu pasażerskiego” o całkowitym budżecie wynoszącym 113,74 mln EUR.

Tabela 1

Inwestycje w infrastrukturę przewidziane w umowie ramowej z dnia 20 lipca 2000 r.

(w mln)

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

⁽¹⁷⁾ Na mocy dekretu z dnia 16 grudnia 1999 r. zawierającego ogólny budżet wydatków regionu Walonii na rok budżetowy 2000 oraz rozporządzenia rządu Walonii z dnia 27 września 2000 r. udzielającego spółce BSCA dotacji na obsługę przeznaczoną na pokrycie wydatków związanych z usługami z zakresu ochrony przeciwpożarowej i konserwacji portu lotniczego Charleroi za 2000 r.

⁽¹⁸⁾ Na mocy dekretu z dnia 14 grudnia 2000 r. zawierającego ogólny budżet wydatków regionu Walonii na rok budżetowy 2001 oraz rozporządzenia rządu Walonii z dnia 4 października 2001 r. udzielającego spółce BSCA dotacji na obsługę przeznaczoną na pokrycie wydatków związanych z usługami z zakresu ochrony przeciwpożarowej i konserwacji portu lotniczego Charleroi za 2001 r.

⁽¹⁹⁾ Badanie to dotyczyło planu rozwoju portu lotniczego Charleroi Bruxelles Sud w perspektywie średnioterminowej (5 lat) i długoterminowej (20 lat). Odnosiło się ono do projektu nowego terminalu północnego i zawierało dokładny opis zaproponowanych inwestycji.

⁽²⁰⁾ Badanie to wykazało możliwe nisze rynkowe dla portu lotniczego Charleroi, a w szczególności możliwość stworzenia bazy tanich linii lotniczych, wymieniając przedsiębiorstwo Ryanair. W badaniu obliczono inwestycje wymagane do celów rozwoju portu lotniczego i dotyczące: systemu pasów startowych, wywłaszczeń, kanalizacji i różne sieci, niwelacji terenu, nowego terminalu, parkingu dla użytkowników i prywatnego dojazdu do portu lotniczego, publicznego dojazdu drogowego do portu lotniczego oraz innych kwestii (paliwa, wieży kontroli lotniska, taboru itd.).

⁽²¹⁾ Badanie to potwierdziło istnienie segmentu rozwoju portu lotniczego Charleroi, a mianowicie segmentu tanich linii lotniczych, regionalnych przedsiębiorstw lotniczych i przedsiębiorstw czarterowych. Badanie to potwierdziło, że z przedsiębiorstwem Ryanair wiązała się możliwość szybkiego zwiększenia ruchu w krótkim terminie przy wykorzystaniu 5 samolotów, których bazą byłby ten port lotniczy. W badaniu tym przeanalizowano również warunki techniczne związane z przyjęciem przedsiębiorstw lotniczych Easyjet i Go, a także regionalnych i czarterowych przedsiębiorstw lotniczych.

⁽²²⁾ Wspomniane ograniczenia techniczne miały związek z koniecznością posiadania systemu ILS (Instrument Landing System) kategorii III w celu umożliwienia lądowania w złej widoczności, co stanowiło niezbędny warunek przyjęcia przedsiębiorstw lotniczych wykorzystujących samoloty, których bazą byłby ten port lotniczy, oraz przedsiębiorstw prowadzących regularny przewóz lotniczy. Pierwotna wersja projektu parku działalności gospodarczej „Aéropole” obejmowała wówczas obszar o wiele bardziej wysunięty na południe, w ten sposób, że uniemożliwiała rozwój infrastruktury portu lotniczego.

- (38) W dniu 8 listopada 2000 r. Region przyjął decyzję wykonawczą do jego decyzji z dnia 20 lipca 2000 r. zmieniającą założenia wieloletniego programu inwestycji i określającej łączny koszt inwestycji na kwotę 121 mln EUR. Zgodnie z notą dołączoną do tej decyzji, „inwestycje związane z nowym terminalem i z jego infrastrukturą towarzyszącą będą realizowane jedynie na bieżąco w miarę zmiany sytuacji w zakresie określonych potrzeb. Pokrycie kosztów tych inwestycji należy zbadać w zależności od rozwoju działalności”. W nocie wyjaśnia się przeprowadzaną na tym etapie wycenę kosztów generowanych przez nowy terminal: „jeżeli wymagałyby tego faktyczne potrzeby portu lotniczego (...), budowa nowego terminalu i związanej z nim infrastruktury towarzyszącej może prowadzić do inwestycji na kwotę rzędu 1 514 mln BEF”, tj. około 37,5 mln EUR, w nocie tej nie przedstawiono jednak szczegółowego harmonogramu inwestowania tej kwoty (zob. tabela 9). W tym czasie nie określono jeszcze zasad finansowania programu inwestycji portu lotniczego Charleroi ⁽²³⁾.

Tabela 2

Inwestycje w infrastrukturę przewidziane w nocie dołączonej do decyzji z dnia 8 grudnia 2000 r.

(w mln)

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

A: finansowanie bezpośrednie przez Region, B: dotacje na inwestycje.

2.1.5. Utworzenie spółki SOWAER w dniu 1 lipca 2001 r.

- (39) W dniu 1 lipca 2001 r. Region utworzył spółkę pod swoją wyłączną kontrolą, Société Wallonne des Aéroports (zwaną dalej „SOWAER”), aby zapewnić rozwój infrastruktury portów lotniczych w Regionie, oddać tę infrastrukturę do dyspozycji spółek zarządzających odnośnymi portami lotniczymi i utrzymać ich funkcjonowanie, przyjmując na siebie pokrycie kosztów dużych prac konserwacyjnych i remontowych.
- (40) W pierwszej kolejności decyzją z dnia 23 maja 2001 r. dotyczącą „wdrożenia mechanizmu finansowego i utworzenia spółki celowej” Region zatwierdził statut i plan finansowy spółki SOWAER na lata 2001–2004 ⁽²⁴⁾, a w szczególności całkowitą kwotę inwestycji w porcie lotniczym Charleroi wynoszącą 3 753 mln BEF, tj. około 93 mln EUR, w tym 28 mln EUR na nowy terminal (zob. tabela 3).

Tabela 3

Inwestycje w infrastrukturę przewidziane w planie finansowym spółki SOWAER, zatwierdzone przez Region w dniu 23 maja 2001 r.

(w mln)

	2001	2002	2003	2004	Razem BEF	Razem EUR
Grunty	253	15	0	38	306	7,59
Infrastruktura	741	709	548	319	2 317	57,44

⁽²³⁾ Przewidywano wówczas interwencję finansową spółki Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT), z której ostatecznie zrezygnowano. We wspomnianej nocie wskazano również, że „należy zatem dostosować istniejące dokumenty (umowę koncesji, specyfikację istotnych warunków zamówienia i dołączone protokoły) w zależności od nowej formuły, która zostanie przyjęta w odniesieniu do finansowania inwestycji”.

⁽²⁴⁾ Przekazane w załączniku 19 do pisma Belgii z dnia 26 sierpnia 2003 r.

	(w mln)					
	2001	2002	2003	2004	Razem BEF	Razem EUR
Terminal	10	500	500	120	1 130	28,01
Razem	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

- (41) W marcu 2002 r. zarządowi spółki SOWAER przedstawiono bardziej szczegółowy plan finansowy, w którym uwzględniono ostatnie zmiany programów inwestycji w Liège i w Charleroi ⁽²⁵⁾. Plan ten następnie aktualizowano w regularnych odstępach czasu (około raz na rok).
- (42) Również zgodnie z planem finansowym spółki SOWAER zatwierdzonym w dniu 23 maja 2001 r. ograniczono wkład do funduszu ochrony środowiska do kwoty 75 mln BEF (1,86 mln EUR) na 2002 r. Ten plan finansowy przewidywał również wliczenie do przychodów spółki SOWAER salda funduszu ochrony środowiska z tytułu powierzonych tej spółce zadań delegowanych.

2.1.6. *Umowa SOWAER/BSCA z dnia 15 kwietnia 2002 r. oraz aneks nr 3 do umowy Region/BSCA z dnia 29 marca 2002 r.*

- (43) W dniu 15 kwietnia 2002 r. spółka SOWAER, która w dniu 29 marca 2002 r. przejęła koncesję państwową przyznaną spółce BSCA w 1991 r., zawarła ze spółką BSCA umowę przeniesienia koncesji państwowej (zwaną dalej „umową SOWAER/BSCA z 2002 r.”), na mocy której:
- spółka BSCA może korzystać ze strefy portu lotniczego w sposób wyłączny do 2040 r. do celów obsługi tego portu. Spółka SOWAER zobowiązuje się zrealizować program inwestycji w tej strefie portu lotniczego (zwany dalej „programem inwestycji”), który został szczegółowo opisany w umowie SOWAER/BSCA i który jest identyczny z programem wspomnianym w motywie 40 powyżej. Spółka SOWAER zobowiązuje się ponadto do przeprowadzenia dużych prac konserwacyjnych i remontowych w odniesieniu do gruntów, budynków i infrastruktury,
 - w zamian za udostępnienie strefy portu lotniczego, realizację programu inwestycji i przeprowadzanie dużych prac konserwacyjnych spółka BSCA uiszcza opłatę koncesyjną składającą się z następujących elementów:
 - rocznej części zmiennej wynoszącej 35 % opłat lotniczych i ograniczonej pułapem podlegającym zmianom wraz z upływem czasu (zwaną dalej „ograniczoną opłatą zmienną”),
 - rocznej opłaty ryczałtowej, która również podlega zmianom wraz z upływem czasu (zwaną dalej „opłatą ryczałtową”).
- (44) Prawie równocześnie, w dniu 29 marca 2002 r., Region i spółka BSCA podpisały aneks zmieniający umowę Region/BSCA. Zgodnie z tym aneksem – aneksem nr 3 do umowy Region/BSCA ⁽²⁶⁾ – Region zobowiązał się wypłacać na rzecz spółki BSCA:
- dotację umożliwiającą jej pokrycie kosztów ponoszonych w związku z udostępnieniem przez spółkę SOWAER gruntów, budynków i infrastruktury portu lotniczego. Dotacja ta odpowiadała opłacie ryczałtowej, o której mowa w motywie 43, tym samym więc spółka BSCA uiszczała ostatecznie tylko ograniczoną opłatę zmienną,
 - dotację zwrotną na pokrycie wydatków (kosztów i inwestycji) ponoszonych przez spółkę BSCA na usługi w zakresie utrzymania i ochrony przeciwpożarowej. Na mocy aneksu nr 3 zmieniono również art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia, przewidując w szczególności włączenie kosztów inwestycji lub kosztów amortyzacji inwestycji do rachunku zysków i strat w odniesieniu do kosztów usług z zakresu ochrony przeciwpożarowej i konserwacji.

2.1.7. *Rewizja programu inwestycji z dnia 3 kwietnia 2003 r.*

- (45) W dniu 3 kwietnia 2003 r. rząd Walonii przyjął do wiadomości rewizję programu inwestycji. Rewizja ta przewidywała w szczególności zmianę przepustowości nowego terminalu w odniesieniu do poziomu, który ustalono w początkowej wersji programu inwestycji. Przewidziano bowiem wówczas budowę terminalu o

⁽²⁵⁾ Przekazane w załączniku 2 do pisma Belgii z dnia 24 lutego 2014 r.

⁽²⁶⁾ Art. 3 ust. 2 pkt 2 aneksu nr 3 do umowy Region/BSCA z dnia 29 marca 2002 r.

przepustowości wynoszącej 3 mln pasażerów zamiast 2 mln pasażerów oraz budowę parkingu większego niż pierwotnie planowano. Rewizja ta odpowiadała kwocie dodatkowych inwestycji w wysokości 33 mln EUR.

2.1.8. *Umowa SOWAER/BSCA z dnia 4 kwietnia 2006 r. oraz aneks nr 5 do umowy Region/BSCA z dnia 10 marca 2006 r.*

- (46) W dniu 4 kwietnia 2006 r. umowę SOWAER/BSCA z 2002 r. zastąpiono nową umową (zwaną dalej „umową SOWAER/BSCA z 2006 r.”). W umowie tej zawarto najważniejsze postanowienia umowy SOWAER/BSCA z 2002 r. oraz określono przedmiot niektórych usług świadczonych przez spółkę SOWAER na rzecz spółki BSCA dodatkowo w stosunku do usług określonych w umowie SOWAER/BSCA z 2002 r. Ponadto umową tą zmieniono zasady obliczania kwoty opłat koncesyjnych, które spółka BSCA jest zobowiązana płacić na rzecz spółki SOWAER.
- (47) W dniu 10 marca 2006 r. zmieniono również umowę Region/BSCA w drodze aneksu nr 5 do tej umowy. Art. 3 ust. 2 pkt 2 umowy Region/BSCA stanowi odtąd, że:
- Region rekompensuje koszty ponoszone przez spółkę BSCA na usługi związane z ochroną przeciwpożarową i z bezpieczeństwem ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego,
 - rekompensata ta jest ograniczona pułapem. Pułap, który ustalono w wysokości 5 774 000 EUR na 2006 r., podlega corocznej indeksacji.
- (48) W aneksie wyjaśniono również, że kwotę rekompensaty finansowej należy poddać rewizji przed lipcem 2009 r.

2.1.9. *Aneks nr 6 do umowy Region/BSCA z dnia 15 stycznia 2008 r.*

- (49) W dniu 15 stycznia 2008 r. ponownie zmieniono umowę Region/BSCA (aneks nr 6). Zgodnie z tą zmianą:
- oprócz świadczenia usług związanych z ochroną przeciwpożarową i bezpieczeństwem ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego Region powierzył spółce BSCA świadczenie usług związanych z monitorowaniem i rejestrowaniem lotów, wstępnym planowaniem lotów⁽²⁷⁾, marshallingiem⁽²⁸⁾ i ochroną⁽²⁹⁾ (zadania te były wcześniej wypełniane bezpośrednio przez Region⁽³⁰⁾),
 - dotacja Regionu pokrywa odtąd nie tylko koszty spółki BSCA związane z ochroną przeciwpożarową i bezpieczeństwem ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego (przy zachowaniu pułapu), lecz także koszty związane z ochroną, monitorowaniem i rejestrowaniem lotów, wstępnym planowaniem lotów i marshallingiem.

2.2. Rozwój portu lotniczego Charleroi

- (50) Od dnia 1 maja 1997 r. port lotniczy Charleroi, którego do tego czasu pozbawiony był praktycznie regularnych użytkowników, nawiązał współpracę z przedsiębiorstwem Ryanair, początkowo w zakresie obsługi jednego połączenia Dublin-Charleroi. W kwietniu 2001 r. przedsiębiorstwo Ryanair ustanowiło w Charleroi swoją pierwszą bazę w Europie kontynentalnej, w której umieściło początkowo dwa samoloty, oraz otworzyło połączenia z nowymi miejscami przeznaczenia (Shannon, Glasgow, Pizą, Wenecją i Carcassonne).
- (51) W latach 2000–2013 ruch w Charleroi wzrósł z około 200 000 pasażerów do prawie 7 mln pasażerów.

⁽²⁷⁾ Zadanie to obejmuje (i) gromadzenie wszelkich informacji dotyczących ruchu statków powietrznych, (ii) gromadzenie różnych dokumentów statków powietrznych oraz (iii) planowanie i zarządzanie dotyczące płyty postojowej.

⁽²⁸⁾ Naprowadzanie samolotów na płytę postojową.

⁽²⁹⁾ Usługi związane z ochroną obejmują „kontrolę bezpieczeństwa, dozór elektroniczny, ochody i patrole kontrolne, kontrolę dostępu i wydawanie plaketek identyfikacyjnych dla odwiedzających”. Zadania związane z ochroną delegowano do spółki BSCA Security, w której 51 % udziałów posiada region Walonii, a 49 % udziałów posiada spółka BSCA.

⁽³⁰⁾ Zadania związane z ochroną i bezpieczeństwem w porcie lotniczym Charleroi powierzono spółce BSCA na mocy dekretu z dnia 19 grudnia 2007 r. zmieniającego dekret z dnia 23 czerwca 1994 r. dotyczący utworzenia i obsługi portów lotniczych i lotnisk regionu Walonii. Również na mocy tego dekretu spółka BSCA deleguje zadania związane z bezpieczeństwem do spółki BSCA Security, spółki akcyjnej powołanej w tym celu, której kapitał w 49 % należy do spółki BSCA i w 51 % do Regionu.

Tabela 4

Roczne statystyki ruchu w porcie lotniczym Charleroi

Rok	Liczba pasażerów	Rok	Liczba pasażerów
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) Przedsiębiorstwo Ryanair zawsze odpowiadało za ponad [70–80] (*) % ruchu w porcie lotniczym Charleroi.

2.3. Statut i własność kapitału spółki BSCA

- (53) Strukturę własności kapitału spółki BSCA przekształcano wielokrotnie od 2001 r. Na koniec 2000 r. spółka BSCA należała bowiem w ponad 80 % do spółki Sambrinvest ⁽³¹⁾ oraz w mniejszym zakresie do przedsiębiorstw Cockerill Sambre, Igretec ⁽³²⁾ i kilku innych akcjonariuszy.
- (54) Pierwsze przekształcenie odbyło się na podstawie decyzji rządu Walonii z dnia 8 lutego 2001 r. W drodze tej decyzji rząd zobowiązał kontrolowaną przez Region spółkę Sogepa ⁽³³⁾ do wykupu 2 680 akcji spółki BSCA (tj. 43,79 % jej kapitału) będących w posiadaniu spółki Sambrinvest, akcji własnych będących w posiadaniu spółki BSCA oraz udziałów, które chcieli sprzedać „akcjonariusze prywatni”. Ponadto w tej samej umowie rząd zobowiązał ministra właściwego ds. zarządzania portami lotniczymi do „sporządzenia umowy akcjonariuszy wiążącej spółkę SOWAER, spółkę Sambrinvest i ewentualnie Igretec, w której określona zostanie organizacja i koordynacja uprawnień zarówno walnego zgromadzenia, jak i zarządu oraz komitetu zarządzającego w spółce BSCA”.
- (55) Region podjął również decyzję o jednoczesnym podwyższeniu kapitału spółki BSCA: zasada takiego dokapitalizowania pojawia się w maju 2001 r. w decyzji rządu Walonii ⁽³⁴⁾. To podwyższenie kapitału, w kwocie 3 941 300 EUR, przeprowadzono w dniu 3 grudnia 2002 r., spółka SOWAER wniosła wkład gotówkowy w wysokości 3 808 660 EUR w zamian za udziały w kapitale spółki BSCA na poziomie 49,23 %.

(*) Informacje objęte tajemnicą służbową.

⁽³¹⁾ Spółka Sambrinvest jest podmiotem inwestującym w kapitał wysokiego ryzyka prowadzącym działalność w regionie Charleroi-Thuin. Jego celem jest wspieranie i rozwój MŚP. Do 2012 r. spółka Sambrinvest należała w 50 % do regionu Walonii.

⁽³²⁾ Igretec („Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques”) jest podmiotem międzygminnym odpowiedzialnym za zarządzanie badaniami technicznymi i gospodarczymi oraz ich realizację. Uczestniczy ono w rozwoju Charleroi i jego przekształcaniu poprzez rozwój portu lotniczego i sąsiadującego z nim parku Aéopole oraz zagospodarowanie stref przemysłowych, Igretec skupia 68 gmin, głównie z prowincji Hainaut. Jego przewodniczącym jest premier regionu Walonii.

⁽³³⁾ Spółka Société Wallonne de Gestion et de Participation (Sogepa) stanowi uprzywilejowane narzędzie finansowe regionu Walonii do celów pomocy przedsiębiorstwom w trakcie przegrupowania. Działa ona poprzez udzielanie pożyczek albo poprzez zastrzyki kapitałowe oraz zarządza udziałami kapitałowymi, obligacjami, zaliczkami i odsetkami, które region Walonii lub ona sama posiadają w tych spółkach w ramach zadań delegowanych przez rząd.

⁽³⁴⁾ Decyzja z dnia 23 maja 2001 r. zatytułowana „Rozwój portów lotniczych, wdrożenie mechanizmu finansowego i utworzenie spółki celowej”. Poprzez tę decyzję rząd Walonii zatwierdził statut spółki SOWAER, jej plan finansowy, prognozy budżetowe i strukturę zarządzania. Rząd Walonii wezwał spółkę Sogepa, aby przystąpiła do utworzenia spółki SOWAER, oraz postanowił, że „finansowanie środków środowiskowych, z wyjątkiem izolacji, zostanie zbadane przez spółkę SOWAER w porozumieniu ze spółkami będącymi koncesjonariuszami”.

Tabela 5

Zmiany struktury własności kapitału spółki BSCA ⁽¹⁾

(w %)

Rok	BSCA	SOWAER	Sogepa	Sambrinvest	Igretec	Belgian Airports	Inne
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

Dane liczbowe są ważne na dzień 31 grudnia wskazanego roku.

⁽¹⁾ Pisma władz belgijskich z dnia 21 września 2011 r. i z dnia 6 lutego 2014 r.

- (56) W latach 2002–2008 spółka SOWAER zarządzała udziałami kapitałowymi stanowiącymi około 49 % kapitału spółki BSCA. Według władz belgijskich udziałami tymi zarządzano na rzecz rządu Walonii.
- (57) W 2009 r. spółka BSCA otworzyła swój udział kapitałowy na partnerów prywatnych. W związku z tym konsorcjum Belgian Airports, złożone z włoskiej grupy SAVE i z belgijskiej spółki Holding Communal S.A. ⁽³⁵⁾, nabyło 27,65 % udziałów organu zarządzającego portem lotniczym. Konsorcjum Belgian Airports dysponuje prawem weta w odniesieniu do części ważnych decyzji, w tym dotyczących umów handlowych z przedsiębiorstwem Ryanair.

3. OPIS ŚRODKÓW

- (58) Niniejsza decyzja dotyczy dwóch rodzajów środków:
- środków wdrożonych przez Region i przez spółkę SOWAER na rzecz spółki BSCA (sekcja 3.1),
 - środków wdrożonych przez Region, spółkę SOWAER i spółkę BSCA na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair (sekcja 3.2).

⁽³⁵⁾ Spółkę tę zlikwidowano w 2011 r.

3.1. Środki wdrożone przez Region i przez spółkę SOWAER na rzecz spółki BSCA

(59) Przedmiotem postępowania są następujące środki wdrożone na rzecz spółki BSCA:

- na mocy umowy SOWAER/BSCA i decyzji w sprawie inwestycji – udostępnienie spółce BSCA gruntów i infrastruktury portu lotniczego Charleroi, realizacja programu inwestycji w celu ich modernizacji i powiększenia, a także świadczenie niektórych usług przez spółkę SOWAER, w tym duże naprawy infrastruktury, w zamian za opłatę uiszczaną przez spółkę BSCA (sekcja 3.1.1),
- na mocy umowy Region/BSCA – przyznanie przez Region dotacji na niektóre usługi związane z działalnością portu lotniczego (zob. sekcja 3.1.2),
- dokonanie przez spółkę SOWAER podwyższenia kapitału zakładowego spółki BSCA w dniu 3 grudnia 2002 r. (sekcja 3.1.3).

3.1.1. *Udostępnienie gruntów i infrastruktury portu lotniczego Charleroi, w tym infrastruktury zbudowanej dzięki programowi inwestycji, oraz świadczenie niektórych usług, w szczególności dużych napraw, w zamian za opłatę koncesyjną*

3.1.1.1. *Udostępnienie gruntów i infrastruktury portu lotniczego Charleroi, w tym infrastruktury zbudowanej dzięki programowi inwestycji, oraz świadczenie niektórych usług, w szczególności dużych napraw*

(60) Na mocy umowy SOWAER/BSCA z 2002 r. spółka SOWAER:

- przenosi na spółkę BSCA koncesję państwową obowiązującą do 2040 r., zezwalającą na stałe i wyłączone użytkowanie strefy portu lotniczego do celów jego obsługi,
- udostępnia spółce BSCA nowe inwestycje. Program inwestycji, który obejmuje w szczególności budowę nowego terminalu, przedłużenie pasa startowego, budowę drogi kołowania i dodatkowej płyty postojowej oraz wyposażenie wspomagające nawigację, opiewa na kwotę 93 mln EUR ⁽³⁶⁾,

Tabela 6

Program inwestycji dołączony do umowy SOWAER/BSCA z 2002 r.

	(w mln)					
	2001	2002	2003	2004	Razem BEF	Razem EUR
Grunty	253	15	0	38	306	7,59
Infrastruktura	741	709	548	319	2 317	57,44
Terminal	10	500	500	120	1 130	28,01
Razem	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

⁽³⁶⁾ Program ten jest identyczny z programem wspomnianym w motywie 41.

- przeprowadza duże prace konserwacyjne i remontowe w odniesieniu do gruntów, budynków i infrastruktury portu lotniczego znajdujących się w strefie objętej koncesją.
- (61) Programu inwestycji był poddawany corocznej rewizji. Rewizje te obejmowały zarówno aktualizacje związane z kosztami dodatkowymi, których nie przewidziano w kwietniu 2002 r., jak i decyzje dotyczące nowych inwestycji. W szczególności w dniu 3 kwietnia 2003 r. rząd Walonii przyjął do wiadomości rewizję programu inwestycji zatwierdzonej przez zarząd spółki SOWAER. W ramach tej rewizji ⁽³⁷⁾ przewidziano w szczególności nowy terminal o przepustowości większej niż początkowo planowano (3 mln pasażerów zamiast 2 mln pasażerów) oraz parking większy niż pierwotnie planowano. Wynikająca z niej kwota dodatkowych inwestycji wynosiła 33 mln EUR.
- (62) Rewizji programu inwestycji dokonywano corocznie do 2009 r. ⁽³⁸⁾. Całkowity koszt programu inwestycji spółki SOWAER w Charleroi na lata 2002–2010, po rewizji dokonanej przez zarząd spółki SOWAER podczas ostatniej aktualizacji programu w 2009 r., wynosi 219 103 435 EUR ⁽³⁹⁾. Chociaż wspomniany program inwestycji nazwano „programem inwestycji na lata 2002–2010 r.”, przewidziano w nim wydatki aż do 2017 r.

Tabela 7

Całkowity koszt programu inwestycji spółki SOWAER w Charleroi po rewizji dokonanej przez zarząd spółki SOWAER w 2009 r.

(w EUR)

Rodzaj inwestycji	
Inwestycje klasyczne	[180 000 000–210 000 000]
W tym grunty	[4 000 000– 5 000 000]
W tym płyta postojowa	[36 000 000–40 000 000]
W tym nowy terminal	[80 000 000–100 000 000]
W tym wieża kontroli	[10 000 000–13 000 000]
Dawne zobowiązania	[1 000 000–2 000 000]
Inwestycje generujące przychody	[3 000 000–4 000 000]
Bezpieczeństwo – ochrona – środowisko	[8 000 000–11 000 000]
Nadzwyczajne prace konserwacyjne	[4 000 000–6 000 000]
Razem	219 103 435

Źródło: Załącznik 7 do pisma władz belgijskich z dnia 21 września 2011 r.

⁽³⁷⁾ Według noty spółki SOWAER z dnia 3 kwietnia 2003 r. skierowanej do rządu Walonii w wyniku tej rewizji kwota programu inwestycji wzrosła z 93 mln EUR do 150,8 mln EUR, tj. o 57,8 mln EUR, w tym:

- a) 33 mln na powiększenie terminalu pasażerskiego w stosunku do poprzednich założeń,
- b) 3 mln na drugi etap budowy wieży kontroli,
- c) 2 mln na program dotyczący ochrony i bezpieczeństwa,
- d) 1,6 mln na przejęcie przez spółkę SOWAER salda należności budżetowych,
- e) 1,5 mln na reaktualizację transakcji nabycia gruntów wokół portu lotniczego,
- f) 12 mln na zabezpieczenie ewentualnych rozliczeń lub korekt,
- g) 4,8 mln z tytułu „zmienn”ości.

⁽³⁸⁾ Zob. nota Belgii z dnia 6 lutego 2014 r.

⁽³⁹⁾ Kwota ta nie obejmuje obowiązkowego programu inwestycji dodatkowych (który nie jest przedmiotem niniejszej decyzji) oraz inwestycji sfinansowanych ze środków własnych spółki BSCA.

- (63) Poza dużymi naprawami i pracami konserwacyjnymi spółka SOWAER zobowiązała się, na mocy umowy SOWAER/BSCA z 2006 r., do świadczenia dodatkowych usług na rzecz spółki BSCA, tj. w szczególności usług doradczych wszelkiego rodzaju (prawnych, środowiskowych, finansowych, administracyjnych itd.), analiz i zaleceń dotyczących hałasu związanego z portem lotniczym oraz definicji i aktualizacji systemu informacji geograficznej.

3.1.1.2. Opłata koncesyjna należna spółce SOWAER od spółki BSCA

- (64) W zamian za elementy opisane w sekcji 3.1.1.1 spółka BSCA uiszcza na rzecz spółki SOWAER opłatę koncesyjną.

(i) Postanowienia umowy

a. Okres od dnia 15 kwietnia 2002 r. do dnia 31 grudnia 2005 r.

- (65) Na mocy umowy SOWAER/BSCA z 2002 r. spółka BSCA uiszcza na rzecz Regionu opłatę koncesyjną składającą się z następujących elementów:

— rocznej zmiennej kwoty (zwanej dalej „ograniczoną opłatą zmienną”), wynoszącej 35 % opłat lotniczych pobranych w ciągu danego roku, ograniczonej pułapem ustalonym na kwotę 883 689 EUR w 2002 r. i zwiększanej o 2 % rocznie w latach 2003–2006, pułap ten wzrósł w 2007 r. do kwoty 2 650 000 EUR, którą zwiększano o 2 % rocznie i poddawano rewizji od 2015 r.⁽⁴⁰⁾. Opłata ta jest przypisana do funduszu na przeznaczonego finansowe uregulowanie problemów środowiskowych wynikających z obsługi portu lotniczego,

— rocznej kwoty ryczałtowej (zwanej dalej „opłatą ryczałtową”), której wysokość ustalono na 9 371 000 EUR na 2002 r. i którą w następnych latach poddawano indeksacji. Kwotę tę zwiększono do 13 525 000 EUR od 2010 r., a następnie poddawano indeksacji⁽⁴¹⁾.

- (66) Zgodnie z postanowieniami umowy koncesji Region/BSCA, zmienionej dnia 29 marca 2002 r., spółka BSCA otrzymuje jednak dotację od Regionu, która ma jej umożliwić „wypełnienie zadań w zakresie świadczenia usług publicznych w ramach obsługi portu lotniczego Charleroi, tj. pokrycie kosztów związanych z użytkowaniem gruntów, budynków i infrastruktury portu lotniczego udostępnionych jej przez spółkę SOWAER”. Dotacja ta jest równa ograniczonej opłacie ryczałtowej, w związku z czym spółka BSCA faktycznie uiszcza jedynie ograniczoną opłatę zmienną. Ponadto na podstawie umowy SOWAER/BSCA z dnia 15 kwietnia 2002 r. spółka BSCA jest zwolniona z uiszczania opłaty ryczałtowej w przypadku nieotrzymania dotacji od Regionu⁽⁴²⁾.

b. Okres od dnia 1 stycznia 2006 r.

- (67) Umowa SOWAER/BSCA z 2002 r. została zmieniona umową SOWAER/BSCA z 2006 r., obowiązującą od dnia 1 stycznia 2006 r. Zgodnie z postanowieniami tej umowy⁽⁴³⁾ spółka BSCA wypłaca spółce SOWAER:

— zmienną kwotę roczną, której wysokość ustalono na 1,5 EUR na pasażera i 8 EUR na tonę ładunku, przy czym stawki te podlegają indeksacji na podstawie wskaźnika cen konsumpcyjnych w Belgii⁽⁴⁴⁾. Pułap tej zmiennej kwoty ustalono w umowie na poziomie 956 533 EUR⁽⁴⁵⁾ na 2006 r., a następnie na poziomie 2 651 067 EUR począwszy od 2007 r., przy czym kwotę tę zwiększano o 2 % rocznie począwszy od 2008 r.,

— roczną kwotę ryczałtową wynoszącą 10 094 000 EUR, zwiększaną o 2 % rocznie.

⁽⁴⁰⁾ Art. 11 umowy SOWAER/BSCA z 2002 r.

⁽⁴¹⁾ *Idem*.

⁽⁴²⁾ Art. 11 ust. 3 umowy SOWAER/BSCA z 2002 r. stanowi, że „spółka BSCA zostanie zwolniona z uiszczania opłaty ryczałtowej proporcjonalnie do kwoty dotacji od regionu Walonii, której nie otrzyma lub którą przestanie otrzymywać z przyczyn przez nią nie zwinionych lub od niej niezależnych”.

⁽⁴³⁾ Art. 12 umowy na usługi SOWAER/BSCA z 2006 r.

⁽⁴⁴⁾ Od 2007 r. indeksacja odbywa się corocznie. Oblicza się ją na podstawie belgijskiego wskaźnika cen konsumpcyjnych.

⁽⁴⁵⁾ Pułap wynoszący 956 533 EUR odpowiada pułapowi wynoszącemu 883 689 EUR (przewidzianemu w umowie SOWAER/BSCA z 2002 r.) zwiększanemu o 2 % rocznie.

- (68) Równolegle w umowie koncesji na usługi z dnia 10 marca 2006 r. zawartej między Regionem a spółką BSCA zmieniono warunki dotacji ze strony Regionu przeznaczonej na pokrycie stałej części opłat spółki BSCA na rzecz spółki SOWAER ⁽⁴⁶⁾, oraz zachowano klauzulę zwolnienia, o której mowa w motywie 66 powyżej ⁽⁴⁷⁾.
- (69) Ponadto aneksem nr 1 z dnia 27 maja 2009 r. do umowy SOWAER/BSCA z 2006 r. spółki BSCA i SOWAER uzgodniły, że spółka BSCA będzie uiszczać na rzecz spółki SOWAER roczną dodatkową kwotę w wysokości [...] EUR za dodatkowy metr kwadratowy ⁽⁴⁸⁾ od 2009 r. w celu nabycia przez spółkę SOWAER nowych gruntów i związanego z tym zwiększenia obszaru objętego umową na usługi. Te dodatkowe kwoty wynosiły 1 206 EUR w 2010 r., 1 230 EUR w 2011 r., 1 255 EUR w 2012 r. i 1 280 EUR w 2013 r. ⁽⁴⁹⁾.
- (ii) Kwoty opłat uiszczonych przez spółkę BSCA na rzecz spółki SOWAER
- (70) Biorąc pod uwagę powyższe elementy, kwoty opłat faktycznie uiszczonych przez spółkę BSCA na rzecz spółki SOWAER zestawiono w tabeli 8 z uwzględnieniem rekompensat wypłaconych przez Region na rzecz spółki BSCA w

Tabela 8

Opłaty uiszczone przez spółkę BSCA na rzecz spółki SOWAER ⁽¹⁾

(w EUR)

Rok	Część stała	Część zmienna	Opłaty razem	Opłaty netto
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

Poza częścią stałą i częścią zmienną opłaty razem obejmują kwotę dodatkową, związaną ze zwiększeniem obszaru objętego umową na usługi od 2009 r., o której mowa w motywie 69. Opłaty netto obejmują dotację ze strony Regionu na rzecz spółki BSCA.

⁽¹⁾ Załącznik 2 do pisma Belgii z dnia 24 lutego 2014 r.

⁽⁴⁶⁾ Zgodnie z tym aneksem rekompensata finansowa ze strony Regionu na rzecz spółki BSCA może obejmować odtąd jedynie „koszty związane z użytkowaniem gruntów, budynków i infrastruktury portu lotniczego udostępnionych jej przez spółkę SOWAER celem świadczenia usług w zakresie ochrony przeciwpożarowej oraz bezpieczeństwa ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego”. Kwoty są zatem ujęte w budżecie Regionu jako „dotacja na rzecz spółki BSCA umożliwiająca jej wypełnianie zadań w zakresie świadczenia usług publicznych w ramach obsługi portów lotniczych”.

⁽⁴⁷⁾ Art. 12 ust. 3 umowy na usługi z dnia 4 kwietnia 2006 r. stanowi, że „spółka BSCA zostanie zwolniona z uiszczania zapłaty za usługi proporcjonalnie do kwoty dotacji od regionu Walonii, której nie otrzyma lub którą przestanie otrzymywać z przyczyn przez nią nie zawinionych lub od niej niezależnych”.

⁽⁴⁸⁾ Kwota ta podlega indeksacji w wysokości 2 % rocznie. Dotyczy ona powierzchni dodanych do zakresu przeniesienia koncesji począwszy od daty ich nabycia przez spółkę SOWAER.

⁽⁴⁹⁾ Załącznik 2 do pisma Belgii z dnia 24 lutego 2014 r.

3.1.2. Dotacja wypłacana przez Region na niektóre usługi związane z działalnością portu lotniczego

3.1.2.1. Postanowienia umowy

a) Okres od dnia 29 marca 2002 r. do dnia 31 grudnia 2005 r.

(71) Na mocy aneksu nr 3 z dnia 29 marca 2002 r. do umowy koncesji Region/BSCA zmieniono art. 3 ust. 2 umowy Region/BSCA i przewidziano, że region Walonii pokrywa wydatki związane z usługami z zakresu ochrony przeciwpożarowej i konserwacji:

— usługi z zakresu ochrony przeciwpożarowej określa się w odniesieniu do norm Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ⁽⁵⁰⁾,

— konserwację określa się jako „usługi konserwacji technicznej budynków, pasów, otoczenia, parku samochodowego itd.” ⁽⁵¹⁾, a także „utrzymanie terenów, budynków, wyposażenia budynków i urządzeń objętych koncesją lub oddanych do dyspozycji, w taki sposób, aby mogły być stale dostępne do użytku w przewidzianym celu” ⁽⁵²⁾.

(72) Na mocy aneksu nr 3 z dnia 29 marca 2002 r. zmieniono również art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia i przewidziano, że koncesjonariusz przedkłada organowi udzielającemu koncesji budżet obejmujący pozycje dotyczące ochrony przeciwpożarowej i konserwacji oraz prowadzi oddzielny rachunek zysków i strat, który organ udzielający koncesji może w każdej chwili przeanalizować i skontrolować.

„W rachunku zysków i strat uwzględnia się w szczególności:

— całkowity koszt personelu odpowiedzialnego za ochronę przeciwpożarową i konserwację obszaru portu lotniczego oraz kierownictwa tego personelu, w tym składki płacone przez pracodawców i związane z nimi rezerwy (nowa działalność),

— koszty różnych usług i towarów (w tym ewentualnych podwykonawców),

— koszty inwestycji lub koszty amortyzacji inwestycji ⁽⁵³⁾,

— ewentualne wydatki związane z podwykonawstwem w zakresie konserwacji i ochrony przeciwpożarowej”.

b) Okres od dnia 10 marca 2006 r. do dnia 31 grudnia 2007 r.

(73) Na mocy aneksu nr 5 z dnia 10 marca 2006 r. umowy koncesji Region/BSCA zmieniono art. 3 ust. 2 pkt 2 umowy Region/BSCA w następujący sposób: „Co roku w budżecie regionu Walonii uwzględnia się: (...) rekompensatę finansową przyznaną przez region Walonii na rzecz spółki BSCA na pokrycie kosztów świadczenia usług związanych z ochroną przeciwpożarową oraz z bezpieczeństwem ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego, zgodnie z warunkami określonymi w art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia dołączonych do niniejszej umowy”.

(74) Na mocy aneksu nr 5 zmieniono również art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Zmieniony art. 25 stanowi, że „usługi związane z bezpieczeństwem ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego obejmują bieżącą konserwację obszaru portu lotniczego, konserwację techniczną budynków, pasów, otoczenia, parku samochodowego, mniejszych prac kładzenia asfaltu, bieżącą konserwację i naprawy pasa startowego oraz dojazdów, konserwację oraz utrzymanie operacyjne oświetlenia pasa startowego i świateł podejścia, prace związane z koszeniem trawy, odgumianie pasa startowego i jego oznakowanie, odśnieżanie i wszelkie inne usługi zapewniające bezpieczeństwo ruchu naziemnego, obszaru portu lotniczego i infrastruktury, z wyjątkiem przestrzeni handlowych strefy portu lotniczego”.

(75) Na mocy art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia rekompensata finansowa na 2006 r. została ograniczona pułapem wynoszącym 5 774 000 EUR. Pułap ten podlega corocznej indeksacji do dnia 31 grudnia 2009 r. Kwotę rekompensaty finansowej należy poddać rewizji najpóźniej w drugim półroczu 2009 r.

⁽⁵⁰⁾ Art. 12 specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

⁽⁵¹⁾ *Idem*.

⁽⁵²⁾ Art. 19 specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

⁽⁵³⁾ Koszty inwestycji lub koszty amortyzacji inwestycji nie były wymienione w poprzednich dokumentach.

(76) Ponadto w art. 25 ust. 7 specyfikacji istotnych warunków zamówienia, który wprowadzono na mocy aneksu nr 5 z dnia 10 marca 2006 r., przewiduje się, że kwota rekompensaty nie może przewyższać faktycznych kosztów ponoszonych przez spółkę BSCA i że wszelka nadwyżka rekompensaty kosztów będzie przedmiotem rekompensaty budżetowej poprzez uwzględnienie jej w budżecie na następny rok.

c) Okres od dnia 1 stycznia 2008 r.

(77) W aneksie nr 6 z dnia 15 stycznia 2008 r. do umowy koncesji Region/BSCA zmienia się art. 25 ust. 1 specyfikacji istotnych warunków zamówienia i do usług, których świadczenie powierzono już spółce BSCA ⁽⁵⁴⁾, dodaje się monitorowanie i rejestrowanie lotów, wstępne planowanie lotów, marshalling i ochronę.

(78) Monitorowanie i rejestrowanie lotów polega na uzupełnianiu bazy danych administracji walońskiej informacjami dotyczącymi lotów (takimi jak liczba pasażerów, numer rejestracyjny, imię i nazwisko pilota, rodzaj samolotu, charakter lotu, miejsce, z którego przyleciał samolot, masa samolotu itd.). Planowanie lotów obejmuje komunikaty, plany lotu, przydział czasu na start lub lądowanie (slots), ogłoszenia przez radio oraz zarządzanie płytami postoju samolotów. Monitorowanie i rejestrowanie lotów oraz planowanie lotów zapewnia „biuro ds. nawigacji”.

(79) Marshaling obejmuje dwa zadania: marshaling „stand” wykonywany przez koordynatora stref podczas każdego przylotu oraz marshaling „follow me”, który polega na prowadzeniu samolotu za samochodem i jest stosowany wyłącznie w przypadku pilotów, którzy nie znają portu lotniczego (lotnictwa korporacyjnego), lub dużych samolotów kodu D. W porcie lotniczym Charleroi liczba takich operacji jest w znacznym stopniu ograniczona (do 100 rocznie).

(80) Usługi związane z ochroną określono w art. 25 ust. 2 specyfikacji istotnych warunków zamówienia zmienionym aneksem nr 6 z dnia 15 stycznia 2008 r. jak następuje: „kontrola bezpieczeństwa, dozór elektroniczny, obchody i patrole kontrolne, kontrola dostępu i wydawanie plaketek identyfikacyjnych dla odwiedzających”. Spółka BSCA powierza świadczenie usług związanych z zapewnieniem ochrony spółce akcyjnej prawa publicznego BSCA Security. Zadania spółki BSCA Security określono, odnosząc się do dekretu z dnia 23 czerwca 1997 r. w sprawie utworzenia portów lotniczych w regionie Walonii ⁽⁵⁵⁾. Spółka BSCA security należy w 51 % do regionu Walonii i w 49 % do spółki BSCA.

(81) Zasady dotyczące rekompensaty finansowej ustalono w następujący sposób w art. 25 ust. 1 zmienionej specyfikacji istotnych warunków zamówienia:

— jeżeli chodzi o usługi związane z ochroną przeciwpożarową oraz z bezpieczeństwem ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego, Region pokrywa koszty związane z ich świadczeniem zgodnie z zasadami określonymi w aneksie nr 5 (zob. motyw 75) do dnia 31 grudnia 2009 r., strony są zobowiązane przeprowadzić ponowną ocenę kwoty rekompensaty najpóźniej w drugim półroczu 2009 r.,

— jeżeli chodzi o usługi związane z monitorowaniem i rejestrowaniem lotów, wstępnym planowaniem lotów, marshallingiem i zapewnianiem ochrony ⁽⁵⁶⁾, Region pokrywa koszty związane z tymi usługami w latach 2008 i 2009. Od dnia 1 stycznia 2010 r. ponoszone koszty ograniczają się do zindeksowanej kwoty rekompensaty wypłaconej za poprzedni rok.

(82) W zmienionym art. 25 ust. 7 specyfikacji istotnych warunków zamówienia przewiduje się, że kwota rekompensaty nie może przewyższać faktycznych kosztów ponoszonych przez spółkę BSCA po odliczeniu opłat ewentualnie pobranych od użytkowników na pokrycie kosztów tych usług.

3.1.2.2. Kwota dotacji wypłaconej przez region Walonii

(83) W tabeli 9 znajduje się podsumowanie dotacji wypłaconych przez region Walonii na rzecz spółek BSCA i BSCA Security, bez uwzględnienia dotacji na „zadania publiczne” rekompensującej ryczałtową opłatę roczną.

⁽⁵⁴⁾ Usługi związane z ochroną przeciwpożarową i z bezpieczeństwem ruchu naziemnego oraz obszaru portu lotniczego.

⁽⁵⁵⁾ W załączniku 10 do pisma BE z dnia 05.02.2014 r. znajdują się statuty spółki BSCA security.

⁽⁵⁶⁾ W akapicie tym wspomina się również o usługach związanych z bezpieczeństwem ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego.

Tabela 9

Dotacje wypłacone przez region Walonii na rzecz spółek BSCA i BSCA Security ⁽¹⁾ w latach 2001–2013 (bez dotacji na „zadania publiczne” rekompensującej ryczałtową opłatę roczną)

	Ochrona przeciwpożarowa, bezpieczeństwo, utrzymanie	Ochrona i bezpieczeństwo	Biuro ds. nawigacji, w tym marshalling	Razem
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
Razem	69 266 576	78 073 852	2 596 388	149 936 816

Źródło: Załącznik 9 do pisma Belgii przekazany w dniu 6 lutego 2014 r., zmieniony w odniesieniu do dotacji w systemie Giro odpowiedzią Belgii przekazaną w dniu 25 marca 2014 r.

⁽¹⁾ Dotacje z tytułu ochrony i bezpieczeństwa wypłacono na rzecz spółki BSCA Security.

3.1.3. Podwyższenie kapitału dokonane przez spółkę SOWAER

- (84) W ramach projektów rozwoju, a w szczególności w ramach negocjacji dotyczących umów z 2001 r. z przedsiębiorstwem Ryanair, zarządowi spółki BSCA przedłożono notę strategiczną z dnia 31 lipca 2001 r., w której stwierdzono, że: „skumulowana strata spółki BSCA w ciągu trzech następnych lat wyniesie 164 mln. Jej kapitał własny na dzień 31.12.2003 r. powinien zatem zostać obniżony do kwoty 23 mln franków, co stanowi mniej niż 20 % obecnego kapitału wynoszącego 153 mln franków [belgijskich]. W związku z powyższym należy podwyższyć kapitał do kwoty 5 mln EUR, aby uniknąć niestabilnej sytuacji.”
- (85) W decyzji z dnia 23 maja 2001 r. w sprawie planu finansowego spółki SOWAER Region zatwierdził już bowiem zasadę kolejnych zastrzyków kapitałowych dokonywanych w spółkach zarządzających walońskimi portami lotniczymi ⁽⁵⁷⁾. Plan finansowy spółki SOWAER przewidywał w tym czasie „objęcie udziału kapitałowego w spółce BSCA wynoszącego +/- 60 mln BEF [...], a następnie w ciągu 3 lat 3 razy po 30 mln (kapitał wynosi 600 mln, udział kapitałowy spółki SOWAER wynosi 25 %, co daje 150 mln)”, czyli zastrzyk kapitałowy w wysokości 3,718 mln EUR rozłożony na trzy lata.

⁽⁵⁷⁾ W planie finansowym wskazano, że „rozwój przewidziany w odniesieniu do spółek BSCA i SAB będzie wymagał znacznego podwyższenia kapitału własnego (poza finansowaniem zewnętrznym), a co za tym idzie – monitorowania ze strony spółki SOWAER”.

- (86) Podwyższenie kapitału ostatecznie przeprowadzono jednorazowo, dnia 3 grudnia 2002 r. Kapitał subskrybowany został całkowicie uwolniony, spółka SOWAER wniosła więc wkład gotówkowy w wysokości 3,809 mln EUR, podczas gdy udziały w kapitale spółki BSCA wynosiły 49,23 % ⁽⁵⁸⁾.

3.2. Środki wdrożone przez Region i spółkę BSCA na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair ⁽⁵⁹⁾

3.2.1. Umowy z 2001 r.

- (87) Terminem „umowy z 2001 r.” określa się następujące dokumenty:

- zobowiązanie rządu Walonii z dnia 6 listopada 2001 r.,
- umowę zawartą między spółką BSCA a przedsiębiorstwem Ryanair z dnia 2 grudnia 2001 r. (zwaną dalej „umową z 2001 r.”),
- umowę w sprawie Promocy z dnia 12 grudnia 2001 r. oraz umowę z dnia 31 stycznia 2002 r. zawartą między spółką Promocy a spółką Leading Verge, objęte decyzją zarządu spółki BSCA dnia 31 lipca 2001 r. ⁽⁶⁰⁾.

3.2.1.1. Zobowiązanie rządu Walonii z dnia 6 listopada 2001 r.

- (88) Dnia 6 listopada 2001 r. Region zawarł umowę z przedsiębiorstwem Ryanair. W umowie tej przewidziano wprowadzenie dla przedsiębiorstwa Ryanair opłaty za lądowanie w wysokości 1 EUR za każdego pasażera odlatującego, co oznaczało obniżenie opłaty za lądowanie rzędu 50 % w stosunku do wysokości ustalonej i opublikowanej przez rząd Walonii, która wynikała z innej metody obliczeń ⁽⁶¹⁾ (w tym okresie bowiem opłaty lotniskowe obciążające przedsiębiorstwa lotnicze ustalano na podstawie cennika przyjętego i opublikowanego przez rząd Walonii, a nie przez spółkę BSCA). Ponadto Region zobowiązał się wypłacić przedsiębiorstwu Ryanair odszkodowanie za straty, które poniosłoby ono bezpośrednio w związku z ewentualną zmianą poziomu opłat lotniskowych lub godzin otwarcia portu lotniczego w latach 2001–2016, chyba że zmiany te zostałyby narzucone przez Unię Europejską, państwo federalne, Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego lub wynikały z innych wymogów prawa międzynarodowego.

3.2.1.2. Umowa z 2001 r., w tym postanowienia dotyczące spółki Promocy

- (89) Zgodnie z umową z 2001 r. zawartą między spółką BSCA a przedsiębiorstwem Ryanair spółka BSCA ustaliła dla przedsiębiorstwa Ryanair cenę za obsługę naziemną w wysokości 1 EUR za pasażera ⁽⁶²⁾, która była 10 razy mniejsza od ceny podanej w 2001 r. przez spółkę BSCA dla pozostałych użytkowników.
- (90) Spółka BSCA zobowiązała się również do wniesienia wkładu finansowego oraz poprzez świadczenie różnych usług do wydatków związanych z otwarciem bazy przedsiębiorstwa Ryanair w Charleroi ⁽⁶³⁾. Wkład ten wynosił:
- 250 000 EUR na koszty hotelu i utrzymania personelu przedsiębiorstwa Ryanair,
 - 160 000 EUR na uruchomienie nowej trasy, przy maksymalnej liczbie trzech tras na stacjonujący samolot, tj. maksymalnie 1 920 000 EUR,
 - 768 000 EUR na udział w kosztach rekrutacji i szkolenia pilotów i załóg przypisanych do nowych miejsc przeznaczenia obsługiwanych przez port lotniczy,
 - 4 000 EUR na zakup urządzeń biurowych.
- (91) Spółka BSCA musiała jednocześnie udostępnić nieodpłatnie przedsiębiorstwu Ryanair 100 metrów kwadratowych powierzchni biurowej i 100 metrów kwadratowych *engineering store* oraz zagwarantować niewyłączne prawo dostępu do sali szkoleń. Spółka BSCA musiała także zapewnić swoje usługi, aby przedsiębiorstwo Ryanair poniosło minimalne lub zerowe koszty związane z wykorzystaniem hangaru przeznaczonego do konserwacji samolotów.

⁽⁵⁸⁾ Pozostałe udziały uzyskane w wyniku podwyższenia kapitału zostały subskrybowane na łączną kwotę około 133 000 EUR przez niektórych akcjonariuszy mniejszościowych: spółki SONACA, Carolo Parking oraz Igretec.

⁽⁵⁹⁾ Dnia 6 lipca 2012 r. spółka BSCA zawarła nową umowę z przedsiębiorstwem Ryanair. Ponieważ umowy tej nie uwzględniono wśród środków zidentyfikowanych w decyzji o wszczęciu postępowania z 2002 r. ani wśród środków zidentyfikowanych w decyzji o rozszerzeniu z 2012 r., nie poddano jej analizie w niniejszej decyzji.

⁽⁶⁰⁾ Informacja podana podczas spotkania z udziałem Komisji i władz belgijskich w dniu 24 czerwca 2003 r.

⁽⁶¹⁾ W powszechnie obowiązującym systemie ogólnym opłatę za lądowanie obliczano na podstawie masy samolotów w tonach, natomiast dla przedsiębiorstwa Ryanair obliczano ją na innej podstawie i pobierano za każdego pasażera wylatującego.

⁽⁶²⁾ Pkt 1.3 umowy zawartej między spółką BSCA a przedsiębiorstwem Ryanair z dnia 2 grudnia 2001 r.

⁽⁶³⁾ Pkt 1.5 umowy zawartej między spółką BSCA a przedsiębiorstwem Ryanair z dnia 2 grudnia 2001 r.

- (92) Ponadto zgodnie z warunkami umowy z 2001 r. przedsiębiorstwo Ryanair i spółka BSCA założyły wspólną spółkę handlową zajmującą się promocją o nazwie „Société de Promotion de Brussels South Charleroi Airport” (zwaną dalej „Promocy”). Przedmiotem działalności spółki Promocy był rozwój portu lotniczego Charleroi i jego regionu poprzez wykorzystanie portu lotniczego w celach komercyjnych⁽⁶⁴⁾ (spółka Promocy finansowała na przykład część promocyjnych cen biletów przedsiębiorstwa Ryanair). Spółka BSCA i przedsiębiorstwo Ryanair musiały w równym stopniu wносить wkład w funkcjonowanie spółki Promocy⁽⁶⁵⁾. Spółka BSCA i przedsiębiorstwo Ryanair objęły zatem w równych częściach kapitał zakładowy spółki Promocy w łącznej wysokości 62 500 EUR. Ponadto zarówno spółka BSCA, jak i przedsiębiorstwo Ryanair wniosły wkład w wysokości 4 EUR za pasażera przewożonego przez przedsiębiorstwo Ryanair wylatującego z portu lotniczego Charleroi.
- (93) Opłaty za pasażera odlatującego mające zastosowanie do działalności prowadzonej przez przedsiębiorstwo Ryanair zgodnie z umową z 2001 r. oraz wkład w finansowanie spółki Promocy podsumowano w tabeli 10.

Tabela 10

Opłaty mające zastosowanie do przedsiębiorstwa Ryanair zgodnie z warunkami umowy z 2001 r.⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Opłata za lądowanie	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Opłata za pasażera	7	7	7,38	7,5	7,88	8	8	8	8	8	8	8
Obsługa naziemna	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Spółka Promocy	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4
Całkowita kwota netto zapłacona przez przedsiębiorstwo Ryanair	5	5	5,58	5,76	6,14	6,26	6,52	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6

Ceny przyjęte w umowie z 2001 r., wariant na dzień 1 kwietnia, zastosowano proporcjonalnie, aby zapewnić ich porównywalność w ujęciu rocznym (od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia).

(1) Opłaty za pasażera odlatującego zgodnie z danymi przekazanymi w odpowiedzi władz belgijskich z dnia 14 lipca 2011 r. Opłaty za lata 2001–2003 są identyczne z opłatami za 2004 r.

- (94) W zamian za to przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązało się względem spółki BSCA do stacjonowania pewnej liczby samolotów (od dwóch do czterech) w Charleroi i do wykonywania co najmniej trzech rotacji dziennie na każdy samolot odlatujący z Charleroi w okresie 15 lat (2001–2016), którego dotyczy umowa. Przedsiębiorstwo irlandzkie zapewniało zatem organowi zarządzającemu portem lotniczym ruch pasażerski, który pozwalał mu oczekiwać przychodów, zarówno z tytułu opłat lotniskowych, jak i z działalności innej niż lotniskowa. Zgodnie z umową, jeżeli przedsiębiorstwo Ryanair zakończyłoby działalność w Charleroi w ciągu pierwszych pięciu lat obowiązywania umowy, byłoby ono zobowiązane do zwrotu na rzecz spółki BSCA udziału w wydatkach związanych z otwarciem bazy przedsiębiorstwa Ryanair i z opłaty marketingowej. Począwszy od piątego roku obowiązywania umowy kwotę zwrotu ustala się metodą degresywną⁽⁶⁶⁾.

3.2.2. Rozporządzenie ministra z dnia 11 czerwca 2004 r. i pismo spółki BSCA z dnia 24 czerwca 2004 r.

- (95) Zdaniem Belgii, zgodnie z prawem krajowym, decyzją z 2004 r. *de facto* unieważniono umowy z 2001 r. W związku z tym Region zdecydował się przyjąć dnia 11 czerwca 2004 r. rozporządzenie ministra w sprawie promocyjnego obniżenia opłat należnych z tytułu lądowania statków powietrznych w porcie lotniczym Charleroi.

⁽⁶⁴⁾ Pkt 4 załącznika C do umowy zawartej między spółką BSCA a przedsiębiorstwem Ryanair z dnia 2 grudnia 2001 r.

⁽⁶⁵⁾ Pkt 1.6 załącznika C do umowy zawartej między spółką BSCA a przedsiębiorstwem Ryanair z dnia 2 grudnia 2001 r.

⁽⁶⁶⁾ Art. 2 umowy z 2001 r.

Rozporządzenie to weszło w życie w dniu 13 lutego 2004 r. Ustalono w nim, że w ramach promocji wysokość opłaty dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych z tytułu lądowania statku powietrznego świadczącego usługę regularnego przewozu lotniczego wynosi 1 EUR za pasażera (co oznacza taryfę, z której korzystało przedsiębiorstwo Ryanair zgodnie z umowami z 2001 r.). To ogólne obniżenie dotyczyło jedynie okresu trzydziestu sześciu miesięcy począwszy od wejścia w życie rozporządzenia ministra.

- (96) Pismem z dnia 24 czerwca 2004 r. ⁽⁶⁷⁾ spółka BSCA zobowiązała się wobec przedsiębiorstwa Ryanair do dalszego stosowania warunków umowy z 2001 r. do dnia 31 marca 2006 r., gwarantując w szczególności temu przedsiębiorstwu całkowity koszt korzystania z usług portu lotniczego wynoszący 5 EUR za pasażera wylatującego, co odpowiada poziomowi, który wynikałoby z zastosowania umów z 2001 r., jeżeli nadal obowiązywałyby one w 2005 r. i w 2006 r. (zob. tabela 10). Wspomniane tymczasowe ramy współpracy handlowej uwarunkowane były również faktem, że nie przekroczono pułapu 2 mln pasażerów rocznie w ramach całej działalności portu lotniczego ⁽⁶⁸⁾, mimo lekkiego przekroczenia tego pułapu odnotowanego w 2004 r. ⁽⁶⁹⁾ nie zmieniono jednak warunków zaproponowanych przedsiębiorstwu Ryanair w 2004 i w 2005 r.

3.2.3. Aneks z 2005 r.

- (97) Dekretem z dnia 3 lutego 2005 r. Region przekazał organom zarządzającym portem lotniczym, w tym spółce BSCA ⁽⁷⁰⁾, uprawnienie do ustalania taryf opłat lotniskowych.
- (98) Począwszy od dnia 1 kwietnia 2006 r. ogólną taryfę opłat za lądowanie pobieranych przez spółkę BSCA podniesiono do 2 EUR za pasażera odlatującego, ta kwota wynosząca 2 EUR podlega indeksacji. Ponadto wprowadzono system zniżek rocznych w zależności od liczby pasażerów odlatujących, zgodnie z tabelą 11.

Tabela 11

Obniżki opłat lotniskowych mające zastosowanie do wszystkich przedsiębiorstw prowadzących działalność w porcie lotniczym Charleroi od dnia 1 kwietnia 2006 r. ⁽¹⁾

Obniżki w ujęciu rocznym		
Wartość procentowa obniżki (%)	Od # pasażerów odlatujących	Do # pasażerów odlatujących
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⁾ Pismo władz belgijskich z dnia 14 lipca 2011 r. oraz <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>

- (99) Dnia 9 grudnia 2005 r. spółka BSCA zaproponowała przedsiębiorstwu Ryanair zawarcie nowej umowy handlowej z dnia 9 grudnia 2005 r. (zwanej dalej „aneksem z 2005 r.”) na okres od 1 kwietnia 2006 r. do 31 grudnia 2015 r.

⁽⁶⁷⁾ Pismo przekazane Komisji w piśmie od władz belgijskich z dnia 13 września 2004 r. Pismo to wysłano po zawarciu „Memorandum of Intent” (MOI) dnia 8 kwietnia 2004 r.

⁽⁶⁸⁾ Pkt 3b pisma z dnia 24 czerwca 2004 r.

⁽⁶⁹⁾ Łączna liczba pasażerów korzystających z portu lotniczego w 2004 r. wyniosła 2 034 140 (zob. tabela nr 1).

⁽⁷⁰⁾ Art. 35 i 36 dekretu z dnia 3 lutego 2005 r. w sprawie ożywienia gospodarczego i uproszczenia procedur administracyjnych. Postanowienia te zastosowano do portu lotniczego Charleroi w drodze aneksu nr 4 do umowy koncesji z 1991 r. zawartej między Regionem a spółką BSCA, którego art. 1 stanowi, że „koncesjonariusz ustala i pobiera od użytkowników kwotę opłat lotniskowych należnych z tytułu korzystania z portu lotniczego, którym zarządza”.

(100) Zgodnie z aneksem z 2005 r.:

- opłaty za lądowanie należne ze strony przedsiębiorstwa Ryanair oblicza się na podstawie taryfy ogólnej przewidującej obniżkę wynoszącą 50 % powyżej 200 000 pasażerów (zob. tabela 11),
- taryfy obsługi naziemnej („handlingu”) mające zastosowanie do działalności prowadzonej przez przedsiębiorstwo Ryanair są ustalone do 2015 r., zgodnie z tabelą 12,
- przedsiębiorstwo Ryanair podlega nowej opłacie o nazwie „infrastructure access fee”,
- w umowie nie przewiduje się większej liczby płatności ze strony spółki BSCA na rzecz spółki Promocy.

Tabela 12

Opłaty mające zastosowanie do przedsiębiorstwa Ryanair zgodnie z warunkami aneksu z 2005 r. ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Opłata za lądowanie			[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]
Opłata za pasażera			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Obsługa naziemna			[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]
Dostęp po infrastrukturze			[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]
Całkowita kwota netto zapłacona przez przedsiębiorstwo Ryanair			[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]
Różnica w stosunku do umowy z 2001 r.			[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]

Wartości opłaty za lądowanie opierają się na prognozach dotyczących liczby pasażerów przedsiębiorstwa Ryanair w momencie podpisania aneksu z 2005 r.

⁽¹⁾ Opłaty za pasażera odlatującego zgodnie z danymi przekazanymi w odpowiedzi władz belgijskich z dnia 14 lipca 2011 r.

(101) Komisja stwierdza, że kwoty za pasażera płacone przez przedsiębiorstwo Ryanair zgodnie z tabelą 12, z wyłączeniem roku [...], są identyczne z kwotami przewidzianymi w umowie z 2001 r. ⁽⁷¹⁾ (zob. tabela 10).

(102) Ponadto w umowie z 2005 r. przewiduje się, że na okres co najmniej 6 miesięcy począwszy od rozpoczęcia wykorzystywania nowego terminalu, przedsiębiorstwo Ryanair stacjonuje w Charleroi 4 samoloty przy minimum [25–32] rotacjach dziennie. W przeciwnym wypadku przedsiębiorstwo Ryanair zapłaci dodatkowo [10–25] %.

⁽⁷¹⁾ W prognozach przeprowadzonych przez Region nie uwzględnia się rocznej indeksacji opłat za lądowanie ani wzrostu liczby pasażerów przedsiębiorstwa Ryanair powyżej 1,75 mln, te dwie poprawki miały odwrotny wpływ na rzeczywistą kwotę opłat za pasażera poniesionych przez przedsiębiorstwo Ryanair.

3.2.4. Aneks z 2010 r.

- (103) Dnia 1 stycznia 2009 r. spółka BSCA wprowadziła opłatę dodatkową za pasażera płaconą przez wszystkie przedsiębiorstwa lotnicze prowadzące działalności w porcie lotniczym Charleroi z tytułu osób o ograniczonej możliwości poruszania się (zwaną dalej „opłatą PRM”). W aneksie nr 7 do umowy Region/BSCA uprawnia się bowiem spółkę BSCA do ustalenia takiej opłaty, co zdaniem Belgii jest zgodne z prawem Unii ⁽⁷²⁾. Opłatę PRM ustalono na kwotę 19,5 centów na pasażera odlatującego w 2009 r ⁽⁷³⁾.
- (104) Aneks do umowy zawartej między spółką BSCA a przedsiębiorstwem Ryanair (zwany dalej „aneksem z 2010 r.”) zawarto w następstwie wymiany pism między spółką BSCA a przedsiębiorstwem Ryanair w dniu 6 grudnia 2010 r. Przewiduje się w nim:
- odstępstwo na poziomie ogólnym od opłaty PRM, zgodnie z którym przedsiębiorstwo Ryanair zapłaci [10–30] centów za pasażera za rok rozpoczynający się dnia 1 lutego 2009 r. i kończący się dnia 31 stycznia 2010 r., ponadto w zasadach indeksacji opłaty PRM przewiduje się obniżenie taryfy proporcjonalnie do wzrostu ruchu generowanego przez przedsiębiorstwo Ryanair ⁽⁷⁴⁾,
 - obniżenie do [10-50] centów za pasażera na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair na podstawie taryfy obsługi naziemnej.

3.2.5. Zbycie udziałów spółki BSCA w spółce Promocy

- (105) Dnia 31 marca 2010 r. spółka BSCA dokonała zbycia swojego udziału kapitałowego w spółce Promocy wynoszącego 50 % kapitału na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair ⁽⁷⁵⁾. Spółka BSCA sprzedała akcję za kwotę równą ich wartości księgowej wynoszącą 31 100 EUR (tj. 100 EUR za akcję). Całe ryzyko oraz wszystkie obowiązki przeniesiono na jedyne akcjonariusza – przedsiębiorstwo Ryanair.
- (106) Zdaniem Belgii w chwili tego zbycia spółka Promocy posiadała środki pieniężne w wysokości 261 073 EUR (saldo aktywów, odliczenie od kapitału i od ustawowego kapitału rezerwowego) ⁽⁷⁶⁾. Spółka BSCA dokonała więc zbycia połowy kapitału spółki Promocy po znacznie niższej cenie niż połowa wartości środków pieniężnych.

4. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

4.1. Uwagi zainteresowanych stron dotyczące środków na rzecz spółki BSCA

4.1.1. Brussels Airport Company (zwane dalej „BAC”)

a) Uwagi otrzymane we wrześniu 2012 r. w następstwie przyjęcia decyzji o rozszerzeniu z 2012 r.

- (107) Przedsiębiorstwo BAC uważa, że wszystkie środki przyznane na rzecz spółki BSCA opisane w decyzji o rozszerzeniu z 2012 r. stanowią pomoc państwa, której nie można byłoby uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym.
- (108) Zdaniem przedsiębiorstwa BAC żadna inwestycja opisana w decyzji o rozszerzeniu z 2012 r. była przedmiotem wiążącej prawnie decyzji przed dniem 12 grudnia 2000 r.
- (109) Przedsiębiorstwo BAC uważa, że żadna z inwestycji w infrastrukturę nie dotyczyła wykonywania prerogatyw władzy publicznej, biorąc pod uwagę, że wszystkie te inwestycje stanowią zasadnicze elementy działalności gospodarczej operatora, łącznie z pracami mającymi na celu poprawę funkcjonowania portu lotniczego (takimi jak prace w zakresie systemów lądowania lub wydłużenia pasa startowego) lub sprzyjanie jego rozwojowi gospodarczemu (takimi jak prace dotyczące parkingów dla pojazdów, dróg dostępu lub hal konserwacyjnych).

⁽⁷²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 1).

⁽⁷³⁾ Kwota ta jest indeksowana rocznie, zob. <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>

⁽⁷⁴⁾ Opłata PRM w roku $N + 1 = [0,10-0,30]$ EUR \times Liczba pasażerów przedsiębiorstwa Ryanair w 2009 r. / Liczba pasażerów przedsiębiorstwa Ryanair w roku N. Liczba pasażerów przedsiębiorstwa Ryanair w 2009 r. wynosi 3 289 725.

⁽⁷⁵⁾ Spółka Promocy była spółką joint venture między spółką BSCA a przedsiębiorstwem Ryanair założoną z tytułu umów z 2001 r.

⁽⁷⁶⁾ Odpowiedź Belgii przekazana Komisji dnia 18 marca 2014 r., zacytowana „odpowiedź na wezwanie do udzielenia informacji z dnia 7 lutego 2014 r. przedstawione przez Komisję” (odpowiedź na pytanie 18)

(i) Płatność ze strony spółki BSCA za koncesję i infrastrukturę

- (110) Przedsiębiorstwo BAC twierdzi, że żaden ze środków przyznanych spółce BSCA opisanych w decyzji o rozszerzeniu z 2012 r. nie jest zgodny z testem prywatnego inwestora. W świetle praktyk sektora zwrot z inwestycji otrzymany przez Region/SOWAER jest znacznie niższy od zwrotu, jakiego oczekiwałby inwestor prywatny⁽⁷⁾.
- (111) Zdaniem przedsiębiorstwa BAC żadnej pomocy przyznanej na rzecz spółki BSCA nie ograniczono do niezbędnego minimum. Wynika to z faktu, że kwota zapłacona przez spółkę BSCA z tytułu koncesji i infrastruktury była stała w latach 2002–2010, z wyjątkiem wzrostu w 2007 r., podczas gdy liczba pasażerów oraz dochody wzrosły w tym samym okresie. W związku z powyższym średnia wartość netto infrastruktury wzrosła w przypadku spółki BSCA, podczas gdy średnie opłaty netto spadły.

(ii) Usługi świadczone przez spółkę SOWAER na rzecz spółki BSCA oraz usługi, których koszty zwraca Region

- (112) Jeżeli chodzi o usługi świadczone przez spółkę SOWAER na rzecz spółki BSCA oraz usługi, których koszty Region zwraca spółce BSCA, przedsiębiorstwo BAC oświadcza, że oprócz służb użyteczności publicznej, takich jak policja i służba celna, państwo belgijskie nie uczestniczy w żadnej innej działalności w porcie lotniczym w Brukseli. Przedsiębiorstwo BAC ponosi koszt usług z zakresu ochrony przeciwpożarowej, bezpieczeństwa i z utrzymania. Przedsiębiorstwa lotnicze, które wykorzystują port lotniczy w Brukseli, wnoszą bezpośrednio na rzecz przedsiębiorstwa Belgocontrol opłaty za usługi związane z monitorowaniem, rejestrowaniem lotów oraz planowaniem lotów. W porcie lotniczym Charleroi przedsiębiorstwa lotnicza nie muszą wносить opłat, by móc korzystać z tych usług. Usługi, których koszty region Walonii zwraca spółce BSCA, same w sobie nie są związane z wykonywaniem prerogatyw władzy publicznej.
- (113) Przedsiębiorstwo BAC uważa, że usługi te nie stanowią usług ogólnego interesu gospodarczego, ponieważ są nieodłącznie związane z obsługą portu lotniczego i z kluczowymi aspektami działalności gospodarczej portu lotniczego, a więc nie spełniają kryteriów wyroku w sprawie *Altmark*.
- (114) Przedsiębiorstwo BAC uważa, że płatności dokonane w celu zwrócenia należności spółce BSCA w ramach tych usług nie są zgodne z testem prywatnego inwestora i stanowią pomoc operacyjną. Ponieważ płatności z tytułu wykorzystywania infrastruktury dokonane przez spółkę BSCA na rzecz Regionu są niższe od płatności, jakie inwestor prywatny uznałby za możliwe do przyjęcia, taki inwestor nie zgodziłby się na dodatkowe płatności z tytułu usług, nie otrzymawszy odpowiadającego zwrotu.
- (115) Przedsiębiorstwo BAC podkreśla, że pomoc operacyjna może być uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym tylko w wyjątkowych okolicznościach i na ściśle określonych warunkach, w regionach znajdujących się w trudnej sytuacji gospodarczej. Żadna z powyższych okoliczności nie została spełniona w przypadku portu lotniczego Charleroi, a pomocy nie można uznać za zgodnej z rynkiem wewnętrznym.

(iii) Udział spółki SOWAER w podwyższeniu kapitału spółki BSCA.

- (116) Przedsiębiorstwo BAC wyraża wątpliwość, czy podwyższenie kapitału spółki BSCA w dniu 3 grudnia 2002 r. przeprowadzono zgodnie z testem prywatnego inwestora. Przedsiębiorstwo BAC podkreśla ponadto, że aby ocenić, czy inwestor prywatny dokonałby podwyższenia kapitału, nie należy uwzględniać pozostałej pomocy, z której korzysta spółka BSCA.

(iv) Wpływ na konkurencję

- (117) Przedsiębiorstwo BAC twierdzi, że uzyskana pomoc pozwoliła portowi lotniczemu Charleroi wzmocnić pozycję konkurencyjną w stosunku do innych portów lotniczych oraz innych środków transportu, takich jak pociąg dużych szybkości, ponieważ pozwala ona spółce BSCA na stosowanie niskich opłat lotniczych. Wynika z tego różnica między opłatami stosowanymi z Brukseli a opłatami stosowanymi w Charleroi, w szczególności ze względu na różnice między opłatą za pasażera a opłatami związanymi z bezpieczeństwem. Opłaty lotnicze pobierane przez spółkę BSCA są niższe od ceny rynkowej w stosunku do portu lotniczego w Brukseli i innych porównywalnych portów lotniczych położonych w obszarze napływu klientów portu lotniczego Charleroi (takich jak Eindhoven, Lille oraz Kolonia/Bonn).

⁽⁷⁾ Przedsiębiorstwo BAC wskazuje, że prywatny inwestor mógłby liczyć na zwrot z inwestycji w wysokości co najmniej 14 mln EUR (5 %) na podstawie inwestycji w wysokości 281 mln EUR przeprowadzonej przez spółkę SOWAER w infrastrukturę spółki BSCA. Spółka SOWAER otrzymała jednak jedynie zwrot w wysokości 0,66 % po opodatkowaniu podatkiem od osób prawnych w 2009 r. i ani region Walonii, ani spółka SOWAER nie uzyskały innych dochodów, takich jak dywidendy, w latach 2002–2007. W latach 2007–2009 kwota wypłaconej dywidendy była niższa niż 400 000 EUR, a w 2010 r. region Walonii otrzymał dywidendę w wysokości 4,66 mln EUR. Ponadto w 2009 r. koszty infrastruktury spółki BSCA w stosunku do dochodów stanowiły jedynie 6,7 %, chociaż normalnie powinny stanowić jedne z najwyższych kosztów ponoszonych przez port lotniczy. Roczne koszty amortyzacji przedsiębiorstwa BAC stanowią zatem 30 % dochodów rocznych.

(118) Zdaniem przedsiębiorstwa BAC różnica ta spowodowała stratę w wysokości 2,5 mln pasażerów w latach 2004–2011. Rozwój portu lotniczego Charleroi nie wynika jedynie z dodatkowego ruchu, którego nie wygenerowałby port lotniczy w Brukseli, o czym świadczy fakt, że średni roczny wzrost w próbie odniesienia obejmującej europejskie porty lotnicze wynosił 20,5 % w latach 2005–2011, podczas gdy ruch w Brukseli nie zmienił się. Ponadto wzrost liczby miejsc przeznaczenia i częstotliwości lotów w Charleroi wiązał się z likwidacją lub z obniżeniem częstotliwości lotów w Brukseli w odniesieniu do tych miejsc przeznaczenia.

b) Uwagi otrzymane w maju 2014 r. w następstwie publikacji wytycznych lotniczych dotyczących pomocy publicznej na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych.

(119) Przedsiębiorstwo BAC uważa, że zarówno pomoc inwestycyjna, jak i pomoc operacyjna, z której skorzystała spółka BSCA, stanowią pomoc państwa, której nie można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym. Wejście w życie wytycznych lotniczych wzmacnia jego zdaniem ten wniosek.

(i) Pomoc inwestycyjna

(120) Przedsiębiorstwo BAC jest zdania, że pomoc inwestycyjna, z której skorzystała spółka BSCA, stanowi pomoc państwa, którą należy uznać za niezgodną z rynkiem wewnętrznym, ponieważ nie jest ona proporcjonalna do celów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania (port lotniczy Bruxelles international nie był przepełniony) i nie jest ograniczona do niezbędnego minimum.

(ii) Pomoc operacyjna

1. Występowanie pomocy państwa zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE

(121) Zdaniem przedsiębiorstwa BAC w decyzji o wszczęciu postępowania skoncentrowano się głównie na różnicy w traktowaniu w odniesieniu do finansowania tej działalności między Charleroi a innymi przedsiębiorstwami działającymi w tym samym państwie członkowskim oraz innymi portami lotniczymi, takimi jak port lotniczy Bruxelles-National. W tym względzie przedsiębiorstwo BAC uważa, że zwrot kosztów tych usług dokonany przez region Walonii na rzecz spółki BSCA stanowi pomoc państwa oraz prowadzi do dyskryminacji między przedsiębiorstwem BAC a spółką BSCA w państwie belgijskim, ponieważ przedsiębiorstwo BAC powinno było samo ponieść te koszty.

2. Zgodność środków pomocy państwa z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE

(122) Zgodnie z pkt 137 wytycznych lotniczych dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych⁽⁷⁸⁾ (zwanymi dalej „wytycznymi lotniczymi”) należy spełnić pewną liczbę kryteriów, aby udzieloną pomoc można było uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym. Zdaniem przedsiębiorstwa BAC pomoc, z której skorzystała spółka BSCA, nie spełnia tych kryteriów.

a. Pomoc nie sprzyja osiągnięciu wyraźnie określonego celu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania.

(123) Podczas gdy porty lotnicze Charleroi i Bruxelles-National konkurują ze sobą w tym samym obszarze napływu klientów, zdaniem przedsiębiorstwa BAC, pomoc przyznana spółce BSCA doprowadziła bowiem do podwójnego wykorzystania przepustowości portu lotniczego w Belgii. Zwiększono zatem przepustowość portu lotniczego Charleroi, chociaż przepustowość portu lotniczego w Brukseli nie była do końca wykorzystana. Suma liczby pasażerów portów lotniczych Charleroi i Brussels Airport wynosiła zatem 25,4 mln w 2012 r., co jest liczbą jeszcze niższą od maksymalnej przepustowości związanej z przepływem pasażerów, jaką jest w stanie zaoferować port lotniczy Brussels Airport.

b. Brak potrzeby interwencji państwa

(124) Przedsiębiorstwo BAC podkreśla, że roczne natężenie ruchu w Charleroi przekraczało 1 mln pasażerów w latach 2001–2002 i 3 mln pasażerów w latach 2008–2009. Biorąc pod uwagę kategorie ustanowione w wytycznych lotniczych, spółka BSCA powinna była być w stanie ponieść sama większość, a nawet całość kosztów powstałych w porcie lotniczym Charleroi w okresie, którego dotyczy postępowanie wyjaśniające Komisji.

⁽⁷⁸⁾ Zob. przypis 8.

(125) Zdaniem przedsiębiorstwa BAC żadna pomoc operacyjna nie może zostać przyznana spółce BSCA od wejścia w życie wytycznych lotniczych, ponieważ od 2009 r. roczne natężenie ruchu pasażerskiego znacznie przekroczyło próg 3 mln.

c. Pomoc nie jest właściwa, a jej wysokość jest nieproporcjonalna.

(126) Zdaniem przedsiębiorstwa BAC opłaty uiszczane przez spółkę BSCA obejmujące następujące usługi mogłyby być bardziej odpowiednie: opłata za oddanie do dyspozycji infrastruktury portu lotniczego, opłata ponoszona w ramach zwrotu kosztów za usługi świadczone przez spółkę SOWAER, jak również w ramach zwrotu kosztów niektórych usług ze strony regionu Walonii. Zdaniem przedsiębiorstwa BAC pomoc państwa przyznana spółce BSCA nie ograniczała się do niezbędnego minimum a region Walonii i spółka SOWAER mogły wykorzystać politykę w mniejszym stopniu szkodliwą dla konkurencji.

d. Pomoc ma negatywny wpływ na konkurencję i wymianę handlową.

(127) Przede wszystkim przedsiębiorstwo BAC podkreśla, że w przeciwieństwie do tego, co zaleca się w pkt 131 wytycznych lotniczych, biznesplan spółki BSCA nie obejmował kwestii wpływu rozwoju jej działalności na ruch w porcie lotniczym Brussels Airport.

(128) Ponadto przedsiębiorstwo BAC zwraca uwagę Komisji, że sprawy tej nie można porównać ze sprawą portu lotniczego w Groningen, w której Komisja uznała pomoc operacyjną za zgodną z rynkiem wewnętrznym. W sprawie tej bowiem Komisja uznała konieczność odciążenia portu lotniczego w Schiphol oraz fakt, że porty lotnicze były wystarczająco oddalone, oba te elementy nie mają zastosowania w niniejszym przypadku.

(129) Pomoc ta, która pozwoliła spółce BSCA na sztuczne obniżenie kwoty opłat lotniskowych, przyniosła przedsiębiorstwu BAC następujące straty: znaczny spadek częstotliwości korzystania przez pasażerów oraz obniżenie częstotliwości lotów, a nawet likwidacja tras obsługiwanych również przez port lotniczy Charleroi.

(130) Jeżeli chodzi o spadek liczby pasażerów w porcie lotniczym Bruxelles-National, przedsiębiorstwo BAC podkreśla, że wynika ono głównie ze zjawiska przejścia jej klientów przez spółkę BSCA. Zdaniem przedsiębiorstwa BAC, chociaż częstotliwość korzystania z większości europejskich portów lotniczych zwiększyła się w latach 2005–2013, częstotliwość korzystania z portu lotniczego Bruxelles-National uległa stagnacji, podczas gdy jednocześnie rosła liczba pasażerów portu lotniczego Charleroi.

(131) Zdaniem przedsiębiorstwa BAC zjawisko przejścia jej klientów również wyjaśnia likwidację tras w porcie lotniczym Bruxelles-National oraz zmniejszenie częstotliwości niektórych lotów. Przedsiębiorstwo BAC wskazuje powiązanie zwłaszcza między zlikwidowanymi lotami w porcie lotniczym Bruxelles-National a wprowadzeniem odpowiadających lotów w porcie lotniczym Charleroi.

(132) Przedsiębiorstwo BAC zaleca, by Komisja w swojej przyszłej decyzji w sprawie przedmiotowej pomocy wskazała, zgodnie z programami ustanowionymi w nowych wytycznych, (i) że od dnia wejścia w życie nowych wytycznych nie można już przyznać spółce BSCA żadnej pomocy operacyjnej ani inwestycyjnej, (ii) że usługi portu lotniczego należy opodatkować na poziomie wystarczającym, by pokryć wygenerowane koszty krańcowe.

4.1.2. Brussels Airlines

a) Istnienie pomocy na rzecz spółki BSCA

(i) Działalność gospodarcza

(133) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines twierdzi, że usługi z zakresu ochrony przeciwpożarowej, utrzymania, ochrony i bezpieczeństwa, jak również usługi związane z lądowaniem, startem i infrastrukturą nie należą do zadań w zakresie świadczenia usług publicznych, lecz są częścią działalności gospodarczej polegającej na zarządzaniu portem lotniczym, a zatem nie należy ich dotować w sposób dyskryminujący. Usług tych nie można uznać za usługi ogólnego interesu gospodarczego. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines wskazuje, że inne sektory w regionie Walonii finansują swoje własne usługi z zakresu ochrony przeciwpożarowej i że tak właśnie dzieje się w porcie lotniczym w Brukseli. Biorąc pod uwagę, że region Walonii pokrywa koszty związane z bezpieczeństwem w porcie lotniczym Charleroi, spółka BSCA nie odzyskuje ich od przedsiębiorstw lotniczych, podczas gdy port lotniczy w Brukseli nie otrzymał żadnej rekompensaty z tego tytułu. Pasażerowie wylatujący z Brukseli ponoszą również opłatę na rzecz belgijskiego urzędu lotnictwa cywilnego, do czego nie są zobowiązani pasażerowie wylatujący z portu lotniczego Charleroi.

(ii) Korzyść

- (134) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines nie uważa, że Region/SOWAER zachowywały się jak prywatny inwestor kiedy udzielały pomocy spółce BSCA. Rentowność spółki BSCA wydaje wyższa dzięki dotacjom oraz środkom wyrównawczym, bez których jej marża zysku byłaby stale ujemna. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines zastanawia się również, czy połączona rentowność spółek BSCA i SOWAER odzwierciedla praktyki ukierunkowane na rynek. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines twierdzi, że Region nie zachowuje się jak inwestor prywatny, ponieważ taki inwestor nie zainwestowałby w spółkę strukturalnie deficytową.

(iii) Zakłócenia konkurencji

- (135) W latach 2004–2012, podczas gdy częstotliwość korzystania z portu lotniczego Charleroi przez pasażerów krótkich tras potroїła się, częstotliwości korzystania z portu lotniczego w Brukseli uległa stagnacji – współczynnik częstotliwości korzystania w 2012 r. jest taki sam jak w 2004 r. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines dodaje, że jego liczba pasażerów uległa zmianie z [...] mln na [...] mln. Biorąc pod uwagę powyższe stwierdzenia oraz fakt, że rozpatrywane łącznie częstotliwości korzystania z portów lotniczych wzrosły o 34 %, przedsiębiorstwo Brussels Airlines wnioskuje na tej podstawie, że wzrost dotyczył jedynie portu lotniczego Charleroi. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines twierdzi, że w latach 2004–2007 w innych europejskich portach lotniczych nastąpił wzrost (o ponad 20 %), jednak wzrostu w porcie lotniczym Charleroi nie można wyjaśnić jedynie wzrostem ruchu, ale również faktem, że duża liczba pasażerów korzystających zazwyczaj z portu lotniczego wolała skorzystać z portu lotniczego Charleroi. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines szacuje wysokości tej straty na [...] mln pasażerów rocznie na korzyść portu lotniczego Charleroi, co oznacza stratę dochodów szacowaną na ponad [...] mln EUR rocznie.

b) Podstawa prawna, na której należy oceniać zgodność pomocy udzielonej spółce BSCA

- (136) Zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines Komisja nie dysponuje podstawą prawną uprawniającą pomoc operacyjną, która (i) została przyznana przed wejściem w życie wytycznych lotniczych oraz (ii) była niezgodna z rynkiem wewnętrznym w momencie jej przyznania. Zastosowanie z mocą wsteczną wytycznych lotniczych jest niezgodne z ogólnymi zasadami prawa, a w szczególności, jak w niniejszym przypadku, jeżeli warunki uprawniające pomoc operacyjną są porównywalnie mniej restrykcyjne niż w przeszłości.
- (137) Przede wszystkim zasady pewności prawa i niedziałania prawodawstwa europejskiego z mocą wsteczną wykluczają możliwość, by przepisy Unii wywierały skutek prawny przed ich opublikowaniem, z wyjątkiem wyjątkowych okoliczności. W niniejszej sprawie zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines nie występują wyjątkowe okoliczności.
- (138) Po drugie, zawiadomienie Komisji w sprawie ustalania zasad stosowanych do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem stanowi, że Komisja jest zawsze zobowiązana do oceny zgodności z rynkiem wewnętrznym niezgodnej z prawem pomocy z uwzględnieniem kryteriów instrumentów prawnych obowiązujących w chwili przyznania pomocy. Zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines Komisja nie może zatem odejść od stosowania swoich własnych zasad, nie naruszając ogólnych zasad prawa (równego traktowania, uzasadnionego oczekiwania). Zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines nie istnieją zatem uzasadnione przesłanki, by nie zastosować tego zawiadomienia w niniejszej sprawie.
- (139) Ponadto pomoc operacyjna jest z natury rzeczy niezgodna z rynkiem wewnętrznym. Zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines zasadę tę jasno określono w wytycznych z 2005 r.
- (140) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines uważa, że podejście Komisji jest tym bardziej nie do przyjęcia w tej sprawie, że:
- Komisja zakazała uprzednio przedmiotowych środków, z których skorzystał port lotniczy Charleroi,
 - w decyzji o rozszerzeniu z 2012 r. Komisja rozszerzyła zakres środków objętych postępowaniem wyjaśniającym,
 - zgodnie z decyzją o rozszerzeniu środki będące przedmiotem postępowania są wyraźnie niezgodne z rynkiem wewnętrznym.

- (141) W związku z tym zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines region Walonii i spółka BSCA doskonale znały obowiązujące przepisy w zakresie pomocy państwa. Zakaz udzielania pomocy nie byłby zatem sprzeczny z zasadą uzasadnionego oczekiwania. Wręcz przeciwnie, niesprawiedliwe byłoby wsteczne uzasadnianie ich niezgodnego z prawem działania na szkodę osób trzecich, a w szczególności na szkodę tych, którzy przestrzegali zasad. Równowaga występujących interesów wyraźnie wymaga zakazu przedmiotowej pomocy.
- (142) Zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines stosując z mocą wsteczną wytyczne lotnicze w odniesieniu do wyraźnie niezgodnej przyznanej pomocy operacyjnej, Komisja uznaje w sposób dorozumiany tę niezgodność.
- c) Zgodność pomocy udzielonej spółce BSCA na podstawie nowych wytycznych lotniczych
- (i) Cel leżący w interesie ogólnym
- (143) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines zwraca uwagę Komisji na to, że oczekiwane pozytywne efekty polityki pomocy publicznej, takie jak rozwój i dostępność regionów, są niepewne.
- (144) Zjawisko fagocytozy ruchu w portach lotniczych na korzyść regionalnych portów lotniczych wywiera zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines wiele negatywnych skutków:
- po pierwsze, ponieważ powstaje dodatkowa przepustowość, podczas gdy przepustowość w innych portach lotniczych pozostaje niewykorzystana, ma miejsce nieefektywne powielanie infrastruktury. Na poparcie tego argumentu przedsiębiorstwo Brussels Airlines podkreśla, że w badanym okresie (w latach 2000–2012) przepustowość dostępna w porcie lotniczym Bruxelles-National była wystarczająca, by zapewnić przepływ większej liczby pasażerów. Przykładowo w 2011 r. przepustowość związana z przepływem pasażerów w porcie lotniczym w Brukseli wynosiła maksymalnie 28 mln pasażerów, natomiast jedynie 18,8 mln pasażerów skorzystało z tego portu lotniczego. W tym samym czasie przepływ w porcie lotniczym Charleroi wyniósł 5,9 mln pasażerów, podczas gdy jego przepustowość związana z przepływem pasażerów wynosiła 6–7 mln. Suma przepustowości związanych z przepływem pasażerów obu portów lotniczych w 2011 r. wynosi 24,7 mln, co oznacza całkowitą przepustowość niższą od maksymalnej przepustowości samego portu lotniczego w Brukseli,
 - po drugie, przedsiębiorstwo Brussels Airlines podkreśla, że rozwój działalności portu lotniczego Charleroi ze szkodą dla działalności portu lotniczego Bruxelles-National i przedsiębiorstwa Brussels Airlines ma negatywne skutki społeczne i gospodarcze. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines porównuje bezpośrednią i pośrednią wartość dodaną portów lotniczych w Brukseli i w Charleroi w latach 2007–2009. Wartość dodana portu lotniczego Charleroi wynosiła 38 mln EUR, podczas gdy wartość dodana portu lotniczego Bruxelles-National wynosiła 358 mln EUR. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines odnosi się również do liczby miejsc pracy utworzonych bezpośrednio i pośrednio przez porty lotnicze w latach 2007–2009. Podczas gdy zatrudnienie w porcie lotniczym Charleroi wzrosło w tym okresie o 589 EPC (ekwiwalent pełnego czasu pracy), liczba miejsc pracy w porcie lotniczym w Brukseli spadła o 1 057. Podczas gdy liczba pasażerów portu lotniczego Charleroi znacznie wzrosła w latach 2007–2009, w przeciwieństwie do liczby pasażerów portu lotniczego Bruxelles-National, bezpośredni i pośredni poziom zatrudnienia nie wzrósł do tego stopnia, by zrekompenzować spadek zatrudnienia w porcie lotniczym w Brukseli,
 - po trzecie, zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines zjawisko fagocytozy negatywnie odbiło się na rentowności tradycyjnych przedsiębiorstw, z korzyścią dla tanich linii lotniczych, których rentowność związana jest głównie z dotacjami. Zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines podczas gdy średnia rentowność stowarzyszenia AEA (Stowarzyszenia Europejskich Linii Lotniczych) jest niska, a nawet ujemna, w całym badanym okresie (w 2000 r. wynik finansowy przed odsetkami i opodatkowaniem wyniósł 0,9 mld EUR, a w 2012 r. -0,4 mld EUR), rentowność przedsiębiorstwa Ryanair jest wysoka (w 2000 r. wynik finansowy przed odsetkami i opodatkowaniem wyniósł 84 mln EUR, a w 2012 r.: 617 mln EUR). Zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines rentowność ta jest jednak wyższa dzięki dotacjom otrzymanym przez porty lotnicze. Zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines bez przedmiotowej pomocy (wycenianej na kwotę 720 mln EUR w 2011 r.) rentowność przedsiębiorstwa Ryanair byłaby znacznie niższa, a nawet ujemna.
- (145) Ponadto przedsiębiorstwo Brussels Airlines podkreśla, że przyznano pomoc operacyjną portowi lotniczemu Charleroi, chociaż (i) ten port lotniczy jest położony na tym samym obszarze napływu klientów, co port lotniczy Bruxelles-National oraz (ii) ten ostatni dysponował jeszcze niewykorzystaną przepustowością. W związku z tym zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines w biznesplanie opartym na prognozach dotyczących ruchu, frachtu i pasażerów należało uwzględnić możliwy wpływ rozwoju tego portu lotniczego na ruch w porcie lotniczym w Brukseli. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines podkreśla, że oceny tej nigdy nie przeprowadzono. We wszystkich przypadkach, jeżeli przeprowadzono by tę ocenę, wykazano by w niej wzrost ruchu w porcie lotniczym Charleroi ze szkodą dla ruchu w porcie lotniczym w Brukseli. Zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines następujący wynik odpowiadałby rzeczywistości: wzrost udziałów w rynku portu lotniczego Charleroi związany ze spadkiem udziałów w rynku portu lotniczego Bruxelles-National i ze spadkiem częstotliwości korzystania lub z zamknięciem wielu linii przedsiębiorstwa Brussels Airlines. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines potwierdza zatem, że pomoc operacyjna przyznana spółce BSCA nie przyczyniła się do osiągnięcia celu będącego

przedmiotem wspólnego zainteresowania. Wręcz przeciwnie, środki te doprowadziły do złego wykorzystania oraz marnotrawstwa zasobów.

(ii) Niezbędność pomocy

- (146) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines przypomina, że zgodnie z wytycznymi lotniczymi, aby skorzystać z pomocy operacyjnej, roczne natężenie ruchu w porcie lotniczym nie może przekraczać 3 mln pasażerów. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines podkreśla, że próg ten jest przekraczany od 2009 r. Ponadto przedsiębiorstwo Brussels Airlines twierdzi, że pomoc operacyjna, z której skorzystała spółka BSCA, nie zmieniła się w latach 2002–2008, podczas gdy teoretycznie BSCA powinna być w stanie pokrywać rosnącą część swoich kosztów operacyjnych. Ponadto od 2009 r. port lotniczy Charleroi powinien być w stanie pokrywać swoje koszty operacyjne i nie kwalifikował się do otrzymania innej pomocy operacyjnej.

(iii) Nieadekwatność środka pomocy

- (147) Zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines nawet jeżeli udowodniono by, że w 2008 r. port lotniczy Charleroi potrzebował jeszcze pomocy operacyjnej, to i tak pewne jest, że finansowanie publiczne spółki BSCA za pośrednictwem pomocy państwa było niewłaściwe politycznie, ponieważ port lotniczy Charleroi nie był rentowny. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines podkreśla ponadto, że wszystkie przedmiotowe środki były niewłaściwe ze względu na to, że według jego wiedzy region Walonii nie starał się a priori porównać swoich środków pomocy ze środkami, które mogłyby w mniejszym stopniu zakłócać konkurencję.

(iv) Zakłócenie konkurencji.

- (148) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines przypomina, że port lotniczy Charleroi jest położony na tym samym obszarze napływu klientów, co port lotniczy Bruxelles-National oraz że w badanym okresie ten ostatni dysponował jeszcze niewykorzystaną przepustowością. Ponadto przedsiębiorstwo Brussels Airlines podkreśla, że o ile liczba pasażerów portu lotniczego Charleroi wzrosła, liczba pasażerów portu lotniczego Bruxelles-National uległa stagnacji, a nawet zmniejszyła się w ostatnich latach, chociaż ruch lotniczy ogólnie wzrósł we wszystkich państwach europejskich.

4.1.3. Stowarzyszenie przedstawicieli przedsiębiorstw lotniczych (BAR)

a) Uwagi otrzymane w następstwie przyjęcia decyzji o rozszerzeniu z 2012 r.

- (149) Stowarzyszenie BAR wskazuje, że w porcie lotniczym w Brukseli koszty usług terminalowych (opłaty), koszty związane z bezpieczeństwem i niektóre koszty związane z ochroną oraz koszty usług z zakresu ochrony przeciwpożarowej ponoszą osoby, które korzystają z tych usług, podczas gdy w regionalnych portach lotniczych ponoszą je władze portów lotniczych lub władze regionalne. Zdaniem stowarzyszenia BAR stanowi to znaczną korzyść dla regionalnych portów lotniczych.

b) Uwagi otrzymane w następstwie publikacji wytycznych lotniczych dotyczących pomocy publicznej na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych.

(i) Jeżeli chodzi o zakłócenie konkurencji spowodowane udzieleniem pomocy operacyjnej na rzecz portu lotniczego Brussels South Charleroi Airport (BSCA),

- (150) Stowarzyszenie BAR przypomina w skrócie charakter przedmiotowej pomocy: jest to pomoc operacyjna otrzymana przez spółkę BSCA, wypłacona przez region Walonii, „prawdopodobnie przekazana przedsiębiorstwu Ryanair, przynajmniej częściowo”.

- (151) Stowarzyszenie BAR wskazuje, że Komisja, ogłaszając swój zamiar stosowania zasad określonych w wytycznych lotniczych „do wszystkich spraw dotyczących pomocy operacyjnej na rzecz portów lotniczych, nawet jeżeli pomoc przyznano przed dniem 4 kwietnia 2014 r.”, narusza zasadę pewności prawa i przyjmuje podejście przeciwne do podejścia, które zalecała w 2002 r. w swoim zawiadomieniu w sprawie ustalania zasad stosowanych do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem, ponieważ zdaniem stowarzyszenia BAR w zawiadomieniu tym określa się, że pomoc należy badać „z uwzględnieniem przepisów obowiązujących w dniu przyznania pomocy”. Ponadto stowarzyszenie BAR uważa, że ta zmiana polityki Komisji narusza również zasadę uzasadnienia, ponieważ Komisja nie wyjaśnia, dlaczego rozwój sektora lotnictwa miałyby mieć wpływ na badanie udzielonej w przeszłości pomocy operacyjnej, ani dlaczego odnosi się tylko tej pomocy, a nie pomocy na rozpoczęcie działalności pomocy inwestycyjnej. W tym względzie stowarzyszenie BAR podkreśla, że fakt, iż w swoim założeniu Komisja uznała przyznaną w przeszłości pomoc za zgodną z rynkiem wewnętrznym,

podczas gdy wcześniej oceniła ją inaczej, stanowi naruszenie nie tylko wspomnianych wyżej ogólnych zasad, ale także zasad dobrej administracji i uzasadnionego oczekiwania.

(152) Zdaniem stowarzyszenia BAR przedmiotowe środki pomocy, w tym środki przyznane w przeszłości spółce BSCA, nie są zgodne z rynkiem wewnętrznym, nawet jeżeli bada się je pod względem postanowień zawartych w wytycznych lotniczych, z następujących powodów:

- środki pomocy nie są konieczne – spółka BSCA przekroczyła próg miliona pasażerów, skoro przyjmuje 6 milionów pasażerów i musi być zatem w stanie pokryć swoje koszty eksploatacyjne. We wszystkich przypadkach pomocy operacyjnej nie można uznać za zgodną, skoro spółka BSCA odnotowała 3 miliony pasażerów, ani za konieczną w okresie poprzedzającym, skoro spółka BSCA powinna być w stanie ponieść swoje koszty eksploatacyjne,
- pomoc jest i była antykonkurencyjna – zdaniem stowarzyszenia BAR, biorąc pod uwagę, że spółka BSCA jest położona na tym samym obszarze napływu klientów, co port lotniczy Bruxelles-National, który dysponował zapasową przepustowością, region Walonii powinien być wziąć ten fakt pod uwagę podczas przyznawania pomocy, co nie miało miejsca.

(ii) Dodatkowe uwagi dotyczące równych warunków konkurencji

(153) Zdaniem stowarzyszenia BAR, jeżeli spółka BSCA uważa, że pomoc przeznaczona na świadczenie niektórych usług publicznych w porcie lotniczym powinna zostać dopuszczona, należy porównać te usługi z identycznymi usługami świadczonymi w porcie lotniczym Bruxelles-National. Stowarzyszenie BAR podkreśla jednak, że niektóre usługi świadczone na rzecz spółki BSCA uznaje się za usługi publiczne, a nie ma to miejsca w porcie lotniczym Bruxelles-National.

(154) Stowarzyszenie BAR zwraca uwagę na to, że pobieranie opłat lotniskowych nie może prowadzić do sytuacji dyskryminacji między użytkownikami. W szczególności stowarzyszenie BAR odnosi się do obniżek opłat lotniskowych, z których korzysta przedsiębiorstwo Ryanair, a z których nie korzystają pozostałe przedsiębiorstwa prowadzące działalność w tym porcie lotniczym, oraz do faktu, że opłaty lotniskowe w porcie lotniczym Bruxelles-National są znacznie wyższe.

(155) Stowarzyszenie BAR przypomina, że odkąd port lotniczy w Brukseli został sprywatyzowany, świadczeń usług wyraźnie nie uznaje się już za należące do sfery publicznej. Świadczenia te stanowią „działalność regulowaną”, w ramach której opłaty, które ponoszą użytkownicy lub pasażerowie portu lotniczego, są kontrolowane zgodnie z formułą.

(156) Ponadto stowarzyszenie BAR zwraca również uwagę Komisji na założenie subsydiowania skrośnego, ponieważ Ryanair prowadzi swoją działalność jednocześnie w porcie lotniczym Charleroi oraz w porcie lotniczym Bruxelles-National. Jeżeli założenie to okazałoby się słuszne, bez wątpienia wiązałyby się to z zakłóceniem konkurencji.

4.1.4. Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA)

a) Uwagi otrzymane w następstwie przyjęcia decyzji o rozszerzeniu z 2012 r.

(157) Stowarzyszenie AEA twierdzi, że dotacje przyznawane na rzecz małych regionalnych portów lotniczych są dopuszczalne, tylko jeżeli przyznaje się je w sposób niedyskryminacyjny na rzecz wszystkich użytkowników portu lotniczego i jeżeli nie powodują zakłóceń między portami lotniczymi położonymi na tym samym obszarze napływu klientów. Stowarzyszenie AEA przyznaje, że porty lotnicze mogą dostosować swoją infrastrukturę, aby odpowiedzieć na potrzeby określonych użytkowników, o ile przestrzegają zasady przejrzystości, powiązania z kosztami i niedyskryminacji.

4.1.5. Air France

a) Uwagi otrzymane w następstwie przyjęcia decyzji o rozszerzeniu z 2012 r.

(158) Przedsiębiorstwo Air France zwraca się do Komisji z wnioskiem o to, by nie zatwierdzała ona tego, co uważa za pomoc operacyjną zakłócającą konkurencję między przewoźnikami lotniczymi i między portami lotniczymi. Przedsiębiorstwo Air France uważa, że Komisja powinna przeprowadzić wyczerpujące porównanie opłat stosowanych w porcie lotniczym Charleroi z opłatami stosowanymi w portach lotniczych położonych na tym samym obszarze napływu klientów, w szczególności z portem lotniczym Bruxelles-National.

- (159) Ponadto przedsiębiorstwo Air France kwestionuje stosowanie z mocą wsteczną wytycznych lotniczych do spraw dotyczących pomocy na rzecz obsługi portów lotniczych, nawet jeżeli pomoc taką wypłacono przed ich publikacją, z kilku powodów:
- zdaniem przedsiębiorstwa Air France zastosowanie z mocą wsteczną wytycznych lotniczych sprzyja podmiotom działającym nieuczciwie poprzez prawne uznanie ich postępowania, które nie było zgodne z przepisami obowiązującymi w czasie, gdy miało miejsce. Podejście to jest natomiast krzywdzące dla podmiotów, które działały zgodnie z wcześniejszymi wytycznymi, nie przyjmując środków publicznych,
 - zastosowanie wytycznych lotniczych z mocą wsteczną do pomocy na obsługę przyznanej portom lotniczym jest sprzeczne z ogólnymi zasadami prawa i z orzecznictwem europejskim.
- (160) Przedsiębiorstwo Air France twierdzi, że nowe wytyczne będą sprzyjały nowym operatorom na niekorzyść dotychczasowych operatorów. Stwarzając bowiem nowemu przedsiębiorstwu lotniczemu możliwość płacenia tylko kosztu przyrostowego związanego z jego działalnością, wytyczne dyskryminują dotychczasowych operatorów portu lotniczego, którzy podlegają wyższym opłatom.
- (161) Ponadto przedsiębiorstwo Air France przypomina, że o ile warunek niedyskryminującego dostępu do infrastruktury portu lotniczego może zdawać się łatwy do spełnienia w teorii, praktyka jest zupełnie inna, ponieważ niektóre modele obsługi są umyślnie dyskryminowane.

4.1.6. BSCA

a) Uwagi otrzymane w następstwie przyjęcia decyzji o rozszerzeniu z 2012 r.

- (162) Spółka BSCA wzywa Komisję do zamknięcia postępowania z uwagi na brak pomocy państwa udzielonej na jej rzecz lub na rzecz jej partnerów handlowych.
- (163) Na wstępie spółka BSCA uważa, że czas, jaki upłynął od początku sprawy, może wzbudzać uzasadnione oczekiwanie po stronie spółki BSCA i jej klientów. Spółka BSCA przypomina, że Komisja została już poinformowana podczas pierwszego postępowania, które zakończyło się decyzją z 2004 r., o mechanizmie wprowadzonym przez region Walonii i przez spółkę BSCA w 1991 r. w ramach umowy koncesji i jej późniejszych zmian. Spółka BSCA kwestionuje zatem rozszerzenie zakresu środków objętych badaniem Komisji.
- (164) Spółka BSCA zwraca uwagę Komisji na znaczenie regionalnych portów lotniczych w świetle rozwoju gospodarczego i społecznego, dostępności regionu oraz turystyki. Spółka BSCA uważa, że liberalizacja transportu lotniczego przyczyniła się do powstania nowej kategorii pasażerów ukierunkowanych na *city trips* i krótkie podróże z przyczyn rodzinnych, a także nowych modeli gospodarczych zakładających niskie koszty, odpowiadających na takie nowe zapotrzebowanie. Spółka BSCA uważa zatem, że stanowi bardzo niewielką konkurencję w stosunku do portu lotniczego Bruxelles-National. W związku z tym spółka BSCA podkreśla bardzo ograniczony wpływ, jaki otwarcie w przeszłości połączenia między Dublinem a portem lotniczym Charleroi Bruxelles Sud miało na port lotniczy Bruxelles-National⁽⁷⁹⁾. Spółka BSCA uzasadnia swój sukces dynamiczną polityką, jaką wprowadziły w ostatnich latach władze Walonii, a także elastycznością swojej infrastruktury i dynamizmem personelu portu lotniczego.
- (165) W odniesieniu do usług świadczonych w interesie ogólnym spółka BSCA przypomina, że od 1991 r. otrzymuje rekompensatę z tytułu świadczenia usług świadczonych w interesie ogólnym określonych w art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia zawartych przez władze publiczne Walonii. Spółka BSCA kwestionuje analizę przeprowadzoną przez Komisję w decyzji z dnia 21 marca 2012 r., zaprzeczając, aby jej działania miały charakter pozagospodarczy. Organ zarządzający uważa, że chodzi tu z jednej strony o zmianę stanowiska Komisji w stosunku do jej istniejącej praktyki decyzyjnej, a z drugiej strony o nieznaną międzynarodowego i europejskiego prawa w zakresie ochrony i bezpieczeństwa transportu. Spółka BSCA przypomina Komisji, że powodem przeniesienia usług świadczonych w interesie ogólnym, świadczonych wcześniej przez administrację, była troska o dobre zarządzanie i elastyczność. Ponadto rekompensata wypłacana przez władze Walonii jest ograniczona pułapem, opiera się na kosztach i nie przynosi spółce BSCA żadnych korzyści. Ustanowiono system kontroli w celu uniknięcia jakiegokolwiek nadwyżki rekompensaty.
- (166) W odniesieniu do podwyższenia kapitału spółka BSCA przypomina, że Komisja nie wyraziła żadnych wątpliwości przy okazji pierwszego postępowania, oraz uważa, że działa ona zgodnie z testem prywatnego inwestora. Organ

⁽⁷⁹⁾ Decyzja 2004/393/WE, motyw 300.

zarządzający dodaje, że decyzję o tym podwyższeniu podjęto na podstawie wiarygodnego i realnego biznesplanu, oraz że było ono uzasadnione potrzebami w ramach znacznego rozwoju jej działalności. Spółka BSCA podkreśla w tym względzie, że Komisja zauważyła już w 2004 r., że spodziewane wyniki za 2003 r. były wyższe od wyników oczekiwanych w biznesplanie z 2001 r. Podobnie liczba pasażerów przesiadających się w porcie lotniczym BSCA oraz dochód z działalności operacyjnej przekroczyły w 2011 r. oszacowania przewidziane w tym samym biznesplanie. Ponadto rozwój działań spółki BSCA w partnerstwie z przedsiębiorstwem Ryanair miałby, zdaniem spółki BSCA, pozwolić skorzystać spółce SOWAER z korzystnych wyników otrzymanych przez spółkę BSCA w celu uzyskania znacznego zysku kapitałowego ze sprzedaży swojej części akcji w 2009 r.

4.2. Uwagi zainteresowanych stron dotyczące środków na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair

4.2.1. *Britannia*

(uwagi otrzymane w następstwie przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania z 2002 r.)

- (167) Przedsiębiorstwo lotnicze Britannia uważa, że oferowanie przez porty lotnicze wsparcia marketingowego i zniżek w zależności od liczby pasażerów, którą wnosi dane przedsiębiorstwo, jest rzeczą normalną, szczególnie w przypadku portów lotniczych, które nie mają jeszcze silnej pozycji. Korzyści te muszą być jednak proporcjonalne, realne i ograniczone w czasie. Przedsiębiorstwo Britannia niepokoi nierówność, jaka powstała między konkurencyjnymi przedsiębiorstwami lotniczymi, o których mowa w niniejszej sprawie. Opłaty lotniskowe są nierówne i nierealistyczne, tymczasem tanie linie lotnicze korzystają z pasów startowych, terminali czy systemu bezpieczeństwa w takim samym stopniu, co inne przedsiębiorstwa.

4.2.2. *Scandinavian Airlines*

(uwagi otrzymane w następstwie przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania z 2002 r.)

- (168) Przedsiębiorstwo SAS przypomina, że deregulacja europejskiego nieba przyczyniła się do powstania większej konkurencyjności między tradycyjnymi przedsiębiorstwami lotniczymi i również dzięki niej powstały nowe przedsiębiorstwa, które rozwinęły nową koncepcję przedsiębiorstwa. Niezmiernie istotne jest, aby ta konkurencja była zgodna z dorobkiem prawnym stosowanym w sposób przejrzysty i niedyskryminujący.

4.2.3. *KLM Royal Dutch Airline*

(uwagi otrzymane w następstwie przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania z 2002 r.)

- (169) Przedsiębiorstwo KLM wyjaśnia, że tanie linie lotnicze i tradycyjne przedsiębiorstwa oferują różne produkty i obydwa mają swoje uzasadnienie, zarówno na planie handlowym, jak i operacyjnym. Tanie linie lotnicze zasadniczo unikają dużych portów lotniczych, które mogą mieć duże obciążenie logistyczne i wysokie koszty użytkowania, wybierają one platformy regionalne, które pozwalają im na prowadzenie szybkich rotacji przy mniejszych kosztach. Zmian tych nie należy podważać, nie mogą one jednak stanowić uzasadnienia pomocy. Zdaniem przedsiębiorstwa KLM korzyści, jakie przedsiębiorstwo Ryanair otrzymuje w porcie lotniczym Charleroi znacznie wykraczają poza zakres art. 107 ust. 1 TFUE, a fakt, że przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązało się w zamian do pozostawiania pewnej liczby samolotów w porcie lotniczym Charleroi nic w tej kwestii nie zmienia.

4.2.4. *Air France*

(uwagi otrzymane w następstwie przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania z 2002 r.)

- (170) Przedsiębiorstwo Air France uważa, że obniżenie kosztów stosowanych względem przedsiębiorstwa Ryanair i obciążenie nimi regionu Walonii i spółki BSCA jest niekorzystne dla konkurentów przedsiębiorstwa Ryanair, którzy obsługują połączenia na rynku wewnątrzspółnotowym. Obniżenie opłaty za lądowanie pozwala przedsiębiorstwu Ryanair na obniżenie swoich kosztów eksploatacyjnych i w rezultacie sprawia, że jest ono w większym stopniu konkurencyjne niż jego konkurenci, nie tylko w przypadku lotów obsługiwanych z Charleroi i do Charleroi, lecz również w obrębie całej sieci połączeń obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Ryanair. Zobowiązanie regionu Walonii do rekompensaty również uważa się za korzyść, dzięki której przedsiębiorstwo Ryanair ma zapewnioną stabilność warunków obsługi, podczas gdy „zgodnie z praktyką korzystania z którejkolwiek platformy portu lotniczego otoczenie biznesu i otoczenie regulacyjne nigdy nie charakteryzują się sztywnymi ramami. Kwota opłat lotniskowych może zatem łatwo wzrosnąć, jeżeli organ zarządzający jest zmuszony do finansowania szczególnych środków w celu ewentualnego przyjęcia innych przewoźników, którzy chcieliby rozpocząć działalność w Charleroi, co więcej, zmiany dotyczące środków środowiskowych mogą również wymagać zmiany warunków korzystania z portu lotniczego.”.

4.2.5. Austrian Airlines

(uwagi otrzymane w następstwie przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania z 2002 r.)

- (171) Zdaniem przedsiębiorstwa Austrian Airlines wraz z pojawieniem się tanich linii lotniczych pojawiła się również kwestia dotacji między portami lotniczymi i regionami, które chcą być obsługiwane przez tych przewoźników. Zmiany te kwestionują zasadę wynagradzania za udostępnianie infrastruktury, przy czym dotyczy to jednej z podstawowych zasad środowiska lotnictwa cywilnego. Przyznana pomoc nie jest regresywna, jest niezależna od sukcesu odnoszonego przez przedsiębiorstwo Ryanair na obsługiwanych przez niego połączeniach i przynosi korzyść wyłącznie jednemu przedsiębiorstwu lotniczemu, co powoduje dyskryminację. Przedsiębiorstwo Austrian stwierdza, że taka „współpraca”, jaka istnieje między przedsiębiorstwem Ryanair a regionem Walonii, prowadzi do istotnego zakłócenia konkurencji między przedsiębiorstwami lotniczymi i jest w znacznym stopniu niezgodna z odpowiednim funkcjonowaniem lotniczego rynku wewnętrznego.

4.2.6. Stowarzyszenie mieszkańców gmin sąsiadujących z portem lotniczym Charleroi-Gosselies i pobliskich terenów ARACH)

(uwagi otrzymane w następstwie przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania z 2002 r.)

- (172) ARACH jest zaniepokojone faktem, że pomoc finansowa przyznana przedsiębiorstwu Ryanair prowadzi do „nadmiernego rozwoju portu lotniczego” na terenie miejskim, oraz stwierdziło, że „jako mieszkańcy i podatnicy jesteśmy zaniepokojeni wątpliwą pomocą publiczną przyznaną prywatnej spółce, gdyż mamy tu do czynienia z nadużyciem w zakresie wykorzystania środków budżetowych regionu Walonii”.

4.2.7. Zainteresowana strona A

(uwagi otrzymane w następstwie przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania z 2002 r.)

- (173) Zainteresowana strona A jest „wysoce zaniepokojona” dotacjami przyznanymi przez podmioty publiczne, które to dotacje mają wpływ na warunki konkurencji między różnymi środkami transportu: „W ten sposób przedsiębiorstwo Ryanair odnosi szczególną korzyść wynikającą z dotacji publicznych na połączenie Charleroi–Londyn, podczas gdy przedsiębiorstwo Eurostar, obsługiwane wspólnie przez przedsiębiorstwo SNCB, brytyjskie koleje i przedsiębiorstwo SNCF nie odnosi z tego tytułu żadnej korzyści. Między tymi dwoma środkami transportu występuje jednak bezpośrednia konkurencja na trasie Bruksela–Londyn. Przewoźnicy kolejowi sami odpowiadają za utrzymanie komunikacji połączenia, za zakup materiałów i trakcji, za opłaty z tytułu użytkowania infrastruktury i tunelu itp. W związku z tym równość traktowania konkurentów jest w tym przypadku zaburzona.”

4.2.8. Zainteresowana strona B

(uwagi otrzymane w następstwie przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania z 2002 r.)

- (174) Zainteresowana strona B twierdzi, że korzyści przyznane przedsiębiorstwu Ryanair odciażają jego strukturę kosztów i pozwalają mu na ustalanie niższych cen. Praktyki takie mają wpływ na warunki konkurencji, na jakich działają przedsiębiorstwa obsługujące połączenia z Charleroi lub z portu lotniczego Bruxelles-National na wszystkich obsługiwanych trasach. Konkurencji między tzw. przedsiębiorstwami „low-cost” nie należy analizować wyłącznie w kontekście poszczególnych tras. Wiele osób podróżujących traktuje miejsce przeznaczenia takie jak Wenecja czy Barcelona w sposób zamienny. Konkurencja funkcjonuje zatem na wszystkich trasach.
- (175) Przedsiębiorstwo to wyjaśnia, że bezpośrednie koszty ponoszone za wylot z Brukseli wynoszą 32,14 EUR na pasażera, dla przedsiębiorstwa Ryanair koszt wylotu z Charleroi wynosi zaś 5 EUR ⁽⁸⁰⁾.
- (176) Nawet jeżeli usługi obsługi naziemnej są dla przedsiębiorstwa Ryanair w większym stopniu ograniczone, niż dla innych przedsiębiorstw lotniczych, niniejsza zainteresowana strona zwraca uwagę, że liczne usługi obsługi naziemnej są jednak konieczne w przypadku wszystkich przedsiębiorstw. Ponieważ w porcie lotniczym Bruxelles-National rynek obsługi naziemnej jest otwarty dla konkurencji, koszty obsługi w porcie lotniczym Bruxelles-National nie powinny być zazwyczaj znacznie wyższe, niż koszty w porcie lotniczym Charleroi. Zasadniczo

⁽⁸⁰⁾ Koszty bezpośrednie przypadające na samolot i na rotację z Bruxelles-National obejmują opłaty za lądowanie, opłaty pasażerskie, inne opłaty i koszty obsługi. Licząc na podstawie liczby pasażerów przewidzianych w 2003 r. na 1 700 000 osób, otrzyma się różnicę kosztów w wysokości 23 mln EUR.

koszty obsługi w małych portach lotniczych są wyższe od kosztów obowiązujących w dużych portach lotniczych, ponieważ przedsiębiorstwa nie osiągają zazwyczaj krytycznego rozmiaru tak, aby powstały korzyści skali. Niniejsza zainteresowana strona uważa, że przedsiębiorstwo Ryanair zaoszczędziło w 2003 r. 17 mln EUR na rzeczywistych kosztach obsługi naziemnej i na opłatach za lądowanie. Okazuje się również, że spółka BSCA nie uwzględniła skutków dyrektywy Rady 96/67/WE⁽⁸¹⁾: port lotniczy powinien stosunkowo szybko osiągnąć liczbę dwóch milionów pasażerów rocznie, więc spółka BSCA będzie musiała zastosować dyrektywę w odniesieniu do tego prognozy i otworzyć rynek obsługi naziemnej dla innych operatorów.

- (177) Spółka BSCA nie działałaby jak inwestor prywatny, a jedynie ze względów politycznych i społecznych, zgodnie z instrukcjami regionu Walonii. Umowa zawarta na 15 lat nie pozwoli prawdopodobnie spółce BSCA na ugruntowanie jej pozycji jako rentownego przedsiębiorstwa i spółka ta będzie musiała kontynuować swoją działalność, nadal napotykać problemy w zakresie obsługi. Wycofanie się przedsiębiorstwa Ryanair może pogorszyć perspektywę zwrotu z inwestycji⁽⁸²⁾.
- (178) Spółka BSCA otrzymałaby wkład ze strony regionu Walonii zarówno w postaci przychodów z opłat lotniskowych w wysokości 65 %, jak i w postaci nieodpłatnego korzystania z infrastruktury, podczas gdy region Walonii wypłaca swój wkład na rzecz przedsiębiorstwa SOWAER. Zasadniczo każda płatność ze strony regionu Walonii musi ograniczać się do rekompensaty kosztów związanych z obowiązkiem świadczenia usług publicznych, który ciąży na spółce BSCA, przy czym sytuacja w tym względzie nie jest jasna.
- (179) Zdaniem tego przedsiębiorstwa, które przyznaje, że również kilkakrotnie korzystało z marketingowych korzyści na uruchomienie połączeń do nowych miejsc przeznaczenia, nigdy jednak nie korzystało ze zniżek w zakresie opłat lotniskowych lub kosztów obsługi naziemnej, korzyści przyznane przedsiębiorstwu Ryanair w Charleroi znacznie wykraczają poza obowiązujące praktyki. Uważa ono jednak, że podjęło równie poważne ryzyko handlowe, rozpoczynając niegdyś działalność w porcie lotniczym Bruxelles-National, gdzie istniała silna konkurencja ze strony przedsiębiorstwa Sabena.
- (180) Fakt, że niektóre inne organy zarządzające portami lotniczymi przyznają korzyści przedsiębiorstwu Ryanair nie miałyby znaczenia, aby wykazać, że port lotniczy Charleroi zachował się jak inwestor prywatny. Przedsiębiorstwo odnosi się do wyroku Steinike & Weiling⁽⁸³⁾.

4.2.9. Przedsiębiorstwo Brussels International Airport Company przekształcone w Brussels Airport Company (zwane dalej „BAC”)

(uwagi otrzymane w następstwie przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania z 2002 r.)

- (181) Zdaniem przedsiębiorstwa BAC spółka BSCA nie zachowałaby się jak inwestor prywatny, gdyby przyznawane przez nią korzyści ustalała na podstawie korzyści przyznawanych przez inne porty lotnicze⁽⁸⁴⁾. Fakt, że przedsiębiorstwo Ryanair otrzymuje korzyści również ze strony innych portów lotniczych nie jest w żadnym razie istotny, gdyż korzyści te mogą zostać również uznane za pomoc państwa.
- (182) Zainteresowana strona zwraca uwagę Komisji na kilka czynników, które należy uwzględnić w analizie ewentualnego przywrócenia rentowności spółce BSCA, a w których, jak się wydaje, pominięto zyski średniookresowe:
- (183) W grudniu 2002 r. spółka BSCA otrzymała dokapitalizowanie ze strony regionu Walonii w wysokości 4 mln EUR.
- Spółka BSCA „odnosi korzyść wynikającą ze zwolnienia z połowy kwoty jej opłat należnych regionowi Walonii za okres 2001–2006. Korzyść ta wynosi milion EUR rocznie, które spółka BSCA będzie musiała jednak zwracać począwszy od 2007 r.”,

⁽⁸¹⁾ Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36). Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 września 2003 r. dostosowującym do decyzji Rady 1999/468/WE przepisy odnoszące się do komitetów, które wspomagają Komisję w wykonywaniu jej uprawnień wykonawczych ustanowionych w instrumentach podlegających procedurze określonej w art. 251 Traktatu WE (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, s. 1).

⁽⁸²⁾ Przedsiębiorstwo przywołuje przykład przedsiębiorstwa Shannon w Irlandii. Przedsiębiorstwo Shannon przyznało przedsiębiorstwu Ryanair korzyści na pewien okres, którego potem nie przedłużyło. Przedsiębiorstwo Ryanair podjęło decyzję o przeniesieniu swojej działalności do innego portu lotniczego, a przedsiębiorstwo Shannon nie otrzymało oczekiwanego wystarczającego zwrotu z inwestycji.

⁽⁸³⁾ Wyrok Trybunału z dnia 22 marca 1977 r. w sprawie 78/76 Steinike & Weiling przeciwko Niemcom, Rec. 1977, s. 595, EU:C:1977:52: „Jakikolwiek naruszenie przez państwo członkowskie obowiązku wynikającego z Traktatu w związku z zakazem określonym w art. 92 nie może być uzasadnione faktem, że inne państwa członkowskie również nie wypełniają tego obowiązku, skutki większej liczby przypadków naruszenia konkurencji w zakresie wymiany handlowej między państwami członkowskimi nie znoszą się wzajemnie, lecz, wręcz przeciwnie, sumują się, co przyczynia się do wzrostu szkodliwych konsekwencji dla wspólnego rynku” (pkt 24).

⁽⁸⁴⁾ Taryfy ustanowione w portach lotniczych Frankfurt-Hahn i Londyn Stansted są wyższe, a obniżki niższe, chociaż przedsiębiorstwo Ryanair obsługuje 49 miejsc przeznaczenia z Londynu i 15 z Frankfurt-Hahn, w porównaniu z dziewięcioma miejscami przeznaczenia z Charleroi.

- Komisja powinna wziąć pod uwagę kwotę kosztów związanych z pracami rozbudowy portu lotniczego Charleroi szacowaną na 95 mln EUR oraz z zasadami finansowania. Jeżeli spółka BSCA nie ponosi kosztów tych prac, należałoby zweryfikować warunki udostępniania tej infrastruktury przez region Walonii na rzecz spółki BSCA. Niniejsza zainteresowana strona wątpi, aby przy aktualnym stanie infrastruktury port lotniczy był w stanie przyjąć taką liczbę pasażerów, która wystarczyłaby na zapewnienie równowagi finansowej spółki BSCA,
- region Walonii udostępnia nieodpłatnie spółce BSCA sprzęt i personel niezbędny do realizacji wszystkich działań w zakresie ochrony portu lotniczego Charleroi, tzn. kontroli pasażerów i ich bagaży przed wejściem na pokład samolotu, podczas gdy „zgodnie z zasadą ogólną koszty ochrony ponoszą użytkownicy portu lotniczego w formie opłaty za ochronę uiszczanej na rzecz operatora portu lotniczego albo w formie podatku, jeżeli usługi te zapewniają władze publiczne”.

4.2.10. Zainteresowana strona C

(uwagi otrzymane w następstwie przyjęcia decyzji o rozszerzeniu z 2012 r.)

- (184) Zainteresowana strona C uważa, że korzyści przyznane spółce BSCA i przedsiębiorstwu Ryanair przez region Walonii zakłócają konkurencję, oraz że porty lotnicze Charleroi i Bruxelles-National działają na tym samym rynku.
- (185) Zainteresowana strona C krytykuje stosunki między regionem Walonii, spółką BSCA i przedsiębiorstwem Ryanair oraz wynikające z tych stosunków różnice w zakresie opłat pobieranych od przedsiębiorstw lotniczych w Brukseli i Charleroi. W szczególności (i) opłat za utrzymanie nie pobiera się od użytkowników, lecz rekompensuje je region Walonii, (ii) opłaty za lądowanie faworyzują przedsiębiorstwo Ryanair, [...].
- (186) Zainteresowana strona C twierdzi również, że przedsiębiorstwo Ryanair nie płaci za usługi wchodzące w skład zwykłego zarządzania portem lotniczym, takie jak usługi z zakresu ochrony przeciwpożarowej, rozbudowa i budowa infrastruktury oraz opłaty za pasażera.

4.2.11. Brussels Airlines

a) Istnienie pomocy państwa

(i) Selektywna korzyść

- (187) Zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines przedsiębiorstwo Ryanair odniosło selektywną korzyść w porównaniu z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi.
- (188) Pomoc przyznana bowiem przez Region i przez spółkę SOWAER na rzecz spółki BSCA obniża koszty operacyjne spółki BSCA i pozwala jej na stosowanie niższych opłat względem przedsiębiorstw lotniczych, w tym przedsiębiorstwa Ryanair, obniżając również koszty operacyjne tego przedsiębiorstwa. W szczególności, biorąc pod uwagę, że region Walonii pokrywa koszty związane z ochroną w porcie lotniczym Charleroi, spółka BSCA nie odzyskuje ich od przedsiębiorstw lotniczych, podczas gdy port lotniczy Bruxelles-National nie otrzymał żadnej rekompensaty z tego tytułu. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines uważa, że w ramach oceny relacji handlowych między spółką BSCA a przedsiębiorstwem Ryanair należy uwzględnić program ogólnego wsparcia finansowego Regionu na rzecz spółki BSCA.
- (189) Przedsiębiorstwo Ryanair odniosło również korzyść wynikającą z bezpośrednich środków finansowych, takich jak pomoc na rozpoczęcie działalności i wkład na rzecz działań marketingowych. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines ma wątpliwości dotyczące zgodności tej pomocy z warunkami przewidzianymi w wytycznych z 2005 r. oraz przestrzegania zasad proporcjonalności i przejrzystości.
- (190) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines uważa, że z uwagi na łączny skutek wszystkich środków nie jest możliwe stwierdzenie, że spółka BSCA zachowuje się jak inwestor prywatny, i wzywa Komisję, aby nie badała środków oddzielnie, lecz jako całość.

1. Benchmarking.

- (191) Zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines opłaty pobierane w okresie, o którym mowa, przez spółkę BSCA od przedsiębiorstwa Ryanair były o wiele niższe od opłat uiszczanych przez inne przedsiębiorstwa lotnicze w porównywalnych portach lotniczych.

- (192) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines przyjmuje jako punkt referencyjny opłaty lotnicze wszystkich pozostałych portów lotniczych w obszarze napływu klientów Charleroi (Eindhoven, Lille i Cologne) lub o podobnych rozmiarach (Marsylia, Porto, Bolonia) i stwierdza, że opłaty lotniskowe stosowane w porcie lotniczym Charleroi nie są zgodne z opłatami, jakie stosowałby inwestor prywatny.
- (193) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines uważa również, że port lotniczy w Brukseli stanowi dobry punkt odniesienia, aby ocenić dyskryminacyjny charakter opłat lotniskowych, obydwa porty lotnicze znajdują się bowiem w tym samym obszarze napływu klientów i mają do czynienia z tym samym otoczeniem biznesu. Ponadto port lotniczy w Brukseli może rozłożyć swoje stałe koszty na większą liczbę przedsiębiorstw lotniczych, co obala argument, zgodnie z którym opłaty stosowane przez port lotniczy w Brukseli są z konieczności wyższe ze względu na jego rozmiar. Porównanie to ukazuje ogromną różnicę między wysokością opłat lotniskowych w Brukseli a wysokością tych opłat w Charleroi, nawet przy uwzględnieniu dodatkowych usług świadczonych w porcie lotniczym Bruxelles-National ze względu na różne modele gospodarcze przedsiębiorstw.

2. Pokrycie kosztów

- (194) Zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines spółka BSCA nie wykazuje, że w momencie podjęcia decyzji o zawarciu odnośnych umów (z 2001 r. wraz z późniejszymi zmianami) spółka BSCA była w stanie pokryć koszty wynikające z tych umów przez cały okres ich obowiązywania, osiągając jednocześnie rozsądny zysk średniokresowy. W związku z tym spółka BSCA nie zachowała się jak inwestor prywatny.
- (195) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines twierdzi, że marża zysku spółki BSCA jest znacznie niższa od marży zysku innych portów lotniczych w Unii. W latach 2006 i 2007 średnia marża zysku wielu portów lotniczych w Unii wynosiła 7–9 %. Marże zysku spółek BSCA/SOWAER po uwzględnieniu dotacji są wyraźnie ujemne i nie odpowiadają zatem marżom wspomnianym wyżej, co sugeruje, że praktyki tych spółek nie są nakierowane na rynek.
- (196) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines podnosi kwestię dotyczące uzasadnienia korzyściami skali obniżki opłat przyznanej przedsiębiorstwu Ryanair i wynoszącej 50 %. Okazuje się, że opłaty od pasażera, od osoby o ograniczonej możliwości poruszania się i opłaty za obsługę naziemną nie istnieją lub są wyjątkowo niskie, przy czym dotyczy to kosztów zwyczajnie ponoszonych przez przedsiębiorstwa lotnicze.
- (197) Zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines przy ocenie pomocy na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair należy uwzględnić koszty inwestycyjne i koszty operacyjne, których spółka BSCA nie ponosiła.
- (198) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines rozważa, czy spółka BSCA w wystarczającym stopniu przewidziała szacowane dochody i koszty portu lotniczego przez cały okres obowiązywania umów zawartych z przedsiębiorstwem Ryanair.
- (199) Przedsiębiorstwo Ryanair nie mogło w zamian zagwarantować spółce BSCA ruchu, który wygenerowałby dochody równe kosztom związanym z korzyścią przyznaną przedsiębiorstwu Ryanair i proporcjonalne względem tych kosztów.
- (200) W związku z tym, zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines, przedmiotowe środki nie są zgodne z testem prywatnego inwestora, stanowią pomoc państwa i przynoszą selektywną korzyść przedsiębiorstwu Ryanair.

(ii) Zakłócenia konkurencji

- (201) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines twierdzi, że pomoc miała negatywny wpływ na przedsiębiorstwa lotnicze obsługujące loty z portu lotniczego Bruxelles-National. Pomoc pozwala spółce BSCA stosować niższe opłaty i ograniczać w ten sposób koszty przedsiębiorstw, które obsługują loty z portu lotniczego Charleroi. Przedsiębiorstwa te mogą przebić ceny swoich konkurentów obsługujących loty z innych portów lotniczych. W rezultacie europejski rynek połączeń bezpośrednich z Belgii przeniosł się do Charleroi. Tylko w Charleroi wzrósł ruch w zakresie tego segmentu. Liczba pasażerów w porcie lotniczym Bruxelles-National nie zmienia się w ostatnich latach, tymczasem w pozostałych częściach Europy ruch wzrósł. Inaczej mówiąc, zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines, wyłączną korzyść ze wzrostu lokalnego ruchu odnosi Charleroi.
- (202) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines przypomina, że prowadzi swoją działalność w porcie lotniczym Bruxelles-National, którego obszar napływu klientów pokrywa się prawie całkowicie z obszarem napływu klientów

Charleroi. W związku z tym przedsiębiorstwo Brussels Airlines jest bezpośrednim konkurentem przedsiębiorstwa Ryanair: obydwa przedsiębiorstwa obsługują loty na tym samym obszarze napływu klientów i przyciągają tych samych klientów. Na unijnym rynku przedsiębiorstwa Brussels Airlines i Ryanair oferują ten sam rodzaj usługi (usługi połączeń bezpośrednich) i obsługują te same miejsca przeznaczenia. Spośród miejsc przeznaczenia obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Brussels Airlines 60 pokrywa się z miejscami obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Ryanair. Spośród 46 miejsc przeznaczenia przedsiębiorstwo Brussels Airlines konkuruje z przedsiębiorstwem Ryanair w przypadku 16 miejsc przeznaczenia w tym samym porcie lotniczym i w przypadku 12 miejsc przeznaczenia w porcie lotniczym na tym samym obszarze napływu klientów.

- (203) W konsekwencji tej sytuacji przedsiębiorstwo Brussels Airlines musiało zamknąć niektóre połączenia obsługiwane również przez przedsiębiorstwo Ryanair (siedem od 2007 r.) i ograniczyć częstotliwość lotów na niektórych trasach (w przypadku 14 miejsc przeznaczenia). W latach 2004–2012 udział w rynku przedsiębiorstwa Brussels Airlines spadł z [...] % do [...] %. Jego udział w rynku wciąż spada na korzyść Charleroi, którego udział w rynku wzrósł z [...] % do [...] %.

b) Niezgodność z rynkiem wewnętrznym.

- (204) Zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines większość pomocy przyznanej przedsiębiorstwu Ryanair nie sprzyja osiągnięciu celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania. Ponadto pomoc zastosowano w taki sposób, że prowadzi ona do zakłócenia konkurencji, co stoi w sprzeczności z przedmiotem wspólnego zainteresowania. W związku z tym zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines pomoc przyznana przedsiębiorstwu Ryanair jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

4.2.12. BSCA

(uwagi otrzymane w następstwie przyjęcia decyzji o rozszerzeniu z 2012 r.)

- (205) Zdaniem spółki BSCA ramy handlowe współpracy z przedsiębiorstwem Ryanair nie stanowią w żaden sposób pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair. Wyniki powstałe w rezultacie tego partnerstwa wskazują bowiem na rentowność takiego modelu gospodarczego. Co więcej spółka BSCA wskazuje, że zarządza swoimi działaniami w sposób w pełni autonomiczny, bez pośredniej czy bezpośredniej interwencji ze strony władz Walonii, a w szczególności w przypadku umów handlowych z przedsiębiorstwami lotniczymi.

4.2.13. Ryanair

- (206) Przedsiębiorstwo Ryanair twierdzi, że umowy zawarte między przedsiębiorstwem Ryanair, spółką BSCA i regionem Walonii nie zawierają elementów pomocy państwa z trzech powodów: ma w tym przypadku zastosowanie test prywatnego inwestora, nie występuje selektywność i umowy nie zakłócają konkurencji.

4.2.14. TBI

- (207) Zdaniem przedsiębiorstwa TBI umowy zawarte z portem lotniczym Charleroi są podobne do ustaleń zawartych przez przedsiębiorstwo TBI z przedsiębiorstwem Ryanair i z innymi przedsiębiorstwami typu „low cost”, szczególnie z przedsiębiorstwem Stockholm Skavsta. Przyznanie zniżek na opłaty za lądowanie i na koszty obsługi naziemnej stanowi powszechną praktykę handlową, która ma służyć przyciągnięciu przedsiębiorstw będących w stanie zapewnić znaczną liczbę pasażerów. Wkład w postaci pokrycia kosztów hoteli, szkolenia personelu lub kosztów marketingowych należy porównać z realizowanymi inwestycjami i z ryzykiem ponoszonym przez przewoźnika. Wniesienie wkładu na pokrycie kosztów marketingowych przynosi korzyść portowi lotniczemu dzięki poprawie jego wizerunku oraz wzroście liczby pasażerów. Przedsiębiorstwo TBI oferuje ten rodzaj wkładu przede wszystkim w przypadku, gdy operator wprowadza nową usługę lub zwiększa częstotliwość niektórych lotów na określonej trasie.

4.2.15. HRL Morrison and Co

- (208) Zdaniem przedsiębiorstwa HRL Morrison inwestor prywatny mógłby przyjąć podejście portu lotniczego Charleroi. Ofertę swoją oparłby na niektórych decydujących czynnikach: liczbie pasażerów, jaką przedsiębiorstwo może sprowadzić do portu lotniczego, chęci przedsiębiorstwa do długookresowego angażowania się w postaci umowy, szczególnych potrzebach przedsiębiorstwa, harmonogramie ruchu samolotów i jego spójności z działalnością lotniczą (obowiązującym ruchem), potrzebami w zakresie zasobów terminalu i obsługi naziemnej. Obliczyłyby oczekiwane całkowite korzyści z umowy z przedsiębiorstwem Ryanair (nie zaś osobno poszczególne elementy stanowiące taką korzyść). Korzyści wynikające z takiej transakcji należy przewidzieć na okres ok. 20 lat

przy rozpoczęciu działań po okresie trzech do pięciu lat. W przypadku umowy na 15 lat akcjonariusze Morrison uważają, że sytuacja, gdy zwrot z inwestycji pojawia się ok. pięć lat po podpisaniu umowy, jest akceptowalna z handlowego punktu widzenia.

5. UWAGI BELGII

5.1. Uwagi Belgii dotyczące środków przyznanych na rzecz spółki BSCA

5.1.1. Brak pomocy państwa na rzecz spółki BSCA

5.1.1.1. Uwagi Belgii otrzymane w następstwie przyjęcia decyzji o rozszerzeniu z 2012 r.

a) Udostępnienie infrastruktury przez spółkę SOWAER

(i) Argument przedstawiony przez Belgię w pierwszej kolejności: akceptacja programu inwestycji przez władze Walonii miała miejsce przed dniem 12 grudnia 2000 r.

(209) Zdaniem Belgii rząd Walonii podjął decyzję dotyczącą programu inwestycji w lipcu 2000 r. i potwierdził ten program w listopadzie 2000 r., czyli przed wydaniem wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* ⁽⁸⁵⁾ (zwanego dalej „wyrokiem w sprawie *Aéroports de Paris*”). Wyrok ten ustanawia datę, od której przepisy TFUE w sprawie pomocy państwa mają zastosowanie w odniesieniu do finansowania portów lotniczych.

(210) Umowa ramowa z dnia 20 lipca 2000 r., w której określono warunki rozwoju regionalnych portów lotniczych i związanych z nim środków środowiskowych, stanowi umowę przyjętą przez rząd Walonii, na mocy której Region zobowiązał się do przeznaczenia części swojego budżetu na rozwój własnej infrastruktury portu lotniczego Bruxelles-Sud Charleroi. Decyzją z dnia 8 listopada 2000 r. wykonano decyzję z dnia 20 lipca 2000 r., dokonując transpozycji przyjętej wcześniej umowy ramowej do wieloletniego programu inwestycji. Te dwie decyzje należy zatem uwzględnić wspólnie, gdyż druga decyzja stanowi uzupełnienie i doprecyzowanie pierwszej decyzji, szczególnie w kwestii dokładnego harmonogramu wdrażania przyjętych środków finansowych.

1. Odrzucenie niektórych elementów przedstawionych przez Komisję w decyzji o rozszerzeniu z 2012 r.

a. Kwestia braku zobowiązania względem osoby trzeciej

(211) W ramach przedmiotowych umów nie wymieniono żadnej osoby trzeciej będącej beneficjentem, gdyż Region ustanowił inwestycje na swoją rzecz. Zdaniem Belgii sformułowanie tych dwóch decyzji jest w związku z tym mniej formalistyczne niż w przypadku decyzji w sprawie przyznania pomocy państwa na rzecz osoby trzeciej. Aby przyznać pomoc państwa na rzecz osoby trzeciej, Region przyjmuje zasadę i wysokość kwot inwestycji w taki sam sposób bez dodatkowej procedury, z wyjątkiem przesłania jednak pisma informującego o decyzji podjętej przez rząd, która to procedura nie była potrzebna w niniejszej sprawie.

(212) Zdaniem Belgii taki brak formalizmu nie świadczy jednak o braku wiążącego charakteru przedmiotowych decyzji. Chociaż Region jest adresatem przyjętych decyzji, przyjęcie decyzji rządu prowadzi do powstania zobowiązania szefa rządu. Fakt, że zobowiązanie to jest jednostronne, nie jest istotny w niniejszej sprawie. Wszelkie decyzje dotyczące środków finansowych, niezależnie od ich adresatów, przyjmuje bowiem zawsze władza przyznająca te środki, przy pomocy jednostronnego aktu administracyjnego, przy czym władza ta odpowiada za utrzymanie decyzji, wprowadzane w niej zmiany lub jej wycofanie.

(213) Nie sporządzono w związku z tym żadnego formalnego pisma w sprawie przyznania pomocy na rzecz przedsiębiorstwa będącego beneficjentem, tymczasem zgodnie z wyrokiem *Fleuren Compost* ⁽⁸⁶⁾ taki właśnie akt jest uważany za akt prawnie wiążący, na mocy którego stosowne władze zobowiązują się do przyznania pomocy i, w związku z tym, data przyjęcia takiego aktu stanowi datę przyznania pomocy. W związku z brakiem takiego dokumentu jedyną możliwą datą jest data przyjęcia decyzji rządu dotyczących przyznania inwestycji (zasady, wysokości kwot i harmonogramu).

⁽⁸⁵⁾ Wyrok z dnia 12 grudnia 2000 r. w sprawie T-128/98 *Aéroports de Paris* przeciwko Komisji, Rec. 2000, s. II-3929, EU:C:2000:290.

⁽⁸⁶⁾ Wyrok z dnia 14 stycznia 2004 r., *Fleuren Compost BV* przeciwko Komisji, T-109/01, Rec. s. II-00127, EU:T:2004:4, pkt 18.

b. Kwestia nieodwołalnego, zdecydowanego i ostatecznego charakteru decyzji z 2000 r.

- (214) Belgia wskazuje, że zdaniem Komisji decyzje z dnia 20 lipca i 8 listopada 2000 r. podlegały w późniejszym terminie istotnym zmianom, w związku z czym nie mają one nieodwołalnego, zdecydowanego i ostatecznego charakteru.
- (215) Zdaniem Belgii należy w tym przypadku rozróżnić decyzje, w których przewiduje się nowe inwestycje, odpowiadające nowym projektom, i decyzje służące dokładnemu wykonaniu / wdrożeniu, w stosownych przypadkach za sprawą kilku korekt, inwestycji, które zatwierdzono już we wcześniejszych decyzjach.
- (216) W niniejszej sprawie Belgia potwierdza wiążący i nieodwołalny charakter decyzji z lipca i listopada 2000 r., o czym świadczy fakt, że od tamtej pory nie przyjęto żadnej nowej decyzji w sprawie finansowania. Jedyne decyzje przyjęte w późniejszym okresie przez Walonię, a następnie przez spółkę SOWAER, miały na celu zastosowanie i wykonanie środków w zakresie finansowania zgodnie z decyzjami rządu z lipca i listopada 2000 r.
- (217) Późniejsze korekty dotyczące ustalonych kwot inwestycji nie stanowią zatem nowych decyzji w sprawie inwestycji, lecz służą koniecznym dostosowaniom kwestii, które ustalono już w decyzjach z lipca i listopada 2000 r., zależnym od ogólnej zmiany sytuacji. Niektóre kwoty przewidziane w umowie ramowej i program finansowania musiano bowiem poddać ponownej ewaluacji, przede wszystkim z powodu wzrostu kosztów surowców, ograniczenia inwestycji koniecznych do badań technicznych, ograniczeń technicznych związanych z uzyskaniem pozwolenia lub skutku organizacji zamówień publicznych na roboty budowlane. Zdaniem Belgii takie korekty budżetowe lub techniczne nie mogą stanowić istotnych zmian.
- (218) Ponadto, będąc świadomym ograniczeń w oszacowaniach takich inwestycji, rząd przewidział na wstępie, że niektóre pozycje (w tym budowa nowego terminalu) mogą wymagać ponownej ewaluacji „w zależności od rzeczywistej działalności portu lotniczego” lub jeżeli są „uwarunkowane rzeczywistymi potrzebami portu lotniczego”. Ponieważ działalność i rzeczywiste potrzeby portu lotniczego z konieczności zmieniają się w ramach umowy i programu inwestycji, które obowiązują przez szereg lat, zdaniem Belgii logiczne jest, że rząd dokonał obliczeń niektórych pozycji z zastrzeżeniem stałych zmian tych czynników.
- (219) Zdaniem Belgii w rzeczywistości już od momentu zawarcia umowy ramowej z dnia 20 lipca 2000 r. i przyjęcia programu inwestycji z dnia 8 listopada 2000 r. rząd zamierzał z góry ustanowić i obliczyć swoje zobowiązania, nawet z zastrzeżeniem ich późniejszych dostosowań. Korekty przeprowadzone w następstwie tych decyzji nie mogą podważać wiążącego charakteru zobowiązań podjętych w tym terminie przez rząd.
- (220) Dodatkowo jeżeli niektóre korekty musiały być na tyle istotne, aby w rzeczywistości stanowiły nowe inwestycje, nie zaś dostosowanie ustanowionych wcześniej inwestycji, co nie miało miejsca, wyłącznie taką inwestycję należałoby w związku z tym osobno rozważyć jako późniejszą względem decyzji z 20 lipca i 8 listopada 2000 r.
- (221) Zdaniem Belgii, aby ponowna ewaluacja tej inwestycji pociągała za sobą jej ponowną kwalifikację jako nowej inwestycji, przeprowadzana zmiana musi dotyczyć nie tylko wielkości ustanowionej wcześniej inwestycji, lecz również jej charakteru. Zmiana ta musi mieć charakter, który pozwoli na zapewnienie, że projektu przewidzianego w momencie przyjmowania decyzji z lipca i listopada 2000 r. w żadnym razie nie można było odnieść do projektu w takiej formie, w jakiej został następnie w rzeczywistości sfinansowany i zrealizowany, niezależnie od uzasadnionych zmian ogólnej sytuacji. Na przykład „uzupełnienie” inwestycji nieuzasadnione późniejszym dostosowaniem do rzeczywistych potrzeb portu lotniczego, lecz podjęte w trosce o dodatkową infrastrukturę poza infrastrukturą początkowo przewidzianą w lipcu i listopadzie 2000 r., można uznać, wyłącznie do kwoty tego uzupełnienia, za nową inwestycję, zatwierdzoną poza zakresem umowy ramowej i fizycznego programu inwestycji z 2000 r.
- (222) W niniejszej sprawie nawet jeżeli okazało się, że niektóre pozycje oszacowano zbyt nisko, lub że były one niemożliwe do zrealizowania w wyznaczonym terminie, wszystkie zrealizowane inwestycje zasadniczo przewidziano w decyzjach z lipca i listopada 2000 r. W przypadku późniejszych zmian wysokości kwot dokonywano tego ze względu na ograniczenia wynikające z nowych elementów uzasadnienia biznesowego, które były możliwe do przewidzenia zaledwie w niewielkim stopniu lub nie były możliwe do przewidzenia w momencie przyjmowania decyzji.

2. Argumenty Belgii oparte na analizie decyzji z 2000 r.

(223) Zdaniem Belgii analiza decyzji z 20 lipca 2000 r. i z 8 listopada 2000 r. potwierdza prawnie wiążący charakter ujętych w nich zobowiązań.

a. Decyzja rządu Walonii z dnia 20 lipca 2000 r. zatwierdzająca umowę ramową

(224) Umowa ramowa i program inwestycji odpowiadają rzeczywistym decyzjom i stanowią wiążące zobowiązanie dla rządu. Ponadto fakt, że dokument nosi tytuł „umowa ramowa” nie przeszkadzał Komisji w uznaniu go we wcześniejszej decyzji za prawnie wiążący akt i w przyjęciu daty jego podpisania za datę przyznania pomocy ⁽⁸⁷⁾.

(225) Zdaniem Belgii umowa ramowa z lipca 2000 r. znacznie wykracza poza porozumienie co do zasady, przewiduje jednak konkretne przypisanie inwestycji. Określono już pozycje podlegające przypisaniu i poddano również ewaluacji koszty inwestycji tak, aby można było niezwłocznie obciążyć budżet wydatkami.

(226) Ponadto rząd postarał się o doprecyzowanie, aby konieczne było wdrożenie „mechanizmu finansowego *ad hoc*”. Potwierdza to fakt, że rząd przewidywał już wdrożenie nowego publicznego uczestnika odpowiedzialnego za infrastrukturę portu lotniczego.

(227) W planie finansowym spółki SOWAER zatwierdzonym przez rząd dnia 23 maja 2001 r., w którym potwierdzono wykonanie przez spółkę SOWAER decyzji rządu z lipca i listopada 2000 r., odniesiono się do umowy ramowej z dnia 20 lipca 2000 r., co eliminuje wszelkie wątpliwości dotyczące zobowiązań powziętych przez Walonię.

(228) Ponadto zdaniem Belgii taki sposób funkcjonowania nie jest istotny w porównaniu z zasadą zatwierdzania programu inwestycji, która jest w niniejszej sprawie kluczową kwestią. Ustanowienie spółki SOWAER jest bowiem wyłącznie środkiem służącym wykonaniu decyzji z lipca i z listopada 2000 r., przy czym spółka ta jest tylko finansową spółką celową Walonii. Skoro po przyjęciu decyzji z lipca i z listopada 2000 r. należało jeszcze określić konkretny mechanizm finansowy służący wdrażaniu inwestycji zatwierdzonych przez Region, zobowiązania władz Walonii były rzeczywiste i konieczne w przypadku mechanizmu finansowego, który zostałby wybrany.

b. Decyzja rządu Walonii z dnia 8 listopada 2000 r. wykonująca postanowienia umowy ramowej z dnia 20 lipca 2000 r. i zatwierdzająca wieloletni program inwestycji portu lotniczego Bruxelles-Sud Charleroi

(229) Rząd Walonii przyjął dnia 8 listopada 2000 r. decyzję, wykonując decyzję z dnia 20 lipca 2000 r. Zatwierdził w ten sposób „wieloletni fizyczny program inwestycji na lata 2000–2004 dotyczący portu lotniczego Bruxelles-Sud Charleroi i związany z nim plan finansowy”. Dokonano ewaluacji każdej z inwestycji określonych w piśmie zatwierdzonym przez rząd i szczegółowo określono ich koszt.

(230) Podsumowując, zdaniem Belgii program inwestycji na lata 2001–2010 dotyczący portu lotniczego Bruxelles-Sud Charleroi został zatwierdzony przed dniem 12 grudnia 2000 r., czyli przed dniem wydania wyroku w sprawie Aéroports de Paris.

(ii) Argument przedstawiony dodatkowo przez Belgię: finansowanie infrastruktury jest zgodne z testem prywatnego inwestora

(231) W każdym przypadku zdaniem Belgii finansowanie infrastruktury portu lotniczego Charleroi jest zgodne z testem prywatnego inwestora.

(232) Aby to wykazać Belgia sporządziła tabelę przepływów pieniężnych związanych z inwestycjami na rzecz nowego terminalu i parkingu dla pojazdów na lata 2002–2036 ⁽⁸⁸⁾. Przy tych kwotach inwestycji wzięła ona pod uwagę tylko 89,7 % inwestycji związanych z parkingiem i 28,1 % inwestycji związanych z nowym terminalem, gdyż

⁽⁸⁷⁾ Decyzja Komisji 2008/948/WE z dnia 23 lipca 2008 r. w sprawie środków przyjętych przez Niemcy na rzecz firmy DHL i portu lotniczego Lipsk/Halle C 48/06 (ex N 227/06) (Dz.U. L 346 z 23.12.2008, s. 1), motyw 291.

⁽⁸⁸⁾ Zob. załącznik 3 do uwag Belgii przekazanych w dniu 23 maja 2012 r.

uważa, że inne inwestycje stanowią działalność pozagospodarczą. Ponadto Belgia zakładała, że publiczne finansowanie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, a co za tym idzie również infrastruktury przeznaczonej na te działania, jest dozwolone w przepisach europejskich dotyczących pomocy państwa. Belgia stwierdza w związku z tym, że poza rekompensatą przyznaną przez Region spółce BSCA w celu pokrycia części opłat związanych z infrastrukturą przeznaczoną do świadczenia usług świadczonych w interesie ogólnym, rentowność finansowania tej infrastruktury wynosi blisko 2 %. W związku z tym infrastruktury nie udostępnia się za cenę poniżej jej wartości.

b) Świadczenia ze strony spółki SOWAER na rzecz spółki BSCA

(233) Belgia podkreśla, że znaczna część dużych prac konserwacyjnych i remontowych wiąże się z infrastrukturą przeznaczoną na prowadzenie działalności pozagospodarczej.

c) Finansowanie przez Region części kosztów usług świadczonych w interesie ogólnym

(234) Od 1991 r. zasada odrębnego księgowania służąca identyfikacji kosztów pokrywanych w ramach rekompensaty została zatwierdzona w art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

(i) W pierwszej kolejności: finansowanie działalności pozagospodarczej

1. Usługa ochrony przeciwpożarowej

(235) Zdaniem Belgii usługi ochrony przeciwpożarowej stanowią działalność pozagospodarczą, gdyż chodzi o działalność wchodzącą w zakres prerogatyw władzy publicznej.

2. Usługi związane z bezpieczeństwem ruchu naziemnego

(236) Zdaniem Belgii usługi związane z bezpieczeństwem ruchu naziemnego wchodzą również w zakres zadań należących do prerogatyw władzy publicznej.

(237) Zdaniem Belgii w decyzji wydanej przez Komisję dnia 23 lipca 2008 r. w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle Komisja sama uznała, że usługi związane z bezpieczeństwem obsługi stanowią działalność pozagospodarczą⁽⁸⁹⁾. Z wykazu infrastruktury związanej z bezpieczeństwem obsługi dostarczonego przez władze niemieckie i przytoczonego w tabeli zawartej w motywie 58 tej decyzji wynika, że chodzi o infrastrukturę konieczną dla bezpieczeństwa ruchu naziemnego, tj. nieprzerwane zasilanie płyt postojowych, stacje elektroenergetyczne, światła pasa startowego, światła płyt postojowych itp. Przypomina się, że takie stanowisko Komisji zatwierdził Sąd w wyroku Freistaat Sachsen przeciwko Komisji⁽⁹⁰⁾ w skardze o unieważnienie aktu prawnego wniesionej przeciwko wspomnianej wyżej decyzji Komisji.

(238) Ze sporządzonego opisu usług związanych z bezpieczeństwem ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego ujętego w aneksie nr 5 do umowy koncesji z dnia 9 lipca 1991 r. i do specyfikacji istotnych warunków zamówienia zawartych dnia 10 marca 2006 r. wynika, że przewidywane koszty, tzn. bieżąca konserwacja obszaru portu lotniczego związana z celem w zakresie bezpieczeństwa, konserwacja techniczna budynków, pasów startowych, otoczenia, parku samochodowego, mniejsze prace związane z kładzeniem asfaltu, bieżącą konserwacją i naprawą pasa startowego oraz dojazdów, konserwacja oraz utrzymanie operacyjne oświetlenia pasa startowego i świateł podejścia, prace związane z koszeniem trawy, odgumianie pasa startowego a także jego oznakowanie i odśnieżanie, odpowiadają usługom związanym z bezpieczeństwem obsługi zatwierdzonym przez Komisję w jej decyzji w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle jako działalność pozagospodarcza.

3. Usługi związane z ochroną

(239) Zdaniem Belgii działania związane z ochroną stanowią działalność wchodzącą w zakres prerogatyw władzy publicznej, gdyż chodzi o zadania tradycyjnie wykonywane przez państwo. Na poparcie swojego rozumowania Belgia przywołuje europejskie przepisy i decyzję Komisji w sprawie portu lotniczego Lipsk⁽⁹¹⁾.

⁽⁸⁹⁾ Decyzja 2008/948/WE, motyw 182.

⁽⁹⁰⁾ Wyrok z dnia 24 marca 2011 r. w sprawie Freistaat Sachsen przeciwko Komisji, T-443/08 i T-455/08, Zb.Orz. 2011, s. |II-01311, pkt 225.

⁽⁹¹⁾ Zob. przypis 89..

4. Usługi monitorowania i rejestracji lotów, wstępnego planowania lotów i marshallingu

(240) Zdaniem Belgii zadania związane z monitorowaniem i rejestracją lotów, wstępnym planowaniem lotów i marshallingiem stanowią niezbędne elementy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym i odpowiadają zatem zadaniom władzy publicznej, gdyż stanowią zasadnicze elementy bezpieczeństwa portu lotniczego.

5. Wnioski dotyczące finansowania usług świadczonych w interesie ogólnym przez spółkę BSCA na zlecenie Walonii

(241) Z powyższych rozważań wynika, że zdaniem Belgii, zgodnie z praktyką decyzyjną Komisji i europejskim orzecznictwem, całość usług świadczonych w interesie ogólnym określonych w art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia i stanowiących przedmiot rekompensaty ze strony Regionu na rzecz spółki BSCA stanowi działalność pozagospodarczą wyłączonej z zakresu stosowania art. 107 ust. 1 TFUE.

(242) Belgia podkreśla, że usługi te były wcześniej świadczone przez administrację Walonii, w przypadku usługi z zakresu ochrony przeciwpożarowej i konserwacji przed 1991 r. i w przypadku ochrony i usług monitorowania i rejestracji lotów, wstępnego planowania lotów i marshallingu przed 2008 r.

(243) Świadcząc te usługi, spółka BSCA wyłącznie zastępuje władze publiczne w wypełnianiu tego zobowiązania zgodnie ze zobowiązaniami międzynarodowymi wynikającymi z norm ICAO lub zgodnie z przepisami europejskimi.

(ii) Dodatkowo: finansowanie działalności gospodarczej wynikającej z ogólnego interesu zgodnie z wyrokiem w sprawie Altmark

(244) Zdaniem Belgii, jeżeli Komisja uznałaby niektóre spośród wymienionych powyżej działań za stanowiące działalność gospodarczą, musiałaby uznać, że finansowanie tych działań stanowi rekompensatę niestanowiącą pomocy na podstawie kryteriów wymienionych w wyroku w sprawie Altmark⁽⁹²⁾. Rekompensata ta wypełnia bowiem kryteria ustanowione w orzecznictwie w sprawie Altmark, pozwalające na wykluczenie istnienia pomocy państwa.

1. Istnienie wyraźnie określonego obowiązku świadczenia usług publicznych

(245) Zdaniem Belgii badane działania związane z ochroną i bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego oraz działalność portów lotniczych wypełniają ogólny interes. W art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia załączonych do umowy koncesji z dnia 9 lipca 1991 r. określono zobowiązania ciężące na spółce BSCA w ramach zadań związanych z ochroną i bezpieczeństwem. W przepisie tym sprecyzowano, że usługi te są „świadczone przez koncesjonariusza w interesie ogólnym”. Wynika z niego, że Walonia powierzyła koncesjonariuszowi świadczenie tych usług, a więc nałożyła na niego zobowiązanie do świadczenia usług.

2. Parametry rekompensaty określone w obiektywny i przejrzysty sposób

(246) Parametry rekompensaty określono w obiektywny i przejrzysty sposób w art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w którym przewidziano prowadzenie przez spółkę BSCA oddzielnego rachunku zysków i strat w odniesieniu do usług, o których mowa w tym samym artykule.

(247) W odniesieniu do kosztów, których nie można w całości przypisać w ramach usługi świadczonej w interesie ogólnym, stosuje się podział poprzez proporcjonalne przypisanie na podstawie odsetka zatrudnienia przypisanego do usługi świadczonej w interesie ogólnym w przypadku personelu, w zależności od odsetka powierzchni przypisanej do tych usług lub w zależności od innych obiektywnych kryteriów, które wymagają zatwierdzenia Regionu.

(248) Od 2006 r. w przypadku stanowisk związanych z usługami w zakresie ochrony przeciwpożarowej i konserwacji oraz od 2010 r. w przypadku usług związanych z ochroną, działalnością biura ds. nawigacji i marshallingiem, rekompensatę ograniczono pułapem do kwoty określonej w art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia z zastrzeżeniem zastosowania indeksacji. W każdym razie wysokość kwoty rekompensaty nie może przekraczać wysokości kosztów ponoszonych przez spółkę BSCA na świadczenie tych usług.

⁽⁹²⁾ Wyrok z dnia 24 lipca 2003 r., Altmark Trans, C-280/00, Rec. 2003, EU:C:2003:415, s. I-7447.

(249) W związku z tym parametry dotyczące rekompensaty określono wcześniej w szczegółowy sposób, a zatem spełnione są wymogi drugiego kryterium wyroku w sprawie Altmark.

3. Ograniczenie rekompensaty do poniesionych kosztów

(250) Zdaniem Belgii istnieją różne mechanizmy służące uniknięciu nadwyżki rekompensaty:

- przed ustaleniem pułapu rekompensaty szczegółowe określenie kosztów pokrywanych przez Walonię, jak również zasada odrębnego księgowania, pozwalały na uniknięcie jakiegokolwiek nadwyżki rekompensaty. Ponadto przewidziano mechanizm kontroli mający na celu weryfikację budżetu przedstawionego przez spółkę BSCA z jednej strony, i brak nadwyżki rekompensaty po jej wypłaceniu z drugiej strony,
- od 2006 r. wysokość kwot interwencji pobieranych za usługi związane z ochroną przeciwpożarową i z bezpieczeństwem ruchu naziemnego oraz obszaru portu lotniczego nie może przekroczyć 5 774 000 EUR indeksowanych rocznie,
- rekompensatę przyznaną na usługi związane z ochroną, dzielnością biura ds. nawigacji i marshallingiem ograniczono od 2010 r. pułapem odpowiadającym kwocie równej kosztom tych usług w 2009 r. z uwzględnieniem rocznej indeksacji.

(251) Ponadto art. 25 stanowi, że w każdym razie pobrana kwota nie może przekraczać faktycznie poniesionych kosztów oraz że w przypadku powstania nadwyżki rekompensaty automatycznie stosuje mechanizm rekompensaty budżetowej, uwzględniając ją w budżecie na następny rok. Tytułem przypomnienia budżet jest uprzednio ustalany przez spółkę BSCA i kontrolowany przez organy administracji Walonii. Orany te przeprowadzają również każdego roku kontrolę na miejscu w celu upewnienia się co do przestrzegania przez spółkę BSCA wymogów określonych w art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

4. Porównanie z podobnym dobrze zarządzanym i odpowiednio wyposażonym przedsiębiorstwem

(252) Zdaniem Belgii w odniesieniu do spółki BSCA nie jest konieczne żadne porównanie z innym dobrze zarządzanym i odpowiednio wyposażonym przedsiębiorstwem, skoro oczywiste jest, że spółka BSCA jest przedsiębiorstwem dobrze zarządzanym i odpowiednio wyposażonym.

(253) Spółka BSCA zachowuje obowiązujące standardy rachunkowości i normy międzynarodowe, a wszelkie wskaźniki, o których mowa w komunikacie Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym z dnia 20 grudnia 2011 r., wskazują na skuteczne zarządzanie tą spółką. Pozwoliło to na przyciągnięcie w 2009 r. inwestorów prywatnych w ramach częściowej prywatyzacji spółki BSCA.

(254) Fakt, że spółka BSCA jest dobrze zarządzanym i odpowiednio wyposażonym przedsiębiorstwem można zweryfikować przede wszystkim na podstawie stałego wzrostu jej wyników finansowych od 2000 r. W 2000 r. obroty spółki BSCA wyniosły bowiem 7 578 000 EUR, podczas gdy w 2010 r. wyniosły one 81 387 000 EUR. Oczywiście jest również, że jeżeli spółka BSCA nie byłaby dobrze zarządzana i wyposażona, port lotniczy Charleroi nie odnotowałby znaczącego wzrostu liczby pasażerów w latach 1997–2011 (z 211 065 pasażerów do 5 901 007 pasażerów).

(255) Ponadto z wdrożonego mechanizmu finansowania wynika, że rekompensata wypłacana na rzecz spółki BSCA jest z definicji niższa niż cena rynkowa wszystkich usług, których świadczenie powierzono tej spółce, ponieważ od 2006 r. wspomniana rekompensata jest ograniczona pułapem w zakresie usług związanych z ochroną przeciwpożarową oraz z bezpieczeństwem ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego, a od 2010 r. – w zakresie usług ochrony.

d) Podwyższenie kapitału spółki BSCA przez spółkę SOWAER w 2002 r.

(256) Zdaniem Belgii do momentu podjęcia decyzji o rozszerzeniu z 2012 r. Komisja nigdy nie przedstawiła żadnych zastrzeżeń co do podwyższenia kapitału spółki BSCA. Przeciwnie, Komisja wyraźnie stwierdziła, że była to operacja przeprowadzona zgodnie z testem prywatnego inwestora (zob. motyw 132 decyzji z 2004 r.).

(257) Jak wskazują najnowsze dane liczbowe, spółka BSCA osiągnęła zyski pozwalające na wypłacenie jej akcjonariuszom publicznym i prywatnym kwoty 6 505 595 EUR tylko za 2010 r. W poniższej tabeli przedstawiono wyniki z pięciu ostatnich lat.

RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT (w mln EUR)	2011	2010	2009	2008	2007
Sprzedaż i usługi	53 618	48 533	35 434	27 002	19 543
Zysk za rok obrotowy	11 310	9 994	4 445	1 915	1 968
Wynagrodzenie kapitału	6 815	6 506	387	387	387

- (258) Podwyższenie kapitału dokonane przez spółkę SOWAER charakteryzuje się wewnętrzną stopą zwrotu (IRR) w wysokości 26,09 %, która zbliżona jest do wartości oszacowanej w 2003 r. przez Deloitte & Touche, co potwierdza wiarygodność tej analizy. Biorąc pod uwagę powyższe ustalenia, należy stwierdzić, że inwestor prywatny niewątpliwie dokonałby tej inwestycji.
- (259) Ocena podwyższenia kapitału dokonana przez Komisję, według której „wątpliwości te potęguje stwierdzenie, że spółka BSCA nie poniosła kosztów związanych z udostępnioną jej infrastrukturą i różnymi usługami świadczonymi przez spółkę SOWAER”, jest ponadto obarczona błędem w stosowaniu prawa. Komisja powinna bowiem zastosować niezbędne kryteria indywidualnie w odniesieniu do każdej formy interwencji, aby dokonać oceny zgodności poszczególnych form interwencji z przepisami, a także ocenić w odniesieniu do każdej interwencji, czy występuje pomoc i, jeżeli tak, czy pomoc jest zgodna z rynkiem wewnętrznym. Należy bowiem odróżnić zamiysł podwyższenia kapitału spółki BSCA od celu polegającego na udostępnieniu infrastruktury portu lotniczego, zwłaszcza w ówczesnych okolicznościach. Komisja nie może zatem analizować obu rodzajów interwencji w ujęciu ogólnym w celu zweryfikowania ich ogólnej rentowności.

5.1.1.2. Uwagi Belgii do uwag osób trzecich w odniesieniu od braku pomocy na rzecz spółki BSCA otrzymane po przyjęciu decyzji o rozszerzeniu z 2012 r.

a) Opłata koncesyjna uiszczana przez spółkę BSCA

- (260) W odpowiedzi na uwagi przedsiębiorstwa BAC dotyczące opłat uiszczanych przez spółkę BSCA za użytkowanie infrastruktury Belgia wskazuje, że niektóre opłaty wymienione przez przedsiębiorstwo BAC nie mają znaczenia w przypadku Charleroi, a w szczególności:
- „slot coordination fee” (opata za koordynację startów i lądowań) ze względu na brak zatorów w porcie lotniczym Charleroi,
 - „terminal navigation charge” (opłata za nawigację terminalową), której nie nakłada się w przypadku regionalnych portów lotniczych, w których liczba przemieszczeń jest niższa niż 50 000 przemieszczeń w ramach lotów komercyjnych.
- (261) Ponadto zdaniem Belgii, wbrew temu, co twierdzi przedsiębiorstwo BAC, spółka BSCA, jako organ zarządzający infrastrukturą, faktycznie przewidziała opłatę za infrastrukturę centralną dla spółek zajmujących się obsługą naziemną, w tym dla spółki BSCA jako przedsiębiorstwa obsługi naziemnej. Opłatę tą uwzględniono w umowie zawartej przez spółkę BSCA z przedsiębiorstwem Ryanair.
- (262) Opłata w wysokości 18 centów za pasażera nałożona przez organy federalne wynika z kompetencji państwa federalnego, a nie z kompetencji spółki BSCA.
- (263) Opłatę PRM ustalono na podstawie faktycznych kosztów ponoszonych przez spółkę BSCA. Zdaniem Belgii wystarczy w tym względzie porównać rozmiar infrastruktury portu lotniczego Charleroi i portu lotniczego w Brukseli, aby uświadomić sobie, że zarządzanie tą usługą świadczoną na rzecz osób o ograniczonej możliwości poruszania się wiąże się z mniejszymi kosztami w Charleroi niż w Brukseli, choćby ze względu na liczbę kilometrów pokonywanych w celu dotarcia do samolotu lub opuszczenia terminalu.
- (264) Ponadto Belgia uznaje za właściwe nienakładanie przez spółkę BSCA w chwili obecnej żadnej opłaty związanej z ochroną. Koszty tego zadania, które należy do prerogatyw władzy publicznej, są rekompensowane przez Walonię, jednak rekompensata ta jest ograniczona pułapem w ramach umowy koncesji między spółką BSCA a Walonią, a koszty wykraczające poza ten pułap pokrywa spółka BSCA. Nic jednak nie zobowiązuje spółki BSCA do przenoszenia tych kosztów na pasażerów poprzez wprowadzenie opłaty.

(265) Jeżeli chodzi o opłaty za parking, zdaniem Belgii dane przedstawione w tabeli przekazanej przez przedsiębiorstwo BAC są błędne, ponieważ wskazują, że w porcie lotniczym Charleroi nie istnieje opłata za parking, co nie jest zgodne z prawdą, gdyż cennik opublikowany na stronie spółki BSCA wyraźnie wskazuje, że takie opłaty istnieją i wynoszą 1,98 EUR za dzień (24 godziny) i za tonę.

b) Finansowanie usług świadczonych w interesie ogólnym

(266) Wiele osób trzecich, które przedstawiły swoje uwagi, w szczególności przedsiębiorstwo Brussels Airlines i przedsiębiorstwo BAC, odniosło się do finansowania usług świadczonych w interesie ogólnym przez spółkę BSCA na rzecz Walonii i nie zgadza się z tym, że niektóre usługi świadczone przez spółkę BSCA, tj. usługi w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i ochrony przeciwpożarowej oraz usługi związane z bezpieczeństwem ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego, mogą stanowić działania wyłączone z zakresu stosowania art. 107 ust. 1 TFUE.

(i) Uwaga dotycząca porównania między portem lotniczym Charleroi a przedsiębiorstwem BAC

(267) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines oraz przedsiębiorstwo BAC twierdzą, że w porcie lotniczym Brussels Airport koszty tych różnych usług nie są pokrywane przez odpowiedzialne organy publiczne, w tym przypadku przez państwo federalne, z czego wywodzą, jak się wydaje, istnienie pomocy państwa na rzecz portu lotniczego Charleroi.

(268) W związku z tym należy wyjaśnić, że w Belgii wszystkie porty lotnicze nie podlegają tym samym organom publicznym – regionalne porty lotnicze podlegają regionowi, na którego terytorium się znajdują, zaś za port lotniczy Brussels Airport odpowiada państwo federalne⁽⁹³⁾. Odpowiedzialność każdego organu za powierzone mu porty lotnicze została wyraźnie potwierdzona od momentu regionalizacji zarządzania portami lotniczymi (poza portem lotniczym Brussels Airport) przez umowę o współpracy między państwem belgijskim działającym w imieniu spółki Société nationale des voies aériennes (SNVA)⁽⁹⁴⁾ i regionami⁽⁹⁵⁾, w której stwierdza się jednoznacznie, że „od dnia wejścia w życie wspomnianej ustawy regiony są w pełni odpowiedzialne za przeniesione na nie kompetencje. Od tego dnia są one upoważnione do podejmowania wszelkich właściwych środków, za które ponoszą w związku z tym pełną odpowiedzialność”.

(269) Port lotniczy Charleroi podlega zatem przepisom walońskim, podczas gdy port lotniczy Brussels Airport podlega przepisom państwa federalnego. W niniejszej sprawie region Walonii w ramach swoich uprawnień regulacyjnych podjął decyzję o pokryciu części kosztów niektórych usług. Okoliczność, że te same usługi w jednym przypadku finansuje organ publiczny, a w drugim operator, nie ma żadnego związku z zakwalifikowaniem tych usług jako działalności gospodarczej lub pozagospodarczej.

(270) Ponadto w regionie Flandrii niektóre usługi badane w niniejszej sprawie były świadczone bezpośrednio przez administrację regionalną, a więc ich koszty ponosi bezpośrednio ten region. Ma to miejsce szczególnie w przypadku wszystkich kosztów związanych z usługami w zakresie ochrony i bezpieczeństwa portu lotniczego w portach lotniczych w Antwerpii i w Ostendzie.

(ii) Usługi w zakresie ochrony przeciwpożarowej

(271) Jeżeli chodzi w szczególności o usługi w zakresie ochrony przeciwpożarowej, przedsiębiorstwo Brussels Airlines twierdzi, że inne przedsiębiorstwa zlokalizowane w Walonii i podlegające dyrektywie Seveso⁽⁹⁶⁾ muszą pokrywać koszty swoich usług w zakresie ochrony przeciwpożarowej, tak jak ma to miejsce na przykład w przypadku przedsiębiorstwa Total, zlokalizowanego w Feluy, oraz że w porcie lotniczym Brussels Airport region Flandrii/państwo federalne nie finansuje tych usług.

(272) Zdaniem Belgii powyższe porównanie z przedsiębiorstwami podlegającymi obowiązkowi określonym w dyrektywie Seveso jest pozbawione znaczenia, ponieważ przepisy tej dyrektywy wymagają od państw członkowskich nałożenia na przedsiębiorstwa wchodzące w zakres stosowania tej dyrektywy⁽⁹⁷⁾ obowiązku samodzielnego podjęcia środków mających na celu zapobieganie pożarom. Natomiast obowiązek zorganizowania usług w zakresie ochrony przeciwpożarowej na obszarze portu lotniczego wynika z umowy międzynarodowej przyjętej przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i spoczywa bezpośrednio na państwach członkowskich.

⁽⁹³⁾ Art. 6 ust. 1 pkt X ppkt 7 ustawy o reformie instytucjonalnej, M.S. z dnia 15 sierpnia 1980 r., s. 9434.

⁽⁹⁴⁾ Obecnie Belgocontrol.

⁽⁹⁵⁾ M.S. z dnia 9 marca 1990 r., s. 4439.

⁽⁹⁶⁾ Dyrektywa Rady 96/82/WE z dnia 9 grudnia 1996 r. w sprawie kontroli niebezpieczeństwa poważnych awarii związanych z substancjami niebezpiecznymi (Dz.U. L 10 z 14.1.1997, s. 13), tzw. dyrektywa Seveso.

⁽⁹⁷⁾ Nie dotyczy to portów lotniczych.

- (273) Co więcej, zarówno Komisja Europejska, jak i Sąd potwierdziły, że usługi w zakresie ochrony przeciwpożarowej stanowią działania należące prerogatyw władzy publicznej, które można wyłączyć z zakresu stosowania art. 107 ust. 1 TFUE.
- (iii) Usługi związane z bezpieczeństwem ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego
- (274) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines kwestionuje również zakwalifikowanie jako działalności pozagospodarczej usług z zakresu konserwacji, które w niniejszym przypadku wchodzi w zakres usług związanych z bezpieczeństwem ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego. W tym względzie przedsiębiorstwo Brussels Airlines podkreśla jedynie, że usługi takie wchodzi w zakres zarządzania portem lotniczym i stanowią w związku z tym działalność gospodarczą.
- (275) Obecnie uznaje się, że działalność polegająca na zarządzaniu portem lotniczym stanowi działalność gospodarczą. Niektóre działania są jednak wyłączone z zakresu stosowania art. 107 ust. 1 TFUE, ponieważ należą do prerogatyw władzy publicznej lub z natury rzeczy mają charakter pozagospodarczy, nawet wówczas gdy, jak twierdzi przedsiębiorstwo Brussels Airlines, są one niezbędne do celów zarządzania portem lotniczym. Ponadto, o ile np. oczywiste jest, że zarządzanie portem lotniczym (działalność gospodarcza) wymaga zapewnienia obecności służby celnej w celu przeprowadzania kontroli tożsamości pasażerów, należy jednak stwierdzić, że usługa taka należy do prerogatyw tradycyjnie zastrzeżonych dla państwa i stanowi działalność pozagospodarczą. W związku z tym okoliczność, że usługi związane z bezpieczeństwem ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego są niezbędne w zarządzaniu portem lotniczym, nie wystarczy, aby pozbawić je charakteru działalności pozagospodarczej.
- (276) Jak jednak stwierdza Komisja we wspomnianej wyżej decyzji dotyczącej portu lotniczego Lipsk/Halle, „w przedmiotowej sprawie określone koszty wchodzi w zakres działań publicznych. Koszty te odnoszą się do działań w obszarze bezpieczeństwa i policji, środków w zakresie ochrony przeciwpożarowej i bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa eksploatacji, a także do zobowiązań wobec Niemieckich Służb Meteorologicznych (Deutscher Wetterdienst) oraz Niemieckiego Zarządu Ruchu Lotniczego (Deutsche Flugsicherung)”⁽⁹⁸⁾. W uwagach przedstawionych w następstwie decyzji o rozszerzeniu z 2012 r. w ramach formalnego postępowania wyjaśniającego Belgia przypominała, że z tej samej decyzji wynika, iż „działania w zakresie bezpieczeństwa obsługi” obejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego, tj. zasilanie energią elektryczną, światła pasa startowego, światła płyt postojowych itp. W niniejszym przypadku chodzi właśnie o utrzymanie tych różnych funkcji.
- (iv) Usługi związane z ogólną ochroną i bezpieczeństwem
- (277) Ponadto przedsiębiorstwo Brussels Airlines kwestionuje ogólne zakwalifikowanie usług w zakresie bezpieczeństwa i ochrony jako działalności „pozagospodarczej”. W niniejszym przypadku wydaje się, że przedsiębiorstwo Brussels Airlines zakwalifikowało do usług związanych z bezpieczeństwem usługi związane z monitorowaniem, rejestrowaniem i planowaniem lotów, a także z marshallingiem.
- (278) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines kwestionuje w szczególności to, że usługi związane z monitorowaniem i rejestracją lotów, z planowaniem lotów oraz z marshallingiem są objęte zakresem stosowania rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽⁹⁹⁾, w którym ochrona oznacza „połączenie środków oraz zasobów ludzkich i naturalnych przeznaczonych do ochrony lotnictwa cywilnego przed bezprawnymi aktami ingerencji”.
- (279) Władze walońskie nigdy jednak nie uznawały, że działania w zakresie monitorowania i rejestracji lotów, planowania lotów i marshallingu mają związek z ochroną portu lotniczego. Uważają natomiast, że działania te są niezbędne dla bezpieczeństwa portu lotniczego i odsyłają w tej kwestii do wyjaśnień przedstawionych już w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego.
- (280) Jeżeli chodzi o uwagę przedsiębiorstwa BAC co do faktu, że przedsiębiorstwa lotnicze obsługujące połączenia z Brukseli powinny uiszczać opłatę za świadczone przez Belgocontrol usługi związane z monitorowaniem, rejestrowaniem i planowaniem lotów, uwaga ta również stanowi argument oparty o źródło finansowania usługi, który nie wystarczy do zakwalifikowania tej usługi jako pozagospodarczej.
- (281) Belgia zauważa również, że decyzję o nieodpłatności niektórych usług świadczonych przez Belgocontrol w regionalnych portach lotniczych podjęto już w momencie zawarcia wspomnianej wyżej umowy o współpracy z 1989 r., zgodnie z którą „regiony będą mogły nieodpłatnie zwrócić się o pomoc służb centralnych (SNVA)

⁽⁹⁸⁾ Motyw 182.

⁽⁹⁹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 355 z 30.12.2002, s. 1).

w zakresie stosowania międzynarodowych norm i zaleceń w dziedzinie lotnictwa cywilnego”⁽¹⁰⁰⁾. To nieodpłatne świadczenie usług zostało ograniczone pułapem odpowiadającym poziomowi działalności walońskich portów lotniczych z 1989 r. w taki sposób, że koszty wszelkich usług wykraczających poza ten poziom działalności ponosi Walonia.

- (282) Zarówno z wytycznych z 2005 r., jak i ze szczegółowych przepisów Unii mających zastosowanie do usług żeglugi powietrznej wynika, że usługi te stanowią działalność pozagospodarczą, a tym samym nie wchodzą w zakres stosowania art. 107 ust. 1 TFUE. Chodzi bowiem o jedną z zasad regionalizacji zarządzania portami lotniczymi, z wyjątkiem portu lotniczego Brussels Airport.
- (283) Zdaniem Belgii z powyższego wynika, że żadna z uwag przedstawionych przez przedsiębiorstwo Brussels Airlines i przedsiębiorstwo BAC nie podważa faktu, że zadania z zakresu ochrony przeciwpożarowej, zadania związane z bezpieczeństwem ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego, zadania związane z ochroną oraz zadania związane z monitorowaniem, rejestracją i planowaniem lotów, a także z marshallingiem stanowią działalność pozagospodarczą.

5.1.1.3. Uwagi Belgii do uwag osób trzecich otrzymanych po opublikowaniu nowych wytycznych lotniczych

- (284) Belgia przedstawiła w szczególności uwagi dotyczące zakłócenia konkurencji spowodowanego przez środki na rzecz spółki BSCA w związku z uwagami osób trzecich otrzymanymi po opublikowaniu nowych wytycznych lotniczych.
- (285) Osoby trzecie (przedsiębiorstwo BAC i przedsiębiorstwo Brussels Airlines) są zdania, że pomoc umożliwiła spółce BSCA stosowanie opłat „o sztucznie niskim poziomie” i że w związku z tym istniała znaczna różnica między opłatami spółki BSCA i opłatami innych portów lotniczych. Pośrednim skutkiem tej praktyki było zmniejszenie liczby pasażerów w porcie lotniczym Bruxelles-National.
- (286) Belgia kwestionuje niektóre dane liczbowe przedstawione przez przedsiębiorstwo Brussels Airlines. Przykładowo, jeżeli chodzi o porównanie cenników między przedsiębiorstwem BAC a spółką BSCA, Belgia podkreśla, że „przedsiębiorstwo Brussels Airlines uwzględniło cenniki, które dotyczą nie przedsiębiorstw lotniczych, lecz obsługi naziemnej”. W tabeli przedstawionej przez przedsiębiorstwo Brussels Airlines nie uwzględniono podobnych kosztów fakturowanych przez spółkę BSCA. Tak samo jest w przypadku innych kosztów nałożonych przez państwo federalne.
- (287) Zdaniem Belgii z taką samą ostrożnością należy odnosić się do tabel dotyczących porównania między różnymi portami lotniczymi. W kolumnie „passenger charges or fee” (opłaty pasażerskie) dla portu lotniczego Marseille Provence przedsiębiorstwo Brussels Airlines zawarło bowiem opłatę w wysokości 13,47 EUR, która zdaniem Belgii odpowiada w rzeczywistości „podatkowi od ochrony nałożonemu przez państwo, a nie opłacie ponoszonej przez pasażera w rozumieniu opłaty lotniczej”.
- (288) Jeżeli chodzi o brak wpływu na wymianę handlową, Belgia odsyła Komisję do swoich uwag z dnia 23 maja 2012 r. oraz do informacji przekazanych dnia 12 grudnia 2012 r. w odniesieniu do różnic między portami lotniczymi Bruxelles-National i Charleroi.
- (289) Jeżeli chodzi o negatywny wpływ na przedsiębiorstwa lotnicze prowadzące działalność w porcie lotniczym Bruxelles-National, Belgia podkreśla szereg następujących kwestii:
- przedsiębiorstwo Brussels Airlines zrezygnowało z obsługi połączeń do miejsc przeznaczenia takich jak Palermo, Kraków, Sewilla. Faktycznie miało to miejsce, jednak w tej kwestii nie uwzględniono faktu, że połączenia do tych miejsc przeznaczenia ponownie otwarto od 2014 r.,
 - chociaż przedsiębiorstwo BAC podkreśla, że połączenia do Nadoru i Tangeru (Maroko) zostały ograniczone do odlotów z portu lotniczego Bruxelles-National, ponieważ przedsiębiorstwo Jetairfly obsługuje te same połączenia z Charleroi, Belgia przypomina, że przedsiębiorstwo Air Arabia również obsługuje połączenia do tych miejsc przeznaczenia z portu lotniczego Bruxelles-National,
 - jeżeli chodzi o loty do Stambułu, Belgia podkreśla, że port lotniczy Bruxelles-National zwiększył częstotliwość lotów do tego miejsca przeznaczenia w związku z przeniesieniem się do Charleroi przedsiębiorstwa lotniczego Pegasus, które obsługuje połączenia do Turcji,
 - ponadto Belgia podkreśla, że w porcie lotniczym Charleroi również odnotowano zmniejszenie częstotliwości niektórych lotów lub rezygnację z połączeń do niektórych miejsc przeznaczenia w związku z tym, że przedsiębiorstwa przeniosły część lotów do portu lotniczego Bruxelles-National. Przykładowo port Charleroi utracił 3 loty tygodniowo do Casablanki na rzecz portu lotniczego Bruxelles-National w związku z tym, że przedsiębiorstwo Air Arabia przeniosło te loty do Brukseli.

⁽¹⁰⁰⁾ Art. 5 ust. 1.

- (290) Belgia przypomina, że przedsiębiorstwo Ryanair niedawno rozpoczęło działalność w porcie lotniczym Bruxelles-National, co dowodzi, że wysoki poziom opłat nie zniechęcił przedsiębiorstwa Ryanair do tego nowego przedsięwzięcia. Belgia potwierdza jednak, że konkurencja między portem lotniczym Charleroi a portem lotniczym Bruxelles-National jest ograniczona i dotyczy ściśle określonych segmentów, które stanowią loty czarterowe i tanie połączenia.
- (291) Ponadto Belgia zwraca uwagę na fakt, że uważa się, iż strategia handlowa spółki BSCA dotycząca jej opłat wyjaśnia sukces portu lotniczego Charleroi. Stwierdzenie to nie jest zgodne z rzeczywistością, ponieważ zupełnie nowy rynek tanich połączeń lotniczych pojawił się w odpowiedzi na nowe zapotrzebowanie. W tym względzie Walonia przypomina, że zgodnie z danymi sprzed kilku lat 40 % pasażerów Charleroi po raz pierwszy leciało samolotem, co dowodzi, że nie „ukradziono” ich z portu lotniczego Bruxelles-National.

5.1.2. Zgodność pomocy na rzecz spółki BSCA

5.1.2.1. Uwagi Belgii dotyczące zgodności środków przyznanych na rzecz spółki BSCA ocenionej na podstawie wytycznych lotniczych

- (292) Zdaniem Belgii ⁽¹⁰¹⁾, jeżeli Komisja, co nieprawdopodobne, doszłaby do wniosku, że spółka BSCA otrzymała pomoc, pomoc ta musiałaby zostać zakwalifikowana jako pomoc operacyjna, na którą można zezwolić w ramach wytycznych lotniczych. Warunki zezwolenia na taką pomoc, zgodnie z pkt 137 wytycznych lotniczych w zakresie pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych, są następujące: przyczynianie się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, konieczność pomocy, właściwy charakter pomocy państwa jako instrumentu polityki, istnienie efektu zachęty, proporcjonalność pomocy i brak negatywnych skutków dla konkurencji.
- a) Przyczynianie się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania
- (293) Rozwój portów lotniczych w regionie Walonii został włączony w globalną strategię rozwoju gospodarczego i społecznego odnośnych regionów wdrażaną od 1989 r. Walonia przedstawiła różne dokumenty i badania, które potwierdzają realizację do tego celu.
- (294) Ponadto, jak wynika z badań zleconych przez region Walonii i spółkę BSCA w latach 2000–2001, port lotniczy Bruxelles-National był wówczas na granicy przepełnienia, w związku z czym port lotniczy Charleroi mógł wpisywać się w cel polegający na przeciwdziałaniu zatorowi.
- (295) Ponadto z różnych badań przeprowadzonych na zlecenie regionu Walonii i spółki BSCA wynika, że istniało rzeczywiste zapotrzebowanie na działalność portu lotniczego Charleroi w segmentach tanich połączeń. Zapotrzebowanie to faktycznie potwierdziło się poprzez powodzenie tego portu lotniczego, w związku z czym uzasadnione było zapewnienie jego rozwoju, biorąc pod uwagę, że jego obszar napływu klientów cechuje wysoka gęstość zaludnienia i lokalizacja w centrum Europy.
- (296) Rozwój portu lotniczego Charleroi wykazał, że nie chodziło o finansowanie działalności nierentownej, skoro portowi temu udało się uzyskać rentowność już od 2004 r. W biznesplanie spółki BSCA opracowanym w 2001 r. przewidziano przywrócenie rentowności w 2005 r., a więc rok później, co odzwierciedla ostrożny i racjonalny charakter tego biznesplanu.
- (297) Zdaniem Belgii, przeprowadzając badanie równoczesnych zmian ruchu pasażerskiego w porcie lotniczym Bruxelles-National i w porcie lotniczym Charleroi, można dojść do wniosku, że ewentualny wpływ Charleroi na Bruxelles-National był marginalny. Koszty hamujące rozwój portu lotniczego Bruxelles-National spowodowała upadłość przedsiębiorstwa Sabena w listopadzie 2001 r., a nie równoczesny rozwój portu lotniczego Charleroi. Tytułem przypomnienia, zgodnie z badaniem przeprowadzonym przez spółkę BSCA w 2010 r., 40 % pasażerów leciało samolotem po raz pierwszy, co potwierdza, że znacznej części pasażerów nie „ukradziono” z portu lotniczego w Brukseli. Ponadto inną znaczną część pasażerów stanowią pasażerowie podróżujący w ramach *city trip*, którzy decydują się na krótki pobyt, czego nie zrobiliby, gdyby nie atrakcyjne warunki cenowe. Do niedawna port lotniczy Bruxelles-National nie rozwijał segmentu tanich połączeń lub rozwijał go w ograniczonym stopniu. Spółka easyJet otworzyła pierwsze połączenia w porcie lotniczym Bruxelles-National w trakcie 2007 r.

⁽¹⁰¹⁾ Odpowiedź 15 w piśmie Belgii z dnia 24 lutego 2014 r.

b) Konieczność pomocy

- (298) Ewentualna pomoc, którą mogłaby stwierdzić Komisja, była bez wątpienia konieczna, aby osiągnąć wspomniany cel rozwoju gospodarczego i regionalnego.

c) Właściwy charakter środka pomocy

- (299) Finansowe pokrycie kosztów związanych z zadaniami leżącymi w interesie ogólnym, które Region powierzył spółce BSCA, stanowiło najbardziej odpowiedni środek do osiągnięcia wspomnianego wyżej celu leżącego w interesie ogólnym. Nie istnieją inne instrumenty polityki lub instrumenty pomocy, które umożliwiłyby osiągnięcie tego celu.

d) Efekt zachęty

- (300) Ponadto ma również miejsce efekt zachęty, ponieważ w przypadku braku tego finansowania nie byłoby możliwe ani zapewnienie rozwoju działalności portu lotniczego, ani osiągnięcie takiej liczby pasażerów, która pozwoliła na poprawę mobilności obywateli europejskich oraz na zapewnienie rozwoju gospodarczego i regionalnego dzięki działalności portu lotniczego. Belgia odsyła Komisję do liczby pasażerów przyjętych przez spółkę BSCA w badanym okresie. Tytułem przypomnienia port lotniczy Charleroi był w tym okresie portem lotniczym kategorii D, który nie mógłby zakłócać konkurencji. Co więcej, jest to zgodne z celami wytycznych lotniczych, tj. z docelowym zapewnieniem rentowności regionalnych portów lotniczych.

e) Proporcjonalność pomocy

- (301) Ponadto pomoc jest proporcjonalna. Tytułem przypomnienia rekompensata przyznana z tytułu zadań leżących w interesie ogólnym przewidziana w art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia, którą dołączono do umowy na usługi zawartej między regionem Walonii a spółką BSCA, została ograniczona pułapem w taki sposób, że w przypadku przekroczenia tego pułapu, co ma miejsce w zakresie części rekompensaty przeznaczonej na ochronę przeciwpożarową i bezpieczeństwo ruchu naziemnego, koszty musi pokryć spółka BSCA. Ewentualna pomoc w ramach świadczenia usług przez spółkę SOWAER dotyczy niewielkiej kwoty.
- (302) Ze względu na ograniczoną kwotę części odpowiadającej pomocy w ramach wspomnianych rekompensat usług świadczonych w interesie ogólnym, którą może zakwestionować Komisja, oraz ze względu na cel tych usług, należy uznać, że spełniono wspomniany warunek proporcjonalności.

f) Brak negatywnego skutku dla konkurencji

- (303) Jeżeli chodzi o brak lub o uniknięcie negatywnego skutku dla konkurencji, w celu dokonania oceny tego warunku Komisja musi odnieść się do momentu przyznania finansowania publicznego. Nie można uznać, że w momencie przyznania finansowanie to miało niewłaściwy wpływ na konkurencję. Jak wykazano już Komisji Europejskiej, rozwój portu lotniczego Charleroi nie odbywał się kosztem innych portów lotniczych. Działania te wynikały z powstania nowego rynku w szczególnym segmencie, którego nie rozwijano w porcie lotniczym w Brukseli lub który rozwijano w bardzo ograniczonym zakresie.
- (304) Tytułem przypomnienia w dwóch badaniach przeprowadzonych przez niezależnych ekspertów, Roland Berger International Management Consultant i GTM, stwierdzono zbliżające się przepełnienie portu lotniczego Bruxelles-National oraz brak wspólnych klientów obu portów lotniczych. Przedsiębiorstwa działające w porcie lotniczym w Brukseli nie były wówczas w żadnej mierze zainteresowane portem lotniczym Charleroi, podczas gdy przedsiębiorstwo Ryanair, główny użytkownik portu lotniczego Charleroi, nie posiadało wówczas żadnej strategii rozpoczęcia działalności w głównych portach lotniczych.
- (305) Ponadto umowa ramowa regionu Walonii z dnia 20 lipca 2000 r. rozszerzona decyzją z dnia 8 listopada 2000 r. zawierała cel dotyczący „prowadzenia polityki umożliwiającej skuteczną współpracę z organami zarządzającymi portem lotniczym Bruxelles-National” ⁽¹⁰²⁾.
- (306) Ponadto niekorzystny wpływ na port lotniczy Charleroi miały ograniczenia regulacyjne dotyczące wiążących godzin otwarcia. W 2000 r. port lotniczy był otwarty w godzinach 7.00–22.00. Godziny te zostały nieznacznie zmienione na godziny 6.30–23.00, aby pozwolić na przyjęcie samolotów, których bazą był ten port lotniczy.

⁽¹⁰²⁾ Nota zatwierdzona przez rząd waloński w dniu 8 listopada 2000 r., s. 2.

- (307) Ponadto w 2000 r. portu lotniczego Charleroi dotyczyły wyraźne braki wizerunkowe, co potwierdzają badania GTM i Roland Berger. Jego infrastruktura była ciasna, ograniczona i mało uczęszczana. Port lotniczy oferował tylko jedno regularne połączenie i kilka lotów czarterowych w okresie letnim. Nie można uznać, że port lotniczy Charleroi był wówczas w stanie stanowić konkurencję dla portu lotniczego Bruxelles-National.
- (308) Ponadto port lotniczy Bruxelles-National był uprzywilejowany pod względem infrastruktury (wiele terminali, wiele pasów startowych itp.) i dostępności dzięki małej odległości od stolicy i połączeniu kolejowemu, którego port lotniczy Charleroi jest pozbawiony.

5.1.2.2. *Uwagi Belgii dotyczące zgodności udostępnienia infrastruktury ocenionej na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE*

- (309) Uwagi te dotyczyły zgodności:

- udostępnienia infrastruktury, ocenianej na podstawie wytycznych z 2005 r. (które zostały zastąpione wytycznymi lotniczymi z 2014 r.),
- finansowania części kosztów usług świadczonych w interesie ogólnym, ocenianej na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE.

- (310) Jeżeli chodzi o zgodność finansowania części kosztów usług świadczonych w interesie ogólnym, ocenianą na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE, Belgia utrzymuje, że finansowanie to jest zgodne:

- z art. 106 ust. 2 TFUE za okres przed dniem 19 grudnia 2005 r.,
- z decyzją Komisji z dnia 28 listopada 2005 r. za okres od dnia 19 grudnia 2005 r. do dnia 31 stycznia 2012 r.,
- z wytycznymi z dnia 20 grudnia 2011 r. za okres od dnia 31 stycznia 2012 r.

- (311) Zdaniem Belgii, jeżeli Komisja uznałaby, że nie spełniono wszystkich warunków wyroku w sprawie Altmark, wówczas należałoby zezwolić na rekompensatę usług świadczonych w interesie ogólnym na podstawie decyzji z dnia 28 listopada 2005 r.⁽¹⁰³⁾.

- (312) Jeżeli chodzi o środki przyznane przed dniem 19 grudnia 2005 r., a więc przed wejściem w życie decyzji z dnia 28 listopada 2005 r., ich zgodność opiera się bezpośrednio na art. 106 ust. 2 TFUE. Z praktyki decyzyjnej Komisji Europejskiej⁽¹⁰⁴⁾ wynika, że warunki określone w art. 106 ust. 2 są tożsame z warunkami określonymi w decyzji z dnia 28 listopada 2005 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu WE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym⁽¹⁰⁵⁾. Zgodność środków przyznanych przed dniem 19 grudnia 2005 r. można zatem analizować łącznie ze zgodnością środków przyznanych później zgodnie z art. 106 ust. 2 TFUE, uwzględniając te same podstawowe kryteria, które przewidziano w decyzji z dnia 28 listopada 2005 r.

- (313) Jeżeli chodzi o środki przyznane w okresie od dnia 19 grudnia 2005 r., wchodzą one w zakres stosowania decyzji z dnia 28 listopada 2005 r., jeżeli odpowiadają rekompensatom z tytułu świadczenia usług publicznych przyznawanym przedsiębiorstwom, których średni roczny obrót przed opodatkowaniem wynosi mniej niż 100 000 000 EUR w okresie dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym powierzono im realizację wspomnianych usług, o ile roczna kwota rekompensaty nie przekracza 30 000 000 EUR⁽¹⁰⁶⁾. Spółka BSCA nigdy nie odnotowała jednak rocznego obrotu wyższego niż 100 000 000 EUR. Co więcej, zdaniem Belgii jasne

⁽¹⁰³⁾ Decyzja Komisji 2005/842/WE z dnia 28 listopada 2005 r. w sprawie stosowania art. [106 ust. 2] Traktatu WE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 312 z 29.11.2005, s. 67).

⁽¹⁰⁴⁾ Decyzja Komisji z dnia 28 października 2009 r. w sprawie finansowania szpitali publicznych sieci Iris przez region stołeczny Brukseli, NN 54/2009, strona internetowa *Europa*.

⁽¹⁰⁵⁾ Zob. przypis 103.

⁽¹⁰⁶⁾ Dokument roboczy służb komisji, często zadawane pytania dotyczące decyzji Komisji z dnia 28 listopada 2005 r. w sprawie stosowania art. 86 ust. 2 Traktatu WE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym oraz Wspólnotowe ramy dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, SEC (2007) 1516 final, s. 6.

jest, że rekompensata z tytułu ewentualnych usług świadczonych w interesie ogólnym, które Komisja uznałaby za działalność gospodarczą, byłaby o wiele mniejsza niż pułap wynoszący 30 000 000 EUR. W związku z tym ta rekompensata jest jednoznacznie objęta zakresem stosowania decyzji z dnia 28 listopada 2005 r.

(314) Zgodnie z decyzją z dnia 28 listopada 2005 r. środki wchodzące w zakres jej stosowania są zgodne, jeżeli spełniają następujące warunki.

a) Zobowiązanie do świadczenia usług

(315) Belgia uważa, że wykazała istnienie obowiązków świadczenia usług publicznych, gdy „ustaliła”, że spełniony jest pierwszy warunek wyroku w sprawie Altmark (zob. sekcja 5.1.1.1 lit. c) pkt (ii)). Ponadto zdaniem Belgii parametry obliczenia rekompensaty, a także zasady, które mają na celu uniknięcie jakiegokolwiek nadwyżki rekompensaty, zostały wyjaśnione, gdy Belgia wykazała, że trzeci i czwarty warunek wyroku w sprawie Altmark są spełnione.

b) Rekompensata

(316) Belgia przypomina, że od 2006 r. interwencja Walonii jest ograniczona pułapem w zakresie usług związanych z ochroną przeciwpożarową oraz bezpieczeństwem ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego, a od 2010 r. – w zakresie usług związanych z ochroną, działalnością biura ds. nawigacji i marshallingiem. Rachunkowość analityczna, którą wdrożyła spółka BSCA, pozwala wykazać, że warunek ten został spełniony.

c) Odrębne księgowanie

(317) Zdaniem Belgii oddzielne księgowanie jest zagwarantowane przez stosowanie art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia, zgodnie z którym „koncesjonariusz prowadzi oddzielny rachunek zysków i strat w odniesieniu do usług. Organ udzielający koncesji może w każdej chwili przeprowadzić kontrolę na miejscu dotyczącą tego rachunku”. Odrębne księgowanie zostało również potwierdzone przez również dokument przedstawiony w załączniku 8.

d) Kontrola nadwyżek rekompensaty

(318) Zgodnie z art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia Walonia może w każdej chwili skontrolować sprawozdania finansowe spółki BSCA dotyczące jedynie usług świadczonych w interesie ogólnym. Administracja walońska każdego roku przystępuje zatem do kontroli na miejscu, aby dokonać weryfikacji elementów stanowiących podstawę zgłoszenia wiarygodności, które spółka BSCA przedstawiła w celu otrzymania rekompensaty za usługi świadczone w interesie ogólnym.

e) Wniosek

(319) Z powyższego wynika, że finansowanie usług świadczonych w interesie ogólnym, które Komisja uznałaby za działalność gospodarczą, można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie decyzji z dnia 28 listopada 2005 r.

5.2. Uwagi Belgii dotyczące środków przyznanych na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair

(320) W następstwie decyzji o wszczęciu postępowania z 2002 r. i decyzji o rozszerzeniu z 2012 r. Belgia przedstawiła uwagi mające na celu wykazanie, że środki na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair badane w niniejszej decyzji nie stanowią pomocy państwa.

5.3. Uwagi Belgii dotyczące terminu przedawnienia

(321) Zgodnie z uwagami sformułowanymi przez Belgię w następstwie przyjęcia decyzji o rozszerzeniu z 2012 r., uznając, że finansowanie usług świadczonych w interesie ogólnym stanowi pomoc państwa, korzysta ona z przedawnienia przewidzianego w art. 15 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999⁽¹⁰⁷⁾ (zwanego dalej „rozporządzeniem proceduralnym”).

⁽¹⁰⁷⁾ Rozporządzenie Rady (WE) NR 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1).

- (322) Zgodnie z tym przepisem okres przedawnienia rozpoczyna bieg w dniu, w którym bezprawnie przyznano pomoc beneficjentom. Zgodnie z przepisami unijnymi⁽¹⁰⁸⁾ oraz z praktyką decyzyjną Komisji⁽¹⁰⁹⁾, Komisja powinna ocenić środek zgodnie z zasadami obowiązującymi w dniu, w którym pomoc została przyznana, tzn. „w dniu przyjęcia prawnie wiążącego aktu prawnego, na podstawie którego beneficjent nabywa prawo do otrzymania pomocy”. W orzecznictwie unijnym potwierdza się, że data przyznania pomocy odpowiada dacie przyjęcia „prawnie wiążącego aktu prawnego, na mocy którego właściwy organ krajowy zobowiązuje się do udzielenia pomocy”⁽¹¹⁰⁾. Akt prawny staje się natomiast wiążący od dnia, w którym zgodnie z prawem wewnętrznym państwo jest zobowiązane do wykonania swojego zobowiązania na podstawie tego aktu. Przed tą datą byłyby to jedynie oświadczenia o zamiarze⁽¹¹¹⁾.
- (323) Z powyższego wynika, że dniem, w którym przyznano rekompensatę z tytułu usług świadczonych w interesie ogólnym przez spółkę BSCA, jest dzień 9 lipca 1991 r., czyli dzień zawarcia umowy koncesji i przyjęcia specyfikacji istotnych warunków zamówienia stanowiących podstawę prawną tej rekompensaty wiążącą Region. Od tego dnia, niezależnie od przyjęcia różnych przepisów pozbawionych wpływu na zasadę obowiązkowego zwrotu tych wydatków przez Region, obowiązek wypłacenia tej rekompensaty ciąży na Walonii. Jedynie niektóre rodzaje działalności pozagospodarczej, o których mowa w aneksie nr 6 z dnia 15 stycznia 2008 r., nie są objęte tym przedawnieniem. Punktem wyjścia do określenia początku biegu dziesięcioletniego okresu przedawnienia jest w związku z tym dzień 9 lipca 1991 r.
- (324) Żaden środek Komisji dotyczący rekompensaty otrzymanej z tytułu usług świadczonych w interesie ogólnym przez spółkę BSCA, zgodnie z wymaganiami art. 15 rozporządzenia proceduralnego, nie przerwał okresu dziesięciu lat, który w związku z tym upłynął w lipcu 2001 r. Niezależnie od braku sformalizowania tej rekompensaty w umowie na okres 2000–2001, strony, czyli Walonia i spółka BSCA, cały czas miały zamiar zatrzymania jej na czas nieokreślony, zamiar ten, potwierdzony faktem przyjęcia na siebie tych kosztów za ten okres, został zrealizowany za pośrednictwem aneksu z 2002 r. w taki sposób, że nie kwestionuje się punktu wyjścia do określenia początku biegu przedawnienia.
- (325) Jedynie pismo Komisji z dnia 24 kwietnia 2002 r., które zawiera przede wszystkim pytania dotyczące finansowania spółki BSCA i mogłoby zatem dotyczyć pośrednio przejęcia na siebie kosztów usług świadczonych w interesie ogólnym, mogłoby przerwać bieg okresu przedawnienia. W następstwie tego wniosku władze Walonii dostarczyły szczegółowych wyjaśnień i Komisja nigdy nie zakwestionowała legalności tego finansowania.
- (326) Z powyższego wynika, że uznając, iż rekompensaty wypłacone z tytułu usług świadczonych w interesie ogólnym stanowią pomoc państwa, *quod non*, uprawnienia Komisji w zakresie odzyskania pomocy ulegają przedawnieniu zgodnie z art. 15 rozporządzenia proceduralnego.

5.4. Uwagi Belgii dotyczące naruszenia zasady uzasadnionego oczekiwania

- (327) W następstwie decyzji o rozszerzeniu z 2012 r. Belgia sformułowała uwagi dotyczące zastosowania zasady uzasadnionego oczekiwania w odniesieniu do dotacji wypłaconej przez Region na niektóre usługi związane z działalnością portu lotniczego.
- (328) Zgodnie z orzecznictwem Trybunału dotyczącym pomocy państwa Komisja jest zobowiązana z urzędu do wzięcia pod uwagę okoliczności wyjątkowych, które uzasadniałyby, zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia proceduralnego, odmowę nakazu odzyskania pomocy przyznanej nielegalnie, kiedy odzyskanie to jest sprzeczne z zasadą ogólną prawa Unii, takie jak przestrzeganie zaufania obywatela do państwa beneficjentów.
- (329) Jak podsumował rzecznik generalny Philippe Léger, naruszenie tej zasady następuje, w sytuacji gdy spełnione są trzy następujące przesłanki: „Przede wszystkim musi istnieć akt lub zachowanie ze strony administracji wspólnotowej, które mogło doprowadzić do powstania tych oczekiwań. Następnie osoba, której to dotyczy, nie może być w stanie przewidzieć zmiany linii postępowania przyjętej wcześniej przez administrację wspólnotową (...) Wreszcie interes wspólnotowy leżący u podstaw zaskarżonego aktu nie uzasadnia naruszenia uzasadnionych oczekiwań zainteresowanej osoby (...)”.

⁽¹⁰⁸⁾ Zob. motyw nr 10 rozporządzenia nr 1998/2006 z dnia 15 grudnia 2006 r. w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu do pomocy *de minimis* (Dz.U. L 379 z 28.12.2006, s. 5).

⁽¹⁰⁹⁾ Decyzja Komisji z dnia 1 sierpnia 2006 r. ustanawiająca wytyczne dotyczące zamknięcia pomocy (2000–2006) finansowanej z funduszy strukturalnych, COM(2006) 3424, nieopublikowana, site europa.com.

⁽¹¹⁰⁾ Wyrok z dnia 14 stycznia 2004 r. w sprawie T-109/01 Fleuren Compost BV przeciwko Komisji, Rec. 2004, s. II-00127, ECLI:EU:T:2004:4, pkt 74.

⁽¹¹¹⁾ Wyrok z dnia 15 lutego 2001 r. w sprawie C-99/98 Austria przeciwko Komisji, Rec. 2001, s. I-01101, ECLI:EU:C:2001:94, pkt 34, 35 i 38.

- (330) Zdaniem Belgii, w szczególności jeżeli chodzi o dotację wypłaconą przez Region na niektóre usługi związane z działalnością portu lotniczego, trzy warunki, o których mowa w poprzednim motywie, są spełnione.
- (331) Komisja zbadała dotację wypłaconą przez Region na niektóre usługi związane z działalnością portu lotniczego w ramach pierwszego postępowania i nie wniosła żadnego sprzeciwu w tym względzie w swojej decyzji z 2004 r. W decyzji z 2004 r. Komisja wyraźnie stwierdziła, że „nie kwestionuje pełnoprawnej możliwości władz Walonii do dalszego przyjmowania na siebie kosztów konserwacji i ochrony przeciwpożarowej”⁽¹¹²⁾. Usługi związane z konserwacją świadczone w tym okresie przez spółkę BSCA określono natomiast następująco: „koncesjonariusz musi zapewnić, w ramach koncesji na usługi, konserwację terenów, budynków i wyposażenia, obiektów i urządzeń oddanych do dyspozycji i przeznaczonych do zadań związanych z koncesjonowanymi usługami, tak aby zawsze były utrzymywane w stanie odpowiednim użycia, do którego są przeznaczone”. Podobnie w motywie 352 tej samej decyzji z 2004 r. Komisja stwierdziła, że „część kosztów ponoszonych przez porty lotnicze, zarówno prywatne, jak i państwowe, jest jednak przedmiotem rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, w związku z zadaniami wynikającymi z wymogów w zakresie bezpieczeństwa lub ochrony lub innych źródeł kosztów, które same w sobie nie byłyby rentowne pod względem gospodarczym, lecz pozostają niezbędne dla obsługi tych platform. Może więc chodzić o świadczenie usług w zakresie kontroli ruchu lotniczego, zadań policji, ochrony przeciwpożarowej itd.”
- (332) Belgia podkreśla ponadto, że stwierdzenie nieważności przez Sąd w żaden sposób nie dotyczyło tego aspektu decyzji z 2004 r.
- (333) W związku z tym stwierdza, że trzy warunki, o których mowa w motywie 330, są spełnione.
- (334) Po pierwsze, decyzja wydana w 2004 r. przez Komisję i brak cenzury Sądu w tym zakresie „stworzyły uprzednio sytuację, która mogła doprowadzić do powstania tego oczekiwania”. Zdaniem Belgii spółka BSCA uzyskała bowiem wyraźne zapewnienia, że przyjęcie na siebie kosztów usług świadczonych w interesie ogólnym nie mogło stanowić pomocy państwa, biorąc pod uwagę, że w decyzji z 2004 r. nie podano podstawy roszczenia w tym zakresie. Wspomniane uzasadnione oczekiwanie uległo zresztą wzmocnieniu przez stałą praktykę decyzyjną Komisji w tej kwestii dotyczącą w szczególności rozróżnienia między działalnością gospodarczą a pozagospodarczą, które podtrzymano przede wszystkim w decyzji w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle.
- (335) Po drugie, spółka BSCA nie była „w stanie przewidzieć zmiany linii postępowania przyjętej wcześniej przez administrację wspólnotową”. Zdaniem Belgii spółka BSCA nie mogła przewidzieć, że w 2012 r. Komisja ponownie przebadła środek, w stosunku do którego nie wniosła żadnych zastrzeżeń w 2004 r. i którego Sąd nie zakwestionował w 2008 r.
- (336) Po trzecie, interes Unii nie ma pierwszeństwa nad interesem spółki BSCA „w utrzymaniu sytuacji, którą mogła pełnoprawnie utrzymać”. Zdaniem Belgii znaczne szkody dla spółki BSCA wynikają z decyzji Komisji, w której nakazuje ona odzyskanie dotacji otrzymanych przez spółkę BSCA w zamian za usługi świadczone w interesie ogólnym.
- (337) Podsumowując, zdaniem Belgii odnośnie rekompensaty finansowej, kluczowe, by zapewnić ochronę i bezpieczeństwo obszaru i działalności portu lotniczego, podtrzymano i rozszerzono w następstwie decyzji z 2004 r., w szczególności na podstawie uzasadnionego oczekiwania związanego ze stanowiskiem Komisji, zgodnie z którym finansowanie usług świadczonych w interesie ogólnym nie stanowiło pomocy państwa w rozumieniu art. 107 TFUE. Uwzględniając uzasadnione oczekiwanie, które Komisja wzbudziła po stronie spółki BSCA, jeżeli Komisja uznałaby, że dotacje te stanowią pomoc państwa, nie mogłaby nakazać ich zwrotu zgodnie z art. 15 rozporządzenia proceduralnego.

6. OCENA ŚRODKÓW POMOCY

- (338) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

⁽¹¹²⁾ Motyw 214 decyzji z 2004 r.

- (339) Zakwalifikowanie środka krajowego jako pomocy państwa zakłada więc łączne spełnienie następujących warunków: 1) beneficjentem lub beneficjentami pomocy są przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, 2) środek wiąże się z przyznaniem beneficjentowi korzyści selektywnej, 3) środek przyznawany jest przy użyciu zasobów państwowych i można go przypisać państwu, 4) środek zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem i może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (340) W niniejszym rozdziale Komisja ocenia, czy środki opisane w rozdziale 3 mogą stanowić pomoc na rzecz spółki BSCA lub przedsiębiorstwa Ryanair, a następnie porusza kwestię zgodności zidentyfikowanej pomocy z rynkiem wewnętrznym oraz możliwości zastosowania terminu przedawnienia i zasady uzasadnionego oczekiwania.

6.1. Występowanie pomocy państwa na rzecz spółki BSCA

6.1.1. Pojęcie przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 TFUE

- (341) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE aby dany środek został określony jako pomoc państwa, musi on sprzyjać „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów”.
- (342) Trybunał niezmiennie definiuje przedsiębiorstwa jako podmioty prowadzące działalność gospodarczą, niezależnie od ich statusu prawnego i sposobu ich finansowania⁽¹¹³⁾. Trybunał niezmiennie orzeka ponadto, że działalność gospodarczą stanowi każda działalność polegająca na oferowaniu towarów lub usług na danym rynku⁽¹¹⁴⁾.
- (343) W wyroku w sprawie Aéroports de Paris Sąd orzekł, że działalność portu lotniczego polegająca na świadczeniu usług portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych stanowi działalność gospodarczą.
- (344) W wyroku w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle⁽¹¹⁵⁾ Sąd potwierdził, że obsługa portu lotniczego w zamian za wynagrodzenie jest działalnością gospodarczą, której nieodłączną częścią jest budowa infrastruktury portu lotniczego⁽¹¹⁶⁾. Jeżeli operator portu lotniczego zajmuje się działalnością gospodarczą, niezależnie od jego statusu prawnego lub od sposobu jego finansowania, stanowi on przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, w związku z czym mają do niego zastosowanie postanowienia Traktatu dotyczące pomocy państwa⁽¹¹⁷⁾. Sąd potwierdził również, że w przeciwieństwie do ich wyników, cele polityki regionalnej, gospodarczej lub transportowej realizowane poprzez budowę i rozbudowę infrastruktury portu lotniczego, nie były istotne do celów określenia, czy chodzi o działalność gospodarczą.
- (345) Kwestia tego, czy istnieje rynek dla określonych usług, może zależeć od sposobu organizacji tych usług w danym państwie członkowskim⁽¹¹⁸⁾. Zasady pomocy państwa mają zastosowanie jedynie w przypadku, gdy określona usługa jest świadczona w otoczeniu rynkowym. Gospodarczy charakter niektórych usług może zatem być różny w poszczególnych państwach członkowskich. Ponadto z powodu politycznych wyborów czy wydarzeń ekonomicznych kwalifikacja danej usługi może się zmienić wraz z upływem czasu.

⁽¹¹³⁾ Sprawy połączone C-180/98 do C-184/98 Pavlov i in., Rec. 2000, ECLI:EU:C:2000:428, s. I-6451.

⁽¹¹⁴⁾ Wyrok z dnia 16 czerwca 1987 r. w sprawie 118/85 Komisja przeciwko Włochom, Rec. 1987, s. 2599, ECLI:EU:C:1987:283, pkt 7, wyrok z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie C-35/96 Komisja przeciwko Włochom, Rec. 1998, s. I-3851, ECLI:EU:C:1998:303, pkt 36, sprawy połączone od C-180/98 do C-184/98 Pavlov i in., EU:C:2000:428, pkt 75.

⁽¹¹⁵⁾ Wspomniany wyżej wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle, pkt 102 i nast.

⁽¹¹⁶⁾ Wyrok z dnia 24 marca 2011 r. w sprawach połączonych T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH i Mitteldeutsche Flughafen AG przeciwko Komisji, ECLI:EU:T:2011:117 oraz T-443/08 Freistaat Sachsen i Land Sachsen-Anhalt przeciwko Komisji, (zwany dalej „wyrokiem w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle”), dotychczas nieopublikowany, pkt 93, 95, 100 i 119. Zob. również wyrok z dnia 12 grudnia 2000 r. w sprawie T-128/98 Aéroports de Paris przeciwko Komisji, Rec. 2000, ECLI:EU:T:2000:290, s. II-3929, potwierdzony wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości z dnia 24 października 2002 r. w sprawie C-82/01P, Rec. 2002, s. I-9297, ECLI:EU:C:2002:617 oraz wyrokiem z dnia 17 grudnia 2008 r. w sprawie T-196/04 Ryanair przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2008, s. II-3643, ECLI:EU:T:2008:585, pkt 88.

⁽¹¹⁷⁾ Wyrok z dnia 17 lutego 1993 r. w sprawach połączonych C-159/91 Poucet przeciwko AGV i C-160/91 Pistre przeciwko Cancava, Rec. 1993, s. I-637, ECLI:EU:C:1993:63.

⁽¹¹⁸⁾ *Idem*.

- (346) Do czasu wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* stałą praktyką Komisji było zatem uznawanie, że działalność związana z rozwojem i zarządzaniem infrastrukturą portu lotniczego nie stanowi działalności gospodarczej, która może wchodzić w zakres stosowania art. 107 ust. 1 TFUE⁽¹¹⁹⁾. W następstwie wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* Komisja stwierdziła, że z powodu stopniowej liberalizacji rynku działalność ta stała się działalnością gospodarczą. Ponadto jak wynika z pkt 28 i 29 „wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych”⁽¹²⁰⁾ (zwanymi dalej „wytycznymi lotniczymi”) „od dnia wydania wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* (12 grudnia 2000 r.) działalność i budowę infrastruktury portów lotniczych należy uznawać za zadanie wchodzące w zakres kontroli pomocy państwa”. Natomiast ze względu na brak pewności przed wydaniem wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* organy publiczne mogły w uzasadniony sposób uznać, że finansowanie infrastruktury portów lotniczych nie stanowiło pomocy państwa, a zatem organy te nie musiały zgłaszać takich środków Komisji. Wynika z tego, że Komisja nie może obecnie kwestionować środków w zakresie finansowania przyznanych przed wyrokiem w sprawie *Aéroports de Paris*, opierając się na zasadach pomocy państwa”.
- (347) Należy zatem ustalić, czy środki przyznane na rzecz spółki BSCA w ramach obsługi i budowy infrastruktury portu lotniczego przyznano przed dniem 12 grudnia 2000 r., w którym wydano wyrok w sprawie *Aéroports de Paris*, czy po tym dniu.
- (348) Ponadto nawet po wydaniu wyroku w sprawie *Aéroports de Paris*, jak przypomniano w pkt 34 i 35 wytycznych lotniczych, nie każdy rodzaj działalności wykonywanej przez zarządcę portu lotniczego ma charakter gospodarczy. Trybunał potwierdził zatem, że działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej nie mają charakteru gospodarczego⁽¹²¹⁾. Na zasadzie ogólnej uznaje się, że w porcie lotniczym działalność taka jak kontrola ruchu lotniczego, dziania policji, służby celnej, straży pożarnej, działania niezbędne do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji oraz inwestycje związane z infrastrukturą i wyposażeniem koniecznymi do wykonania wymienionych działań stanowi działalność o charakterze pozagospodarczym.
- (349) Podsumowując, należy zidentyfikować środki przyznane na rzecz spółki BSCA po dniu 12 grudnia 2000 r. i wyłączyć środki dotyczące działań wchodzących zwykle w zakres kompetencji państwa w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej.

6.1.1.1. *Udostępnienie gruntów i infrastruktury portu lotniczego Charleroi, w tym infrastruktury wybudowanej dzięki programowi inwestycji, oraz świadczenie niektórych usług, w szczególności dużych napraw w zamian za opłatę koncesyjną*

- (350) W niniejszej sekcji Komisja bada:
- czy środek, w tym udostępnienie nowej infrastruktury zbudowanej zgodnie z planem inwestycji, przyznano przed wyrokiem w sprawie *Aéroports de Paris*,
 - które inwestycje i usługi świadczone przez spółkę SOWAER należy uwzględnić w badaniu ze względu na ich charakter pozagospodarczy.
- a) Czy środek, w tym udostępnienie nowej infrastruktury zbudowanej zgodnie z planem inwestycji, przyznano przed wyrokiem w sprawie *Aéroports de Paris*?
- (351) Jak przypomniano w motywach 344 i nast., budowa infrastruktury portu lotniczego stanowi co do zasady nieodłączną część działalności gospodarczej związanej z obsługą platformy portu lotniczego.
- (352) Jeżeli chodzi o budowę infrastruktury portu lotniczego Charleroi, objętą wieloletnim planem inwestycji, władze belgijskie uważają jednak, że decyzję w sprawie tego planu inwestycji podjęto przed dniem 12 grudnia 2000 r., czyli przed datą wydania wyroku w sprawie *Aéroports de Paris*. Argumenty Belgii wymienione w sekcji 5.1.1.1 lit. a) pkt (i) mają co do zasady na celu obalenie doniosłości i słuszności argumentów wstępnych podanych przez

⁽¹¹⁹⁾ Wyrok z dnia 12 grudnia 2000 r. w sprawie T-128/98 *Aéroports de Paris* przeciwko Komisji, Rec. 2000, ECLI:EU:T:2000:290, s. II-3929.

⁽¹²⁰⁾ Zob. przypis 8.

⁽¹²¹⁾ Sprawa C-364/92 SAT przeciwko Control (Rec. 1994, s. I-43, ECLI:EU:C:1994:7, pkt 30) i sprawa C-113/07 Selex Sistemi Integrati przeciwko Komisji (Zb.Orz. 2009, s. I-2207, ECLI:EU:C:2009:191, pkt 71).

Komisję w decyzji o rozszerzeniu z 2012 r., zgodnie z którymi w umowie ramowej z dnia 20 lipca 2000 r. ani w decyzji rządu Walonii z dnia 8 listopada 2000 r. (zwanymi dalej „decyzjami z 2000 r.”), które nie mają charakteru nieodwołalnego, zdecydowanego ani ostatecznego, nie wprowadza się zobowiązania Regionu względem osoby trzeciej.

- (353) Komisja uważa jednak, że decyzja o udostępnieniu infrastruktury spółce BSCA, w tym nowej infrastruktury, w sprawie której podjęto decyzję i którą wdrożono dzięki programowi inwestycji, oraz o świadczeniu niektórych usług za opłatą, nie została przyjęta w ramach decyzji z 2000 r., lecz w ramach umowy między SOWAER/BSCA z 2002 r. z powodów wymienionych w następujących motywach.
- (354) Odnośnym kryterium dotyczącym terminu, w którym środek pomocy uznaje się za przyznany, jest data prawnie wiążącego instrumentu, za pomocą którego organy publiczne zobowiązują się do przyznania danego środka beneficjentowi ⁽¹²²⁾.
- (355) W niniejszej sprawie Komisja uważa, że:
- beneficjentem ewentualnej pomocy jest spółka BSCA,
 - władzą publiczną, która przyznała pomoc, jest Region lub spółka SOWAER. Jak wyjaśniono w motywie 39 niniejszej decyzji, z czym zgodziła się Belgia ⁽¹²³⁾, spółka SOWAER jest bowiem spółką celową założoną przez Region i pozostającą pod jego wyłączną kontrolą w celu rozwijania infrastruktury portów lotniczych Walonii i udostępniania jej spółkom zarządzającym odnośnymi portami lotniczymi. Zarówno spółka SOWAER, jak i Region, mogły przyznać pomoc państwa.
- (356) Przed zawarciem umowy między spółką SOWAER a spółką BSCA w 2002 r. spółka BSCA nie korzystała z żadnego zobowiązania Regionu ani spółki SOWAER dotyczącego realizacji programu inwestycji.
- (357) Belgia przyznaje bowiem, że nie skierowano do spółki BSCA żadnego oficjalnego pisma w sprawie przyznania pomocy. Zdaniem Belgii chociaż Region sam jest adresatem decyzji z 2000 r., sprawiły one jednak, że powstało zobowiązanie szefa rządu. Belgia uważa, że okoliczność, iż zobowiązanie to jest jednostronne, nie jest istotna w niniejszej sprawie. Jej zdaniem wszelkie decyzje dotyczące środków finansowych, niezależnie od ich adresatów, przyjmuje bowiem zawsze władza przyznająca te środki, przy pomocy jednostronnego aktu administracyjnego, przy czym władza ta odpowiada za utrzymanie decyzji, wprowadzane w niej zmiany lub jej wycofanie.
- (358) Komisja zauważa, że decyzji z 2000 r. nie opublikowano ani nie zgłoszono ich spółce BSCA. W każdej chwili przed podpisaniem umowy SOWAER/BSCA, Region mógł zmienić program inwestycji, przyjmując nową decyzję jednostronną, a nawet całkowicie rezygnując z programu tak by taka decyzja nie naruszała praw spółki BSCA.
- (359) Jak wskazano w decyzji o rozszerzeniu z 2012 r., ten program inwestycji zawierał niejasności dotyczące mechanizmu finansowego i kwot. Te ostatnie mogły bowiem być przyjmowane stosownie do zmieniających się potrzeb. Nowy terminal północny powinien być zatem elastyczny, a jego budowa „stopniowa i przeprowadzana w zależności od rozwoju faktycznej działalności portu lotniczego i od wymogów operacyjnych, które z niej wynikają”. Ponadto z przewidzianej wówczas formuły finansowania, tzn. za pośrednictwem interwencji spółki Société Régionale Wallonne du Transport, ostatecznie zrezygnowano na rzecz finansowania przez spółkę SOWAER, która stanowiła nowy instrument uzyskujący środki finansowe jedynie od dnia swojego powstania – 1 lipca 2001 r., i jedynie do wysokości 75 000 000 EUR.
- (360) Skoro program inwestycji włączono do umowy SOWAER/BSCA, spółka SOWAER zobowiązała się za to względem spółki BSCA do udostępnienia jej terenów i infrastruktury, w tym infrastruktury, którą należało stworzyć zgodnie z programem inwestycji, i do świadczenia niektórych usług w zamian za opłatę koncesyjną, bez czego nie wypełniłaby ona swoich zobowiązań umownych.

⁽¹²²⁾ Przypis 29 wytycznych lotniczych. Zob. także wyrok z dnia 12 grudnia 1996 r. w sprawie T-358/94 Compagnie nationale Air France przeciwko Komisji, Rec. 1996, s. II-2109, ECLI:EU:T:1996:194, pkt 79, wyrok z dnia 14 stycznia 2004 r. T-109/01 Fleuren Compost BV przeciwko Komisji, Rec. 2004, s. II-127, ECLI:EU:T:2004:4, pkt 74, wyrok z dnia 2 grudnia 2008 r. T-362/05 i T-363/05 Nuova Agricast Srl przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2008, ECLI:EU:T:2008:541, s. II-297, pkt 80, wyrok z dnia 30 listopada 2009 r. T-427/04 i T-17/05 Francja i France Telecom przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2009, s. II-4315, ECLI:EU:T:2009:474, pkt 321.

⁽¹²³⁾ Zob. motyw 228 niniejszej decyzji.

- (361) Komisja uważa ponadto, że zobowiązanie spółki SOWAER do przeprowadzenia programu inwestycji i do świadczenia niektórych usług należy zbadać wspólnie ze zobowiązaniem spółki BSCA do uiszczania opłaty koncesyjnej. Niemożliwe jest więc określenie, czy projekty Regionu w sprawie udostępnienia spółce BSCA infrastruktury, w tym nowej infrastruktury stworzonej zgodnie z programem inwestycji, i do świadczenia niektórych usług, stanowi pomoc, dopóki nieznana jest wysokość opłaty, którą spółka BSCA będzie zobowiązana uiścić w zamian.
- (362) Komisja stwierdza zatem, że środek polegający na udostępnieniu infrastruktury spółce SOWAER, w tym nowej infrastruktury, którą spółka SOWAER zobowiązuje się stworzyć, i do świadczenia niektórych usług za opłatą, przyznano w ramach umowy SOWAER/BSCA z 2002 r. Przedmiotowy środek przyznano więc po wydaniu wyroku w sprawie *Aéroports de Paris*.
- (363) Należy ponadto przypomnieć, że program inwestycji włączony do umowy SOWAER/BSCA z 2002 r. znacznie zmieniono decyzją rządu Walonii z 3 kwietnia 2003 r. Zgodnie z decyzją z dnia 3 kwietnia 2003 r. rząd Walonii przyjął do wiadomości rewizję programu inwestycji⁽¹²⁴⁾, zwiększając kwotę inwestycji z 93 do blisko 151 mln EUR, co stanowi wzrost o kwotę 57,8 mln EUR, z czego 33 mln przeznaczono na nowy terminal. Komisja uważa, że wspomniana rewizja programu inwestycji stanowi znaczną zmianę, a co za tym idzie – nowy środek potencjalnie stanowiący nową pomoc państwa na rzecz spółki BSCA, który zwiększa potencjalną pomoc przyznaną w ramach umowy SOWAER/BSCA z 2002 r. Biorąc pod uwagę, że wynika on z decyzji z dnia 3 kwietnia 2003 r., środek ten stanowi nowy środek przyjęty po wydaniu wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* i jest zatem objęty obowiązującymi zasadami pomocy państwa.
- b) Inwestycje i usługi świadczone przez spółkę SOWAER, które należy uwzględnić w badaniu ze względu na ich charakter pozagospodarczy.
- (364) Jak przypomniano w pkt 34 i 35 wytycznych lotniczych, nie każdy rodzaj działalności wykonywanej przez zarządcę portu lotniczego ma charakter gospodarczy. Trybunał Sprawiedliwości potwierdził zatem, że działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej nie mają charakteru gospodarczego⁽¹²⁵⁾. Działalność taka obejmuje w szczególności działania związane z ochroną i kontrolą ruchu lotniczego oraz działania policji i służby celnej⁽¹²⁶⁾.
- (365) Komisja uważa, że inwestycje i duże naprawy dotyczące mienia związanego z żeglugą powietrzną (np. z wieżą kontroli), ochrony przeciwpożarowej statków powietrznych, ochrony (zdefiniowanej jako przeciwdziałanie bezprawnym aktom ingerencji), działań policji i służby celnej mogą mieć charakter pozagospodarczy. Biorąc pod uwagę, że w niniejszej sprawie usługi związane z żeglugą powietrzną, ochroną przeciwpożarową statków powietrznych, ochroną, policją i służbą celną nie są zorganizowane zgodnie z logiką rynku, Komisja uważa, że inwestycje i duże naprawy dotyczące mienia związanego z tymi usługami nie mają charakteru gospodarczego. W szczególności zamknięcie części obszaru portu lotniczego, do którego dostęp jest możliwy po kontroli policyjnej, oraz części, na której znajdują się samoloty, można uznać za działalność o charakterze pozagospodarczym w zakresie, w jakim jest to działanie związane z ochroną.
- (366) Komisja uznaje również za pozagospodarcze koszty związane z inwestycjami i z konserwacją budynków i wyposażenia wykorzystywanych jednocześnie w ramach działalności gospodarczej i pozagospodarczej w proporcji odpowiadającej ich wykorzystaniu w ramach działalności pozagospodarczej. W szczególności można uznać, że 7 % kosztów inwestycji przeprowadzonych w ramach nowego terminalu ma charakter pozagospodarczy, ponieważ 7 % powierzchni terminalu zajmują służby policji, służby celne, funkcjonariusze zajmujący się przeszukiwaniem pasażerów i bagaży i funkcjonariusze służby użyteczności publicznej Walonii zajmujący się bezpieczeństwem obszaru portu lotniczego.
- (367) Komisja uznaje za to, że inwestycje i duże naprawy związane z systemem lądowania według przyrządów kategorii III⁽¹²⁷⁾ i ze światłami podejścia na pasach startowych mają charakter gospodarczy. Koszty te nie są bowiem związane z prerogatywami władzy publicznej, lecz są nieodłącznie związane z wykorzystywaniem infrastruktury w celach komercyjnych polegającym na udostępnieniu jej przedsiębiorstwom lotniczym w zadowalających warunkach bezpieczeństwa. W szczególności zapewnienie bezpieczeństwa ruchu naziemnego (w tym

⁽¹²⁴⁾ Zob. przypis 37.

⁽¹²⁵⁾ Zob. przypis 121.

⁽¹²⁶⁾ Pkt 35 wytycznych lotniczych.

⁽¹²⁷⁾ System radionawigacji pomagający podczas lądowania w złych warunkach pogodowych

podczas lądowań i startów) jest w nieodłączny sposób związane z wykorzystywaniem portu lotniczego w celach komercyjnych, a zatem ma charakter gospodarczy. W ostatniej decyzji Komisji w sprawie portu lotniczego w Marsylii ⁽¹²⁸⁾ bezpieczeństwo związane z obsługą wyłączono zresztą z zakresu działalności „pozagospodarczej”.

- (368) Komisja uważa również, że inwestycje związane z wykrywaniem pożarów na parkingach dla pasażerów ma charakter gospodarczy. Koszty te nie są bowiem związane z prerogatywami władzy publicznej, lecz są nieodłącznie związane z komercyjną eksploatacją parkingu dla pasażerów.
- (369) Ponadto, jak przypomniano w pkt 36 wytycznych lotniczych, Komisja powinna sprawdzić, czy finansowanie działalności o charakterze pozagospodarczym służy wyłącznie rekompensacie kosztów ponoszonych z tytułu takiej działalności i czy nie można go wykorzystać w odniesieniu do innych rodzajów działalności gospodarczej ⁽¹²⁹⁾. W przeciwnym wypadku jej finansowanie powinno podlegać zasadom pomocy państwa.
- (370) Spółka SOWAER bezpośrednio podejmuje się przeprowadzenia inwestycji i dużych napraw. Finansowanie tych kosztów nie jest zatem objęte zakresem dotacji wypłaconej na rzecz spółki BSCA, którą mogłaby ona wykorzystać na cele działalności gospodarczej.
- (371) Ponadto, jak przypomniano w pkt 37 wytycznych lotniczych, Komisja powinna sprawdzić, czy finansowanie działalności o charakterze pozagospodarczym nie prowadzi do nieuzasadnionej dyskryminacji pomiędzy portami lotniczymi. W przeciwnym wypadku jej finansowanie powinno podlegać zasadom pomocy państwa.
- (372) Jak stwierdziła Belgia, spółka SOWAER przeprowadza inwestycje i duże naprawy w sposób niedyskryminujący w stosunku do portów lotniczych, którymi zarządza, tzn. portów lotniczych z regionu Walonii.
- (373) Jak przypomniano w motywie 26 niniejszej decyzji, regiony belgijskie uzyskały niezbędne kompetencje w zakresie wyposażenia i obsługi publicznych portów lotniczych znajdujących się na ich terytorium, z wyjątkiem portu lotniczego Bruxelles-National. Biorąc pod uwagę te ramy prawne, Komisja uważa, że właściwym stopniem by ocenić istnienie dyskryminacji w zakresie finansowania inwestycji i usług świadczonych przez spółkę SOWAER jest stopień regionu, a nie państwa federalnego. Biorąc pod uwagę, że spółka SOWAER przeprowadza inwestycje i duże naprawy w sposób niedyskryminujący w stosunku do dwóch głównych portów lotniczych (Liège i Charleroi), Komisja stwierdza, że nie istnieje nieuzasadniona dyskryminacja między portami lotniczymi.
- (374) Finansowania działalności pozagospodarczej opisanej w motywie 365 nie uznaje się więc za pomoc państwa, a zatem zostaje ono wyłączone z dalszej analizy.

6.1.1.2. *Dotacja wypłacona przez Region na niektóre usługi związane z działalnością portu lotniczego*

- (375) Jak wskazano w sekcji 5.1.1.1 lit. c) pkt (i), Belgia uważa, że zadania, na realizację których Region wypłaca dotację, wchodzi w zakres wykonywania prerogatyw władzy publicznej i w związku z tym nie stanowią działalności gospodarczej.
- (376) Aby ocenić, w jakim stopniu środek polegający na przyznaniu dotacji odnosi się do działalności o charakterze pozagospodarczym i należy go wyłączyć z zakresu kontroli dotyczącej pomocy państwa, należy przeprowadzić badanie opisane w sekcji 6.1.1.1 lit. b).

a) Ochrona przeciwpożarowa i ochrona

- (377) Jak wskazano w motywie 365, Komisja uważa, że w niniejszym przypadku działalność związana z ochroną przeciwpożarową statków powietrznych i z ochroną ⁽¹³⁰⁾ nie stanowią działalności o charakterze gospodarczym.

⁽¹²⁸⁾ Decyzja Komisji (UE) 2016/1698 z dnia 20 lutego 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) wdrożonej przez Francję na rzecz portu lotniczego Marseille Provence i korzystających z niego przedsiębiorstw lotniczych (Dz.U. L 260 z 27.9.2016, s. 1).

⁽¹²⁹⁾ Wyrok z dnia 18 marca 1997 r. w sprawie C-343/95 *Cali & Figli* przeciwko *Servizi ecologici porto di Genova*, Rec. 1997, s. I-1547, ECLI:EU:C:1997:160, decyzja Komisji z dnia 19 marca 2003 r. w sprawie N309/2002 i decyzja Komisji z dnia 16 października 2002 r. w sprawie N438/2002 – Dotowanie zarządów portów w celu wykonywania zadań wchodzących w zakres kompetencji władzy publicznej.

⁽¹³⁰⁾ Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2320/2002 „ochrona lotnictwa” oznacza „połączenie środków oraz zasobów ludzkich i naturalnych przeznaczonych do ochrony lotnictwa cywilnego przed bezprawnymi aktami ingerencji”. Wspólne normy w zakresie ochrony lotnictwa opierają się na zaleceniach zawartych w dokumencie nr 30 Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC), określonych w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2320/2002.

(i) Zastosowanie pkt 36 wytycznych lotniczych

- (378) Jak przypomniano w pkt 36 wytycznych lotniczych, nawet jeżeli działalność uznaje się za pozagospodarczą, Komisja powinna sprawdzić, czy finansowanie działalności o charakterze pozagospodarczym służy wyłącznie rekompensacie kosztów ponoszonych z tytułu takiej działalności i czy nie można go wykorzystać w odniesieniu do innych rodzajów działalności gospodarczej ⁽¹³¹⁾. W przeciwnym wypadku jej finansowanie powinno podlegać zasadom pomocy państwa.

1. Ochrona przeciwpożarowa

- (379) W odniesieniu do ochrony przeciwpożarowej Komisja zauważa, że zgodnie z art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia załączonych do umowy Region/BSCA z 1991 r., aby Region przyjął odpowiedzialność za usługi z zakresu ochrony przeciwpożarowej i konserwacji, spółka BSCA musi prowadzić odrębny rachunek tworzenia dochodów, który organ udzielający koncesji może w każdej chwili poddać analizie i kontroli.
- (380) Ponadto zgodnie z art. 3 ust. 2 pkt 3 umowy Region/BSCA zmienionej aneksem nr 3 z 29 marca 2002 r. zwrot wydatków związanych z usługami z zakresu ochrony przeciwpożarowej i konserwacji odbywa się w 12 transzach, przy czym przelew dwunastej transzy ma miejsce dopiero po otrzymaniu i zatwierdzeniu przez ministra sprawozdania zaczerpniętego z rocznych sprawozdań finansowych spółki BSCA, w którym znajduje się uzasadnienie kosztów ponoszonych według takiego samego systemu, co system wymagany do sporządzenia prognozy budżetowej, czyli na podstawie rubryk określonych w art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia.
- (381) Ponadto, w odniesieniu do okresu po dniu 10 marca 2006 r., w art. 25 ust. 7 specyfikacji istotnych warunków zamówienia, który wprowadzono na mocy aneksu nr 5 z dnia 10 marca 2006 r., przewiduje się, że kwota rekompensaty za usługi ochrony przeciwpożarowej oraz w zakresie bezpieczeństwa ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego nie może przewyższać faktycznych kosztów ponoszonych przez spółkę BSCA i że wszelka nadwyżka rekompensaty kosztów będzie przedmiotem rekompensaty budżetowej poprzez uwzględnienie jej w budżecie na następny rok.
- (382) Komisja uważa, że przepisy te są wystarczające, aby stwierdzić, że od momentu przyjęcia aneksu nr 3 z 2002 r. do umowy Region/BSCA rekompensata wypłacana przez Region na pokrycie opłat związanych z ochroną przeciwpożarową była proporcjonalna i nie wykorzystywano jej do dotowania działalności gospodarczej.

2. Ochrona

- (383) Ochronę dodano do działań, za które spółka BSCA otrzymuje rekompensatę zgodnie z aneksem nr 6 z dnia 15 stycznia 2008 r. Zadania związane z ochroną określono jako „całość środków oraz zasobów ludzkich i naturalnych przeznaczonych do ochrony lotnictwa cywilnego przed bezprawnymi aktami ingerencji” ⁽¹³²⁾. Usługi związane z ochroną obejmują „kontrolę bezpieczeństwa, dozór elektroniczny, obchody i patrole kontrolne, kontrolę dostępu i wydawanie plaketek identyfikacyjnych dla odwiedzających” ⁽¹³³⁾.
- (384) W zmienionym art. 25 ust. 7 specyfikacji istotnych warunków zamówienia zmienionym aneksem nr 6 z dnia 15 stycznia 2008 r. przewiduje się, że „kwota rekompensaty finansowej przeznaczonej na pokrycie wydatków poniesionych na świadczenie usług nie może przekraczać faktycznych kosztów ponoszonych przez koncesjonariusza w ramach świadczenia tych usług po odliczeniu opłat ewentualnie pobranych od użytkowników pokrycie kosztów tych usług. Wszelka nadwyżka rekompensaty tych kosztów zostanie pokryta przez rekompensatę z budżetu poprzez uwzględnienie jej w budżecie na następny rok.”
- (385) Komisja uważa, że przepisy te są wystarczające, aby stwierdzić, że rekompensata wypłacana na pokrycie opłat związanych z ochroną była proporcjonalna i aby nie wykorzystywano jej do dotowania działalności gospodarczej.

(ii) Zastosowanie pkt 37 wytycznych lotniczych

- (386) Jak przypomniano w pkt 37 wytycznych lotniczych, Komisja powinna sprawdzić, czy finansowanie działalności o charakterze pozagospodarczym nie prowadzi do nieuzasadnionej dyskryminacji pomiędzy portami lotniczymi. W przeciwnym wypadku jej finansowanie powinno podlegać zasadom pomocy państwa.

⁽¹³¹⁾ Zob. przypis 129.

⁽¹³²⁾ Załącznik stanowiący integralną część aneksu nr 6 do umowy Region/BSCA.

⁽¹³³⁾ Art. 25 ust. 2 specyfikacji istotnych warunków zamówienia zmieniony aneksem nr 6 z dnia 15 stycznia 2008 r. do umowy Region/BSCA.

- (387) Jak sprecyzowała Belgia, działalność pozagospodarcza dwóch głównych portów lotniczych Walonii (Liège i Charleroi) jest finansowana przez Region w sposób niedyskryminujący.
- (388) Jak przypomniano w motywie 26 niniejszej decyzji, regiony belgijskie uzyskały niezbędne kompetencje w zakresie wyposażenia i obsługi publicznych portów lotniczych znajdujących się na ich terytorium, z wyjątkiem portu lotniczego Bruxelles-National. Biorąc pod uwagę te ramy prawne, Komisja uważa, że właściwym sarebbe, by ocenić istnienie dyskryminacji w zakresie finansowania niektórych usług o charakterze niegospodarczym związanych z działalnością portu lotniczego, jest szczebel regionalny, a nie państwa federalnego. Uwzględniając, że działalność pozagospodarcza dwóch głównych portów lotniczych Walonii (Liège i Charleroi) jest finansowana przez Region w sposób niedyskryminujący, Komisja stwierdza, że nie istnieje nieuzasadniona dyskryminacja między portami lotniczymi.
- (389) Rekompensaty wypłacanej za działania spółki BSCA związanej z ochroną przeciwpożarową i z ochroną nie uznaje się zatem za pomoc państwa i zostaje ona wyłączona z dalszej analizy.
- b) Konserwacja / bezpieczeństwo ruchu naziemnego
- (390) W niniejszej decyzji Komisja bada, czy następujące usługi podlegają zasadom stosowanym w przypadku pomocy państwa z uwagą na ich pozagospodarczy charakter:
- „usługi w zakresie konserwacji” określone w art. 12 i 19 specyfikacji istotnych warunków zamówienia dołączonej do umowy Region/BSCA,
 - „usługi związane z bezpieczeństwem ruchu naziemnego” określone w art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia zmienionym aneksem nr 5 z dnia 10 marca 2006 r.
- (391) Jak wskazano w motywie 71, konserwację definiuje się w art. 12 i 19 specyfikacji istotnych warunków zamówienia jako „usługi konserwacji technicznej budynków, pasów, otoczenia, parku samochodowego itd.”⁽¹³⁴⁾, a także „konserwację terenów, budynków, wyposażenia budynków i urządzeń objętych koncesją lub oddanych do dyspozycji, w taki sposób, aby mogły być stale dostępne do użytku w przewidzianym celu”⁽¹³⁵⁾.
- (392) Jak wskazano w motywach 73 i 74, aneksem nr 5 z dnia 10 marca 2006 r. zmieniono art. 3 ust. 2 pkt 2 umowy Region/BSCA i art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Zgodnie z tymi zmianami Region wypłaca spółce BSCA rekompensatę za koszty usług związanych z ochroną przeciwpożarową i usług związanych z bezpieczeństwem ruchu naziemnego oraz obszaru portu lotniczego. W zmienionym art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia określono, że „usługi związane z bezpieczeństwem ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego obejmują bieżącą konserwację obszaru portu lotniczego, konserwację techniczną budynków, pasów, otoczenia, parku samochodowego, mniejszych prac kładzenia asfaltu, bieżącą konserwację i naprawy pasa oraz dojazdów, konserwację oraz utrzymanie operacyjne oświetlenia pasa startowego i świateł podejścia, prace związane z koszeniem trawy, odgumianie pasa startowego i jego oznakowanie, odśnieżanie i wszelkie inne usługi zapewniające bezpieczeństwo ruchu naziemnego, obszaru portu lotniczego i infrastruktury, z wyjątkiem przestrzeni handlowych strefy portu lotniczego”.
- (393) Komisja zauważa, że definicja „usług związanych z bezpieczeństwem ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego”, za które spółka BSCA od dnia 10 marca 2006 r. otrzymuje rekompensatę, pokrywa się w znacznym stopniu z definicją „usług w zakresie konserwacji”, za które spółka BSCA otrzymywała rekompensatę przed dniem 10 marca 2006 r. Aby ustalić, czy usługi te stanowią usługi gospodarcze, zbada je ona łącznie.
- (394) Komisja uważa, że usługi te, tj. bieżąca konserwacja obszaru portu lotniczego, konserwacja budynków, pasów, otoczenia, parku samochodowego, mniejsze prace kładzenia asfaltu, bieżąca konserwacja i naprawy pasa oraz dojazdów, konserwacja oraz utrzymanie operacyjne oświetlenia pasa startowego i świateł podejścia, prace związane z koszeniem trawy, odgumianie pasa startowego i jego oznakowanie, odśnieżanie, a także wszelkie inne usługi zapewniające bezpieczeństwo ruchu naziemnego, obszaru portu lotniczego i infrastruktury, nie należą do prerogatyw władzy publicznej. Zasadniczo usługi te nie są jednoznaczne z usługami w zakresie ochrony. Są one związane z komercyjnym wykorzystywaniem portu lotniczego, które wymaga, aby obszar portu lotniczego,

⁽¹³⁴⁾ Zob. przypis 50.

⁽¹³⁵⁾ Zob. przypis 52.

w tym pasy startowe, były wystarczająco dobrze utrzymane, aby pozwolić na start i lądowanie samolotów w zadowalających warunkach bezpieczeństwa. Żadna prerogatywa władzy publicznej nie ma związku z tym rodzajem usług.

- (395) Zdaniem Belgii (zob. motyw 237) w decyzji przyjętej dnia 23 lipca 2008 r. w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle Komisja uznała, że usługi związane z bezpieczeństwem obsługi stanowią działalność pozagospodarczą⁽¹³⁶⁾. Z wykazu infrastruktury związanej z bezpieczeństwem obsługi dostarczonego przez władze niemieckie wynika, że chodzi o infrastrukturę konieczną dla bezpieczeństwa ruchu naziemnego, tzn.: nieprzerwane zasilanie płyt postojowych, stacje elektroenergetyczne, światła pasa startowego, światła płyt postojowych itp. Zdaniem Belgii to stanowisko Komisji zatwierdził Sąd w wyroku wydanym dnia 24 marca 2011 r.⁽¹³⁷⁾ w następstwie skargi o unieważnienie aktu prawnego wniesionej przeciwko wspomnianej wyżej decyzji Komisji.
- (396) Komisja kwestionuje możliwość wnioskowania z motywów 182 i 183 decyzji w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle, że Komisja uważała w przeszłości, iż zadania porównywalne z konserwacją i z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu określone w umowie Region/BSCA wchodziły w zakres wykonywania prerogatyw władzy publicznej, z niżej określonych powodów.
- (397) Po pierwsze, koszty utrzymania i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu określone w umowie Region/BSCA przekraczają znacznie koszty związane z inwestycjami w zakresie bezpieczeństwa obsługi, jakie przewidziano w decyzji w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle. W przypadku portu lotniczego Lipsk/Halle koszty te obejmowały bowiem nieprzerwane zasilanie płyt postojowych, stację elektroenergetyczną, przewody wysokiego napięcia i światła pasa startowego. Koszty utrzymania i związane z bezpieczeństwem ruchu określone w umowie Region/BSCA „obejmują bieżącą konserwację obszaru portu lotniczego, konserwację techniczną budynków, pasów, otoczenia, parku samochodowego, mniejszych prac kładzenia asfaltu, bieżącą konserwację i naprawy pasa oraz dojazdów, konserwację oraz utrzymanie operacyjne oświetlenia pasa startowego i światel podejścia, prace związane z koszeniem trawy, odgumianie pasa startowego i jego oznakowanie, odśnieżanie i wszelkie inne usługi zapewniające bezpieczeństwo ruchu naziemnego, obszaru portu lotniczego i infrastruktury, z wyjątkiem przestrzeni handlowych strefy portu lotniczego”.
- (398) Po drugie, Komisja zauważa, że w przeciwieństwie do tego, co wskazuje Belgia, Komisja nie stwierdziła, że zadania związane z bezpieczeństwem obsługi przewidziane w decyzji Lipsk/Halle stanowią zadania związane z wykonywaniem prerogatyw władzy publicznej. W motywie 182 przedmiotowej decyzji Komisja stwierdza bowiem, że „można stwierdzić, że określone koszty wchodzą w zakres działań publicznych” (dodano podkreślenia). W motywie 183 przedmiotowej decyzji Komisja stwierdza, że „w zakresie, w jakim odnośne koszty wchodzą w zakres kompetencji publicznych (...)”, nie można ich uznać za pomoc państwa (dodano podkreślenie). Wskazuje ona, że „nawet jeżeli Komisja uzna argumentację Niemiec, że kosztów tych w żadnym wypadku nie można uznać za pomoc państwa, końcowa ocena niniejszej sprawy pozostanie bez zmian” (dodano podkreślenie). W motywach tych Komisja zatem ani nie potwierdziła, ani nie podważyła stanowiska Niemiec, zgodnie z którym niektóre zadania, w tym zadania związane z bezpieczeństwem obsługi, są zadaniami wchodzącymi w zakres prerogatyw władzy publicznej, lecz wskazała, że nie ma konieczności, aby zajmowała stanowisko w tej sprawie, gdyż nawet zakładając, że środek stanowi pomoc, byłaby to pomoc zatwierdzona.
- (399) Po trzecie, Komisja zauważa, że w wyroku Sądu dotyczącym decyzji Komisji w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle, w przeciwieństwie do tego, co wskazuje Belgia, Sąd nie zatwierdził w pkt 225 swojego wyroku tego rzekomego stanowiska Komisji. Sąd przytoczył faktycznie motywy 182 i 183 wspomnianej decyzji Komisji, aby przypomnieć stanowisko Komisji i stwierdził, że Komisja uznała, iż nie jest konieczne ostateczne rozstrzygnięcie tej kwestii (tzn. kwestii, czy należy zgodzić się z argumentacją władz niemieckich, zgodnie z którą pokrycia odnośnych kosztów nie można w żadnym przypadku uznać za pomoc państwa).
- (400) Komisja stwierdza w związku z tym, że „usługi w zakresie konserwacji” określone w art. 12 i 19 specyfikacji istotnych warunków zamówienia dołączonej do umowy Region/BSCA oraz „usługi związane z bezpieczeństwem ruchu naziemnego” określone w art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia zmienionym aneksem nr 5 z dnia 10 marca 2006 r., stanowią usługi o charakterze gospodarczym. Ich finansowanie podlega zatem zasadom stosowanym w przypadku pomocy państwa.

⁽¹³⁶⁾ Zob. przypis 89.

⁽¹³⁷⁾ Zob. przypis 90.

c) Monitorowanie i rejestracja lotów, wstępne planowanie lotów i marshalling

(401) W niniejszej decyzji Komisja bada, czy następujące usługi, których świadczenie powierzono spółce BSCA, i za które spółka BSCA otrzymuje rekompensatę zgodnie z aneksem nr 6 z dnia 15 stycznia 2008 r., podlegają zasadom stosowanym w przypadku pomocy państwa z uwagi na ich pozagospodarczy charakter:

— monitorowanie i rejestrowanie lotów ⁽¹³⁸⁾ oraz planowanie lotów ⁽¹³⁹⁾,

— marshalling ⁽¹⁴⁰⁾.

(402) Zdaniem Belgii (zob. motyw 240) zadania związane z monitorowaniem i rejestracją lotów, wstępnym planowaniem lotów i marshallingiem stanowią niezbędne elementy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym i odpowiadają zatem zadaniom władzy publicznej, gdyż stanowią zasadnicze elementy bezpieczeństwa portu lotniczego.

(403) Komisja uważa, że zadania stanowiące przedmiot tej rekompensaty są działaniami nierozłącznie związanymi z działalnością gospodarczą operatora portu lotniczego spółki BSCA. Zadań tych nie można łączyć z zadaniami w zakresie ochrony rozumianej jako przeciwdziałanie bezprawnym aktom ingerencji, ani z żadnym innym działaniem związanym z wykonywaniem prerogatyw władzy publicznej.

(404) Komisja stwierdza w związku z tym, że monitorowanie i rejestrowanie lotów oraz planowanie lotów, jak również marshalling, stanowią usługi o charakterze gospodarczym. Ich finansowanie podlega zatem zasadom stosowanym w przypadku pomocy państwa.

6.1.1.3. Podwyższenie kapitału dokonane przez spółkę SOWAER

(405) Podwyższenie kapitału stanowiące przedmiot formalnego postępowania wyjaśniającego, dokonane przez spółkę SOWAER na rzecz spółki BSCA w 2002 r., tj. po wydaniu wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* ⁽¹⁴¹⁾, podlega kontroli Komisji w zakresie pomocy państwa (zob. motyw 346).

6.1.2. Selektywna korzyść

(406) W celu dokonania oceny, czy środki państwowe stanowią pomoc, należy określić, czy przyznają one przedsiębiorstwu będącemu beneficjentem korzyści, której przedsiębiorstwo to by nie uzyskało w normalnych warunkach rynkowych. Obecność korzyści gospodarczej można wykluczyć, jeżeli środki, o których mowa, stanowią transakcje ekonomiczne realizowane przez podmioty publiczne lub przedsiębiorstwa publiczne zgodnie z normalnymi warunkami rynkowymi ⁽¹⁴²⁾. W niniejszym przypadku chodzi o przeprowadzenie testu w celu określenia, czy w podobnych okolicznościach prywatny inwestor, opierając się na przewidywalnych możliwościach rentowności, niezależnie od wszelkich względów o charakterze społecznym lub związanych z polityką regionalną lub sektorową, uczestniczyłby w tych samych operacjach co podmiot przyznający środek (zwanego dalej „testem prywatnego inwestora”). Występowanie korzyści gospodarczej można również wykluczyć, jeżeli przedmiotowe środki stanowią rekompensatę finansową przyznaną odnośnym przedsiębiorstwom, aby umożliwić im wykonywanie usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym, pod warunkiem, że rekompensata ta spełnia łączne warunki określone w wyroku w sprawie *Altmark* ⁽¹⁴³⁾. Następnie Komisja przeanalizuje stopniowo przedmiotowe środki w świetle warunków określonych w wyroku w sprawie *Altmark* i testu prywatnego inwestora.

⁽¹³⁸⁾ Monitorowanie i rejestrowanie lotów polega na uzupełnianiu bazy danych administracji walońskiej informacjami dotyczącymi lotów (takimi jak liczba pasażerów, numer rejestracyjny, imię i nazwisko pilota, rodzaj samolotu, charakter lotu, miejsce, z którego przyleciał samolot, masa samolotu itd.).

⁽¹³⁹⁾ Planowanie lotów obejmuje komunikaty, plany lotu, przydział czasu na start lub lądowanie (*slots*), ogłoszenia przez radio oraz zarządzanie płytami postoju samolotów.

⁽¹⁴⁰⁾ Marshaling obejmuje dwa zadania: (i) marshaling „*stand*” wykonywany przez koordynatora stref podczas każdego przylotu oraz (ii) marshaling „*follow me*”, który polega na prowadzeniu samolotu za samochodem i jest stosowany wyłącznie w przypadku pilotów, którzy nie znają portu lotniczego (lotnictwa korporacyjnego), lub dużych samolotów kodu D.

⁽¹⁴¹⁾ Zob. przypis 85.

⁽¹⁴²⁾ Wyrok w sprawie C-39/94 *SFEI* i inni, Rec. 1996, s. I-3547, ECLI:EU:C:1996:285, pkt 60, wyrok w sprawie C-342/96 *Hiszpania przeciwko Komisji*, Rec. 1999, s. I-2459, ECLI:EU:C:1999:210, pkt 41.

⁽¹⁴³⁾ Zob. przypis 92.

6.1.2.1. Zastosowanie kryteriów określonych w wyroku w sprawie Altmark

- (407) W pierwszej kolejności należy zbadać argument Belgii przedstawiony w sekcji 5.1.1.1 lit. c) pkt (ii), że dotacja na niektóre usługi związane z działalnością portu lotniczego – przy założeniu, że część tych usług ma charakter gospodarczy – nie stanowi korzyści dla spółki BSCA zgodnie z wyrokiem w sprawie Altmark ⁽¹⁴⁴⁾.
- (408) Jak przeanalizowano w sekcji 6.1.1, Komisja uważa, że część usług, na które wypłacana jest dotacja, nie ma charakteru gospodarczego (np. usługi w zakresie ochrony przeciwpożarowej i ochrony) i wykluczy ze swojej analizy część dotacji stanowiących rekompensatę kosztów za świadczenie tych usług.
- (409) Komisja uważa za to, że inna część usług, za których świadczenie wypłacana jest dotacja, ma charakter gospodarczy, np. konserwacja i naprawy infrastruktury wykorzystywanej komercyjnie lub marshalling.
- (410) Komisja uważa, że Belgia popełnia oczywisty błąd w ocenie, kwalifikując te usługi jako usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym. Jak bowiem przypomniano w pkt 47 komunikatu Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym ⁽¹⁴⁵⁾, zasadniczo powierzenie „określonego zadania z zakresu usług publicznych” oznacza świadczenie usług, których dane przedsiębiorstwo, ze względu na swój własny interes gospodarczy, lub nie podjęłoby się w tym samym zakresie lub na tych samych warunkach. W pkt 50 tego komunikatu Komisja uważa także, że usługi, które mają zostać zaklasyfikowane jako usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym, muszą służyć obywatelom lub leżeć w interesie całego społeczeństwa. W niniejszym przypadku określone usługi gospodarcze nie są świadczone w interesie obywateli, lecz wyłącznie w celu umożliwienia spółce BSCA świadczenie usług portu lotniczego. Są one nierozłącznie związane z działalnością gospodarczą w zakresie obsługi portu lotniczego.
- (411) Ponadto spółki BSCA nie wybrano zgodnie z procedurą spełniającą warunki określone w czwartym kryterium w wyroku w sprawie Altmark.
- (412) Ponadto Belgia nie dostarczyła dowodu świadczącego o tym, że kwotę dotacji określono na podstawie analizy kosztów, które typowe, dobrze zarządzane i odpowiednio wyposażone przedsiębiorstwo poniosłoby, aby spełnić wymogi związane ze świadczeniem usług publicznych. Argumenty Belgii są bowiem niewystarczające:
- Belgia zauważa, że wskaźniki, o których mowa we wspomnianym wyżej komunikacie w motywie 410 wskazują na skuteczne zarządzanie spółką BSCA (por. motyw 253), pomija jednak charakter i wartość tych wskaźników,
 - Belgia dodaje, że takie dobre zarządzanie pozwoliło na przyciągnięcie inwestorów prywatnych w 2009 r. w ramach częściowej prywatyzacji spółki BSCA. Komisja podkreśla jednak, że jeżeli inwestorzy zdecydowali się na udziały w kapitale spółki BSCA (otrzymując tym samym prawo weta w kwestii istotnych decyzji), mogło to nastąpić raczej z powodu istnienia pomocy, która pozwala liczyć na to, że spółka BSCA przyciągnie znaczny ruch i wygeneruje w związku z tym wysokie zyski, niż z powodu dobrego zarządzania. Można w tym względzie ponadto przypomnieć, że prywatni inwestorzy mogą nabywać udziały kapitałowe w źle zarządzanych spółkach, których sytuację mają nadzieje poprawić, gdyż mają nad taką spółką całkowitą lub częściową kontrolę, tak jak ma to miejsce w przypadku inwestora prywatnego spółki BSCA, który posiada prawo weta w kwestii istotnych decyzji,
 - nie wystarczy też odnotowanie wzrostu obrotów lub ruchu w porcie lotniczym Charleroi, aby można było wywnioskować, że port lotniczy jest dobrze zarządzany, jak to czyni Belgia (zob. motyw 254). Taki wzrost obrotów lub ruchu może wynikać z pomocy, która pozwala spółce BSCA na oferowanie przedsiębiorstwom lotniczym bardzo korzystnych warunków i w ten sposób na przyciąganie ruchu,
 - ponadto Belgii poprzez argument, zgodnie z którym „z wdrożonego mechanizmu finansowania wynika, że z definicji rekompensata wypłacona na rzecz spółki BSCA jest niższa od ceny rynkowej wszystkich usług, których wykonywanie powierzono tej spółce, ponieważ rekompensata ta jest od 2006 r. ograniczona pułapem w zakresie usług związanych z ochroną przeciwpożarową oraz z bezpieczeństwem ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego, a od 2010 r. – w zakresie usług ochrony” (zob. motyw 255), nie może wykazać, że spółka BSCA jest zarządzana w sposób skuteczny, lecz może ewentualnie jedynie stwierdzić, że nie dochodzi do nadwyżki rekompensaty.

⁽¹⁴⁴⁾ Zob. przypis 92.

⁽¹⁴⁵⁾ Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4.

- (413) Podsumowując, co najmniej pierwsze i czwarte kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark nie są spełnione. W związku z tym Komisja nie może wykluczyć, zgodnie z wyrokiem w sprawie Altmark, że dotacja Regionu przeznaczona na usługi związane z działalnością portu lotniczego stanowi korzyść.

6.1.2.2. Zastosowanie testu prywatnego inwestora

- (414) W odniesieniu do określenia podmiotu przyznającego środek Komisja uważa, że działania (i) Regionu jako właściciela gruntu strefy portu lotniczego z jednej strony oraz (ii) spółki SOWAER, czyli spółki całkowicie kontrolowanej przez region Walonii, jako koncesjonariusza państwowego strefy portu lotniczego, właściciela infrastruktury zbudowanej na terenie portu lotniczego i podmiotu wykonującego zadania delegowane przez Region z drugiej strony, należy przeanalizować łącznie, gdy są one związane z tym samym działaniem i tym samym portem lotniczym. W takich okolicznościach wydaje się bowiem, że spółka SOWAER jest pośrednikiem Regionu w tych działaniach. W związku z tym, aby ustalić, czy środki określone w sekcji 3.1 zapewniają korzyść gospodarczą spółce BSCA, Komisja uzna, że podmiotem przyznającym środek są łącznie Region i spółka SOWAER (zwane dalej „Regionem–SOWAER”).

- (415) W związku z tym Komisja uznaje, że musi zbadać wszystkie zobowiązania Regionu–SOWAER, gdy zmieniają one strukturę koncesji (udostępnienie infrastruktury, w tym opracowanie programu inwestycji i pokrywanie kosztów dużych napraw, opłatę koncesyjną, dotację na niektóre usługi związane z działalnością portu lotniczego, jeżeli usługi te mają charakter gospodarczy) oraz są niemal równoczesne i powiązane.

- (416) Komisja stosuje zatem stopniowo test prywatnego inwestora względem następujących czterech zbiorów środków:

— umowa SOWAER/BSCA z 2002 r. i zmiana z dnia 29 marca 2002 r. umowy Region/BSCA (zwane dalej „umowami z 2002 r.”),

— decyzja rządu Walonii z dnia 3 kwietnia 2003 r. dotycząca budowy terminalu o większej przepustowości niż pierwotnie przewidziano (3 mln pasażerów zamiast 2 mln) oraz zaplanowania większej objętości parkingów dla pojazdów (zwana dalej „decyzją w sprawie inwestycji z 2003 r.”),

— umowa na usługi z dnia 4 kwietnia 2006 r. zawarta między spółką SOWAER a spółką BSCA i zmiana z dnia 10 marca 2006 r. umowy Region/BSCA (zwane dalej „umowami z 2006 r.”),

— zmiana z dnia 15 stycznia 2008 r. umowy Region/BSCA (zwana dalej „zmianą z 2008 r.”).

- (417) Komisja stosuje również test prywatnego inwestora do podwyższenia kapitału spółki BSCA dokonanego przez spółkę SOWAER w grudniu 2002 r.

- (418) W odniesieniu do każdego z tych środków, jeżeli stanowią one korzyść, Komisja zbada, czy korzyść ta jest selektywna.

a) Zastosowanie testu prywatnego inwestora do środków związanych z udostępnieniem infrastruktury, w tym realizacją nowych inwestycji i dużymi naprawami oraz do przyznania dotacji na niektóre usługi związane z działalnością portu lotniczego

(i) Umowy z 2002 r.

1. Zastosowanie testu prywatnego inwestora

a) Ogólne zasady mające zastosowanie do czterech środków

- (419) Jak przypomniano w pkt 51 wytycznych lotniczych, analiza zgodności z testem prywatnego inwestora musi opierać się na solidnych perspektywach rentowności *ex ante* dla podmiotu przyznającego finansowanie⁽¹⁴⁶⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Decyzja Komisji 2013/664/UE z dnia 25 lipca 2012 r. w sprawie środka pomocy nr SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Finlandia Finavia, Airpro i Ryanair w porcie lotniczym Tampere-Pirkkala (Dz.U. L 309 z 19.11.2013, s. 27).

- (420) Komisja odnotowuje, że Region nie przedstawił żadnego biznesplanu mającego na celu wykazanie oczekiwanej dla Regionu lub dla spółki SOWAER rentowności inwestycji ujętych w programie w momencie podejmowania wiążących decyzji na ich realizację. Brak biznesplanu wskazuje na to, że Region lub spółka SOWAER, przyjmując środki na rzecz spółki BSCA, nie postępują zgodnie z logiką prywatnego inwestora.
- (421) Komisja odnotowuje również, że sprawozdania dostarczone na poparcie decyzji rządu Walonii uzasadniają interes realizacji tych inwestycji pozytywnym wpływem rozwoju portu lotniczego na gospodarkę i na zatrudnienie w Charleroi i w obrębie regionu ⁽¹⁴⁷⁾. Komisja przypomina jednak, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem względy rozwoju regionalnego nie mogą być brane pod uwagę w przypadku przeprowadzania testu prywatnego inwestora ⁽¹⁴⁸⁾.
- (422) Pomimo braku biznesplanu Regionu lub spółki SOWAER Komisja zbadała, czy w odniesieniu do łącznego podmiotu Region-SOWAER, wartość bieżąca netto każdego zbioru środków określonego w motywie 416 jest dodatnia. Jeżeli wartość bieżąca netto środka jest bowiem pozytywna, oznacza to, że środek ten przynosi danemu inwestorowi zysk.
- (423) Wartość bieżącą netto obliczono, uzyskując bieżącą kwotę przepływów finansowych (przychody pomniejszone o koszty) zagregowanych dla ogółu Region-SOWAER, których można się było spodziewać z każdego zbioru środków w momencie ich przyznania.
- (424) Stopę dyskontową stosowaną do obliczenia wartości bieżącej netto określono, ustalając koszt kapitału w odniesieniu do podmiotu przyznającego środek w momencie jego przyznania. Koszt kapitału podmiotu zależy od struktury finansowania, szczególnie w zakresie kapitału własnego i długu. W niniejszej sprawie zasadniczą część kosztów związanych z projektem, ciężących na ogóle Region-SOWAER, pochodzi z inwestycji finansowanych przez spółkę SOWAER. Z tego powodu Komisja zdecydowała się na ewaluację kosztu kapitału podmiotu przyznającego środek za pośrednictwem kosztu kapitału uzyskanego ze struktury bilansu spółki SOWAER, która jest również strukturą finansowania wybraną przez ogół Region-SOWAER, i z warunków dostępu do rynku kapitałowego.

b) Zastosowanie testu prywatnego inwestora do umów z 2002 r.

- (425) Na mocy umów z 2002 r. Region-SOWAER podjął decyzję o udostępnieniu spółce BSCA, w zamian za opłatę koncesyjną, gruntów i infrastruktury portu lotniczego w Charleroi, zobowiązując się do rozwijania tej infrastruktury zgodnie z programem inwestycji dołączonym do umowy SOWAER/BSCA z 2002 r. i do przeprowadzenia dużych prac konserwacyjnych i napraw, a także do wypłacenia spółce BSCA dotacji z tytułu pewnych usług związanych z działalnością portu lotniczego.
- (426) Scenariusz alternatywny dla Regionu-SOWAER polegałby na niepodpisywaniu umów z 2002 r. i w związku z tym na niezobowiązaniu się do realizacji nowych poważnych inwestycji i nieprzyznawaniu dotacji na „usługi przeciwpożarowe i konserwację”. Komisja zakładała, że w scenariuszu alternatywnym nieobejmującym pomocy port lotniczy prawdopodobnie kontynuowałby działalność, ale w znacznie mniejszym stopniu, biorąc pod uwagę konieczność realizacji inwestycji przewidzianych w umowach z 2002 r., które to inwestycje miałyby pozwolić na znaczny wzrost ruchu w porcie lotniczym. W przypadku takiego scenariusza alternatywnego wartość bieżąca netto byłaby nieznacznie dodatnia i nie byłoby możliwe oszacowanie jej z jakimkolwiek stopniem wiarygodności, przede wszystkim dlatego, że bardzo trudne byłoby oszacowanie możliwego oczekiwanego ruchu w przypadku braku umów z 2002 r. oraz kwot opłaty koncesyjnej uiszczanej przez spółkę BSCA na rzecz Region-SOWAER. W swoich obliczeniach wartości bieżącej netto Komisja założyła zatem, że wartość bieżąca netto w przypadku scenariusza alternatywnego wynosi zero. Jeżeli w oparciu o tę hipotezę wartość bieżąca netto umów z 2002 r. jest ujemna, jest ona tym bardziej ujemna w przypadku hipotezy, zgodnie z którą wartość bieżąca w scenariuszu alternatywnym jest dodatnia. Hipoteza ta jest zatem korzystna dla Regionu-SOWAER i dla spółki BSCA.

⁽¹⁴⁷⁾ Zob. nota ministra właściwego ds. gospodarki do rządu Walonii z dnia 8 listopada 2000 r.

⁽¹⁴⁸⁾ Sprawy T-129/95, T-2/96 i T-97/96 Neue Maxhütte Stahlwerke i Lech-Stahlwerke przeciwko Komisji, Rec. 1999, s. II-17, ECLI:EU:T:1999:7, pkt 120.

- (i) Koszty i przychody uwzględnione przy obliczaniu wartości bieżącej netto środka z 2002 r.
- (427) W celu obliczenia wartości bieżącej netto umów z 2002 r. w odniesieniu do Regionu–SOWAER Komisja określiła koszty i przychody Regionu–SOWAER, które można było przewidywać z tytułu tych umów, z uwzględnieniem:
- w odniesieniu do okresu 2002–2015:
 - przewidywanego kosztu inwestycji (zob. tabela 13) i usług o charakterze gospodarczym, które musi świadczyć spółka SOWAER, a także część dotacji wypłacanej przez Region za niektóre usługi związane z działalnością portu lotniczego w odniesieniu do usług o charakterze gospodarczym,
 - przewidywanych przychodów z opłaty koncesyjnej należnej spółce SOWAER od spółki BSCA,
 - w odniesieniu do okresu 2016–2040:
 - wartości przepływów pieniężnych oczekiwanych w ramach projektu po 2015 r. Wartość przepływów finansowych w ramach projektu po 2015 r. oszacowano, stosując metodę ciągłego wzrostu przy stopie wzrostu wynoszącej 2 % odzwierciedlającej oczekiwaną stopę inflacji w tym okresie ⁽¹⁴⁹⁾.
- (428) Dane te opierają się na przewidywaniach, którymi Region i spółka SOWAER dysponowały w 2002 r., w szczególności w odniesieniu do ruchu i kosztów. Komisja nie uwzględniła zatem odchyłeń kosztów programu inwestycji, których nie można było przewidzieć w momencie podejmowania decyzji o realizacji programu w kwietniu 2002 r. (np. wzrostu cen w budownictwie i odchyłeń kosztów związanych z problemami w zakresie stabilności gruntu, które nie były znane w momencie opracowywania programu inwestycji).
- (429) Komisja w obliczaniach wartości bieżącej netto nie uwzględniła również wartości gruntów i infrastruktury, zarówno w przypadku obliczeń odpowiadających scenariuszowi, w którym zawiera się umowy z 2002 r., jak i w przypadku obliczeń odpowiadających scenariuszowi alternatywnemu. Obliczenia wartości bieżącej netto opierają się zatem na przyszłych przepływach pieniężnych spodziewanych w 2002 r.
- (430) Ponadto Komisja nie uwzględniła ewentualnych zysków kapitałowych w zakresie kapitału i dywidend pobieranych przez spółkę SOWAER z tytułu jej udziału kapitałowego w kapitale spółki BSCA. Jak stwierdził bowiem Trybunał ⁽¹⁵⁰⁾, „w celu dokonania oceny, czy dany środek państwowy stanowi pomoc państwa, należy określić, czy przedsiębiorstwo będące jego beneficjentem odnosi korzyść gospodarczą, której by nie uzyskało w normalnych warunkach rynkowych. W ramach tego badania określenie normalnego wynagrodzenia za świadczenie danych usług leży w gestii jurysdykcji krajowej”. Komisja uważa, że w niniejszej sprawie udostępnienie infrastruktury po cenie niższej niż cena rynkowa stanowi korzyść dla spółki BSCA, nawet zakładając, że spółka SOWAER ma nadzieję na nadrobienie strat za sprawą wzrostu wartości posiadanego kapitału lub pobieranych dywidend. Komisja odnotowuje ponadto wpływ, jaki podejście zakładające uwzględnienie ewentualnych zysków kapitałowych w zakresie kapitału lub dywidend wywarłoby na konkurencję. W skrajnym przypadku scenariusz ten prowadziłby do przyznania, że organ publiczny może wymagać opłaty koncesyjnej równej zero od portu lotniczego, którego jest akcjonariuszem (skoro organ ten może spodziewać się dywidend lub wzrostu wartości swoich akcji), przy czym postępowanie takie nie będzie stanowiło pomocy. Umożliwiłoby to danemu portowi lotniczemu zaoferowanie przedsiębiorstwom lotniczym bardzo niskich warunków cenowych, co spowodowałoby zakłócenie konkurencji zwłaszcza w odniesieniu do prywatnych portów lotniczych.
- (431) W poniższej tabeli przedstawiono koszty inwestycji o charakterze gospodarczym uwzględnione przez Komisja przy obliczaniu wartości bieżącej netto środka z 2002 r.

Aby sporządzić tę tabelę, Komisja przyjęła dane z programu inwestycji przewidzianego dla portu lotniczego Charleroi, dołączonego do umowy SOWAER/BSCA z dnia 15 kwietnia 2002 r. Chociaż program ten dołączono do umowy SOWAER/BSCA z dnia 15 kwietnia 2002 r., nie określono w nim inwestycji, które pozostały do realizacji na dzień 15 kwietnia 2002 r., lecz wszystkie inwestycje, które miały być zrealizowane od dnia 1 stycznia 2001 r. lub które pozostały do realizacji. W celu określenia inwestycji, które pozostały do realizacji na

⁽¹⁴⁹⁾ Stopa wzrostu w wysokości 2 % jest z kolei stosowana w kolejnych umowach zawieranych między Regionem/SOWAER a spółką BSCA, np. w przypadku do stopy wzrostu pułapu opłaty zmiennej.

⁽¹⁵⁰⁾ Sprawa C-39/94 SFEL, Rec. 1996, s. I-3547, ECLI:EU:C:1996:285, pkt 60 i 61.

dzień 15 kwietnia 2002 r., Komisja przesunęła na 2002 r. inwestycje przewidziane na 2001 r. i 2002 r. ⁽¹⁵¹⁾ oraz odjęła od tej sumy kwoty inwestycji, które już zrealizowano do dnia 15 kwietnia 2002 r. ⁽¹⁵²⁾.

Tabela 13

Koszty inwestycji pozostających do realizacji na dzień 15 kwietnia 2002 r.

(w mln EUR)

	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Wywłaszczenie (saldo dot. 1. etapu)	0,55	0,00	0,00	0,55
Nabycie nowych gruntów	3,59	0,00	0,00	3,59
Saldo dot. nowych gruntów	0,00	0,00	0,94	0,94
Renowacja SABCA	1,39	0,00	0,00	1,39
Rozliczenia, korekty i koszty różne	1,12	0,00	0,00	1,12
Suma częściowa	6,64	0,00	0,94	7,59
Renowacje pomieszczeń technicznych i administracyjnych	1,55	0,00	0,00	1,55
Zamknięcie obszaru portu lotniczego	0,27	0,00	0,00	0,27
Światła podejścia i droga kołowania	0,42	0,00	0,00	0,42
Renowacja systemu odprowadzania wody	0,27	0,00	0,00	0,27
Rozbudowa stacji paliw	0,27	0,00	0,00	0,27
Usuwanie odpadów	0,12	0,00	0,00	0,12
Renowacja południowej drogi kołowania	0,50	0,00	0,00	0,50
Parking przy cmentarzu	0,03	0,00	0,00	0,03
System wykrywania pożarów na parkingu podziemnym dla samochodów pasażerów	0,17	0,00	0,00	0,17
Kanalizacja i oczyszczanie ścieków	5,18	0,00	0,00	5,18
Wypożyczenie – energia i telekomunikacja	2,01	0,00	0,00	2,01
Tunel techniczny	0,74	0,45	0,00	1,19

⁽¹⁵¹⁾ Wskazane w programie inwestycji przewidzianym dla portu lotniczego Charleroi, dołączonym do umowy SOWAER/BSCA z dnia 15 kwietnia 2002 r.

⁽¹⁵²⁾ Wskazane przez spółkę BSCA.

	(w mln EUR)			
	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Droga serwisowa	0,00	0,00	0,82	0,82
Wypełnianie nierówności terenu na obszarze portu lotniczego	6,20	1,86	0,62	8,68
Przedłużenie pasa startowego	9,92	2,48	0,00	12,39
Północna droga kołowania i wyjazd z pasa startowego	2,48	3,72	1,02	7,21
Płyta postojowa i obszar załadunku	4,96	2,48	0,00	7,44
Pomoc nawigacyjna	0,00	0,50	3,07	3,57
Hangar obsługi paliwowej	0,25	1,61	0,00	1,86
Wieża kontroli	0,00	0,25	0,25	0,50
Budynki biurowe i cargo	0,00	0,25	2,13	2,38
Razem	35,33	13,58	7,91	56,82
Nowy terminal	12,64	12,39	2,97	28,01
RAZEM	54,62	25,98	11,82	92,42

Następnie Komisja zachowała jedynie tę część inwestycji, którą uznała za związaną z działalnością gospodarczą. Wyłączono zatem:

- zamknięcie części obszaru portu lotniczego, do którego dostęp jest możliwy po kontroli policji i na którym znajdują się w szczególności samoloty (zob. wyjaśnienia w motywie 365),
- wieżę kontroli (zob. wyjaśnienia w motywie 365),
- 7 % kosztów inwestycji związanych z nowym terminalem (zob. wyjaśnienia w motywie 366).

Komisja uzyskała następujący plan inwestycji:

Tabela 14

Koszty inwestycji dotyczące działalności o charakterze gospodarczym uwzględnione przez Komisję przy obliczaniu wartości bieżącej netto środka z 2002 r.

	(w mln EUR)				
	Część gospodarcza (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Wywłaszczenie (saldo dot. 1. etapu)	100	0,55	0,00	0,00	0,55
Nabycie nowych gruntów	100	3,59	0,00	0,00	3,59

		(w mln EUR)			
	Część gospo- darcza (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Saldo dot. nowych gruntów	100	0,00	0,00	0,94	0,94
Renowacja SABCA	100	1,39	0,00	0,00	1,39
Rozliczenia, korekty i koszty różne	100	1,12	0,00	0,00	1,12
Suma częściowa		6,64	0,00	0,94	7,59
Renowacje pomieszczeń technicznych i administracyjnych	100	1,55	0,00	0,00	1,55
Zamknięcie obszaru portu lotniczego	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Światła podejścia i droga kołowania	100	0,42	0,00	0,00	0,42
Renowacja systemu odprowadzania wody	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Rozbudowa stacji paliw	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Usuwanie odpadów	100	0,12	0,00	0,00	0,12
Renowacja południowej drogi kołowania	100	0,50	0,00	0,00	0,50
Parking przy cmentarzu	100	0,03	0,00	0,00	0,03
System wykrywania pożarów na parkingu podziemnym dla samochodów pasażerów	100	0,17	0,00	0,00	0,17
Kanalizacja i oczyszczanie ścieków	100	5,18	0,00	0,00	5,18
Wyposażenie – energia i telekomunikacja	100	2,01	0,00	0,00	2,01
Tunel techniczny	100	0,74	0,45	0,00	1,19
Droga serwisowa	100	0,00	0,00	0,82	0,82
Wypełnianie nierówności terenu na obszarze portu lotniczego	100	6,20	1,86	0,62	8,68
Przedłużenie pasa startowego	100	9,92	2,48	0,00	12,39

(w mln EUR)

	Część gospo- darcza (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Północna droga kołowania i wyjazd z pasa startowego	100	2,48	3,72	1,02	7,21
Płyta postojowa i obszar załadunku	100	4,96	2,48	0,00	7,44
Pomoc nawigacyjna	100	0,00	0,50	3,07	3,57
Hangar obsługi paliwowej	100	0,25	1,61	0,00	1,86
Wieża kontroli	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Budynki biurowe i cargo	100	0,00	0,25	2,13	2,38
Razem		35,06	13,34	7,66	56,06
Nowy terminal	93	11,76	11,53	2,77	26,05
RAZEM		53,46	24,86	11,37	89,69

Zgodnie z obliczeniami Komisji przewidziane pierwotnie inwestycje, które dotyczyły działalności o charakterze gospodarczym, miały wartość 89 690 000 EUR, tj. 97 % wszystkich przewidzianych pierwotnie inwestycji.

- (432) Do tych inwestycji należy dodać koszty utrzymania i koszty operacyjne spółki SOWAER, które można przypisać działalności gospodarczej portu lotniczego Charleroi, przewidziane w umowie Region/SOWAER ⁽¹⁵³⁾. Biorąc pod uwagę, że 97 % przewidzianych pierwotnie inwestycji przeznaczonych było na działalność gospodarczą ⁽¹⁵⁴⁾, Komisja pomnożyła przez 0,97 koszty utrzymania i koszty operacyjne przedstawione na s. 10 biznesplanu spółki SOWAER, który dołączono do decyzji Regionu z dnia 23 maja 2001 r. Jeżeli chodzi o koszty operacyjne, na podstawie informacji dostarczonych przez Region Komisja uważa, że 29 % kosztów portów lotniczych Charleroi i Liège można przypisać Charleroi.

Tabela 15

Suma kosztów utrzymania (A) i kosztów operacyjnych (B) spółki SOWAER, które można przypisać działalności gospodarczej portu lotniczego Charleroi

(w mln 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⁾ Zob. s. 10 biznesplanu spółki SOWAER dołączonego do decyzji regionu Walonii z dnia 23 maja 2001 r.

⁽¹⁵⁴⁾ Zob. koniec motywu 431.

- (433) Należy również dodać część dotacji na „ochronę przeciwpożarową i konserwację”, którą można przypisać działalności gospodarczej. Komisja szacuje, że 10 % wydatków, które zrekompensowała dotacja na „ochronę przeciwpożarową i konserwację” i które wskazano w biznesplanie spółki BSCA z 2002 r., ma charakter gospodarczy.

Tabela 16

Część dotacji na „ochronę przeciwpożarową i konserwację” rekompensująca działalność gospodarczą

(w mln 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) Aby określić wychodzące przepływy pieniężne, które należy uwzględnić przy obliczaniu wartości bieżącej netto środka z 2002 r., Komisja zsumowała zatem wartości z ostatnich wierszy tabeli 14, tabeli 15 i tabeli 16.

Tabela 17

Wychodzące przepływy pieniężne do 2015 r. uwzględnione przez Komisję przy obliczaniu wartości bieżącej netto środka z 2002 r.

(w mln 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) Aby obliczyć wartość bieżącą netto projektu, należy określić przewidywane przychody. Na te przewidywane przychody składa się zmienna część opłaty koncesyjnej spółki BSCA, którą ustalono w art. 11 ust. 1 umowy SOWAER/BSCA z 2002 r., tj. więc 35 % przychodów z działalności lotniczej spółki BSCA przy zastosowaniu pułapu podlegającego zmianom wraz z upływem czasu. Ze względu na prognozy dotyczące dochodów z działalności lotniczej można było się spodziewać, że opłata zmienna będzie ograniczona pułapem do 2015 r. Pułap ten ustalono na kwotę 883 689 EUR w 2002 r., którą do 2006 r. zwiększano o 2 % rocznie, a następnie w 2007 r. zwiększono ją do kwoty 2 651 067, którą również zwiększano o 2 % rocznie. Umowa SOWAER/BSCA z 2002 r. przewidywała dokonywanie rewizji tych kwot od 2015 r. Komisja przyjęła założenie, zgodnie z którym od 2015 r. pułap zostanie zniesiony (jeżeli Komisja założyłaby, że pułapem zostanie zachowany po 2015 r., uzyskałaby wartość bieżącą netto środka niższą od tej, która uzyskała).

Tabela 18

Przychodzące przepływy pieniężne do 2015 r. uwzględnione przez Komisję przy obliczaniu wartości bieżącej netto środka z 2002 r.

(w mln 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) Komisja obliczyła przepływy pieniężne netto (przychodzące minus wychodzące) uwzględnione przez nią przy obliczaniu wartości bieżącej netto środka z 2002 r., poprzez obliczenie różnicy między wartościami z ostatniego wiersza tabeli 18 i tabeli 17.

Tabela 19

Przepływy pieniężne netto (przychodzące minus wychodzące) do 2015 r. uwzględnione przez Komisję przy obliczaniu wartości bieżącej netto środka z 2002 r.

(w mln 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) Stopa dyskontowa uwzględniona przy obliczaniu wartości bieżącej netto środka z 2002 r.

(437) Jak wyjaśniono w motywie 424, w celu ustalenia stopy dyskontowej Komisja oszacowała średni ważony koszt kapitału dla spółki SOWAER w momencie przyznania środka. Wartość tę oszacowano na podstawie następujących danych i założeń:

- współczynnika zadłużenia do kapitału własnego spółki SOWAER wynoszącego 30 % ⁽¹⁵⁵⁾ i, w związku z tym, udziału długu w finansowaniu (r_D) wynoszącego 23 %,
- kosztu zadłużenia przed opodatkowaniem (k_D) równego średniemu ważonemu kosztowi przed opodatkowaniem zadłużenia spółki SOWAER w 2002 r., tj. 4,9 %–5,5 %,
- premii z tytułu ryzyka (Δk) wynoszącej 5,51 % ⁽¹⁵⁶⁾,
- wartości beta ⁽¹⁵⁷⁾ wynoszącej 0,91–1,23 ⁽¹⁵⁸⁾,
- jeżeli chodzi o koszt kapitału własnego, kosztu zainwestowanego kapitału nieobciążonego ryzykiem przed opodatkowaniem (r_f) wynoszącego 5,16 %–5,37 % ⁽¹⁵⁹⁾,
- stawki podatkowej (t) wynoszącej 40,2 %.

Na podstawie powyższych danych i założeń Komisja może obliczyć średni ważony koszt kapitału (C) zgodnie z poniższym standardowym wzorem:

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

gdzie koszt kapitału (k_E) uzyskuje się na podstawie modelu wyceny aktywów kapitałowych (CAPM) zgodnie z wzorem:

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

Na podstawie tego wzoru i powyższych założeń Komisja uważa, że stopa dyskontowa wynosząca 9 % stanowi rozsądną stopę.

(iii) Wynik obliczenia wartości bieżącej netto

(438) Przepływy pieniężne netto wskazane w tabeli 19 zdyskontowane stopą równą 9 % stanowią wartość bieżącą netto wynoszącą - 83,7 mln EUR.

⁽¹⁵⁵⁾ Chodzi o analizę *ex post* opartą o bilans spółki SOWAER za 2002 r. Zgodnie z „Risk Premiums for Other Markets” Damodarana z 2001 r. (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>) współczynnik zadłużenia do kapitału własnego przedsiębiorstw transportu lotniczego wynosi średnio 35 %.

⁽¹⁵⁶⁾ Źródło: Damodaran, „Risk Premiums for Other Markets”, 2001 r. (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁷⁾ Współczynnik beta jest kluczowym czynnikiem modelu oceny aktywów finansowych. Stanowi on miarę względnej rentowności aktywów w odniesieniu do rynku.

⁽¹⁵⁸⁾ Zob. przypis 156.

⁽¹⁵⁹⁾ Stopa procentowa dziesięcioletnich obligacji belgijskich w kwietniu 2002 r.

- (439) Aby obliczyć wartość bieżącą netto dla całego okresu objętego koncesją, należy przypisać projektowi wartość końcową w 2015 r. Odbywa się to przy założeniu, że od 2015 r. przepływy pieniężne są równe średnim przepływom z lat 2013–2015 powiększonym o 2 % rocznie. Ponieważ zakłada się, że pułap części zmiennej opłaty koncesyjnej zostaje zniesiony od 2016 r., należy uwzględnić kwotę przepływów pieniężnych przy braku pułapu w latach 2013–2015. Na podstawie powyższych założeń Komisja obliczyła, że końcową wartość projektu w 2015 r. można oszacować na kwotę 8,07 mln EUR.
- (440) Wartość bieżąca netto środka z 2002 r. wynosi – 75,63 mln EUR. W związku z tym, że ta wartość bieżąca netto jest ujemna, Komisja stwierdza, że umowy z 2002 r. nie są zgodne z testem prywatnego inwestora i że zapewniają korzyść spółce BSCA względem jej konkurentów.

2. Selektyność

- (441) Na mocy umów z 2002 r. Region–SOWAER podjął decyzję o udostępnieniu spółce BSCA gruntów i infrastruktury portu lotniczego Charleroi, zobowiązując się do zapewnienia rozwoju tej infrastruktury zgodnie z programem inwestycji dołączonym do umowy SOWAER/BSCA z 2002 r. oraz do przeprowadzenia dużych prac konserwacyjnych i napraw, a także do wypłacenia spółce BSCA dotacji z tytułu niektórych usług związanych z działalnością portu lotniczego w zamian za opłatę koncesyjną niższą niż wymagałby inwestor prywatny.
- (442) Komisja zauważa, że środek przyznano jedynie spółce BSCA.
- (443) Z drugiej strony zdaniem Belgii ⁽¹⁶⁰⁾ nie istnieje żadna dyskryminacja na poziomie Regionu w odniesieniu do dotacji z tytułu niektórych usług związanych z działalnością portu lotniczego ⁽¹⁶¹⁾. Ponadto Belgia twierdzi, że zadania z zakresu ochrony i bezpieczeństwa w portach lotniczych należących do regionu Flandrii są realizowane przez ten region.
- (444) Komisja przedstawia jednak następujące uwagi.
- (445) Po pierwsze, ponieważ korzyść wynika z faktu, że opłata koncesyjna jest niższa niż ta, której wymagałby przedsiębiorca prywatny za udostępnienie infrastruktury, świadczenie usług i dotację, należy zbadać, czy środek zapewnia spółce BSCA selektywną korzyść. W tym kontekście sam fakt, że Region w sposób niedyskryminacyjny wypłaca dotację innym portom lotniczym, którymi zarządza, nie jest wystarczający. Należałoby jeszcze wykazać, że Region przyznał ten sam środek innym portom lotniczym, którymi zarządza, godząc się na opłatę niższą od opłaty rynkowej na tych samych warunkach co w przypadku spółki BSCA. Belgia nie przeprowadziła tego dowodu.
- (446) Zakładając nawet, że Belgia mogłaby ten dowód przeprowadzić, Komisja zauważa, że w każdym razie środek i tak zapewniałby spółce BSCA selektywną korzyść, ponieważ środek ten przynosiłby korzyść konkretnemu sektorowi gospodarki (tj. sektorowi zarządzania portami lotniczymi) i nie stanowił tym samym środka ogólnego ⁽¹⁶²⁾. W szczególności organy zarządzające innymi środkami transportu nie otrzymują takiej korzyści.
- (447) W związku z tym Komisja stwierdza, że środek zapewnia spółce BSCA selektywną korzyść.

(iv) Decyzja w sprawie inwestycji z 2003 r.

1. Zastosowanie testu prywatnego inwestora

- (448) Region mógł ograniczyć się do programu z 2002 r. Decyzji z kwietnia 2003 r. odpowiada zatem scenariusz alternatywny polegający na ograniczeniu się do programu inwestycji dołączonego do umowy SOWAER/BSCA. Koszty związane z decyzją w sprawie inwestycji z 2003 r. dla Regionu-SOWAER odpowiadają zatem kosztom dodatkowym w stosunku do kosztów przewidzianych w „programie inwestycji” z 2002 r.

⁽¹⁶⁰⁾ Nota Belgii zatytułowana „Odpowiedź Walonii na wezwanie do udzielenia informacji z dnia 14 stycznia 2014 r.” (pytanie 13), otrzymana przez Komisję w dniu 7 lutego 2014 r.

⁽¹⁶¹⁾ Belgia określiła te usługi jako „usługi pozagospodarcze”.

⁽¹⁶²⁾ Sprawa 173/73 Włochy przeciwko Komisji, EU:C:1974:71.

- (449) Aby ocenić, czy prywatny przedsiębiorca podjąłby decyzję w sprawie inwestycji z 2003 r., należy ustalić, czy wartość bieżąca netto środka z 2003 r. jest dodatnia.
- (450) Różnice między planem z 2003 r. i planem z 2002 r. dotyczą zarazem prognoz inwestycyjnych i oczekiwanej liczby pasażerów.
- (451) Jeżeli chodzi o inwestycje, Komisja zauważa różnicę w pozycjach „nowy terminal” i „parking”, zarówno w zakresie kwot, jak i dat inwestycji. Zwiększenie inwestycji dotyczących parkingu i terminalu miało miejsce odpowiednio w 2002 r. we wstępnym planie inwestycji i w 2004 r. w planie inwestycji z 2003 r. Komisja stwierdza zatem, że w zakresie inwestycji między oboma planami miało miejsce dwuletnie przesunięcie. Co więcej, na podstawie informacji przekazanych przez Belgię Komisja szacuje, że część gospodarcza inwestycji dotyczących parkingu i terminalu wynosi 93 %. Kwota inwestycji dodatkowych wynikających ze środka z 2003 r. odpowiada zatem następującemu porównaniu:

Tabela 20

Kwota inwestycji dodatkowych z dwuletnim przesunięciem wynikających ze środka z 2003 r.

(w mln EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007
Nowy terminal	1,6	14	17	9,4	—
Parking dla samochodów	0,8	6	6	5	1,2
Razem	2,4	20	23	14,4	1,2
Część gospodarcza	2,23	18,60	21,39	13,39	1,12
	2001	2002	2003	2004	2005
Inwestycje zgodnie z planem z lat 2001/2002	0,23	11,53	11,53	2,77	0,00
Kwota dodatkowych inwestycji (z dwuletnim przesunięciem)	2,00	7,07	9,86	10,63	1,12

- (452) Jeżeli chodzi o ruch pasażerski, Komisja zauważa rozbieżność między przewidywaną w 2002 r. liczbą pasażerów na 2003 r. (1,47 mln) a faktyczną liczbą pasażerów w 2003 r. (1,7 mln). Komisja uważa zatem, że przewidziano, iż dodatkowe inwestycje doprowadzą do nadwyżki pasażerów wynoszącej 16 % (1,7/1,47) w ciągu całego okresu. Ta nadwyżka pasażerów nie prowadzi do nadwyżki dochodów za lata 2003–2015, w tej mierze, w jakiej oczekuje się, że pułap zmiennej opłaty koncesyjnej zostanie już osiągnięty w tych latach. Wspomniane zwiększenie ruchu ma wpływ na dochody od 2016 r., a zatem również na wartość końcową portu lotniczego w 2015 r.
- (453) Jak wyjaśniono w motywie 424, w celu ustalenia stopy dyskontowej Komisja oszacowała średni ważony koszt kapitału dla spółki SOWAER w momencie przyznania środka. Wartość tę oszacowano na podstawie następujących danych i założeń:

— współczynnika zadłużenia do kapitału własnego spółki SOWAER wynoszącego 30 % ⁽¹⁶³⁾ i, w związku z tym, udziału długu w finansowaniu (r_D) wynoszącego 23 %,

⁽¹⁶³⁾ Zob. przypis 155.

- kosztu zadłużenia przed opodatkowaniem (k_D) równego średniemu ważonemu kosztowi przed opodatkowaniem zadłużenia spółki SOWAER w 2002 r., tj. 4,9 %–5,5 %,
- premii z tytułu ryzyka (Δk) wynoszącej 5,64 % ⁽¹⁶⁴⁾,
- wartości beta wynoszącej 0,91–1,25 ⁽¹⁶⁴⁾,
- jeżeli chodzi o koszt kapitału własnego, kosztu zainwestowanego kapitału nieobciążonego ryzykiem przed opodatkowaniem (r_f) wynoszącego 4,3 %–4,7 % ⁽¹⁶⁵⁾,
- stawki podatkowej (t) wynoszącej 33,99 %.

Na podstawie powyższych danych i założeń Komisja może obliczyć średni ważony koszt kapitału (C) zgodnie z poniższym standardowym wzorem:

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

gdzie koszt kapitału (k_E) uzyskuje się na podstawie modelu wyceny aktywów kapitałowych (CAPM) zgodnie z wzorem:

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

Na podstawie tego wzoru i powyższych założeń Komisja uważa, że stopa dyskontowa wynosząca 9,5 % stanowi rozsądną stopę.

- (454) Uwzględniając inwestycje w okresie 2003–2007 i przewidywany dochód w formie wartości końcowej w 2015 r., obliczenie wartości bieżącej netto w oparciu o średni ważony koszt kapitału wynoszący 9,5 % prowadzi do uzyskania wartości wynoszącej -19,81 mln EUR. Decyzja w sprawie inwestycji z 2003 r, tak jak decyzja z 2002 r., nie jest zatem zgodna z testem prywatnego inwestora.

2. Selektowność

- (455) Komisja zauważa, że środek przyznano jedynie spółce BSCA. W związku z tym Komisja stwierdza, że środek zapewnia spółce BSCA selektywną korzyść.

(v) Umowy z 2006 r.

- (456) Umowami z 2006 r.:

- zmieniono zakres usług, na które spółka BSCA otrzymuje dotację od Regionu, oraz wprowadzono pułap tej dotacji,
- zmieniono zasady obliczania zmiennej kwoty opłaty koncesyjnej, zachowując pułap na poziomie ustalonym w umowie SOWAER/BSCA z 2002 r.

- (457) Jeżeli chodzi o oczekiwane koszty środków z 2006 r., wprowadzając pułap dotacji ze strony Regionu, środki z 2006 r. umożliwiały, w tym z perspektywy *ex ante*, ograniczenie zwiększania dotacji i w związku z tym zmniejszenie kosztów ponoszonych przez Region-SOWAER łącznie w stosunku do wcześniejszej sytuacji.

- (458) Jeżeli chodzi o oczekiwane przychody z tytułu środków z 2006 r., należy stwierdzić, że zdaniem Belgii podjęto decyzję o zmianie zasad obliczania zmiennej kwoty opłaty koncesyjnej w taki sposób, aby spółki zarządzające portami lotniczymi (a zatem spółka BSCA), które uzyskały prawo do ustalania poziomu opłat lotniskowych, nie

⁽¹⁶⁴⁾ Zob. przypis 156.

⁽¹⁶⁵⁾ Stopa procentowa dziesięcioletnich obligacji belgijskich w kwietniu 2003 r.

mogły zmniejszyć opłaty należnej spółce SOWAER (opłata ta była do tego momentu uzależniona od opłat lotniskowych). Zdaniem Belgii spółka SOWAER i spółka BSCA chciały, aby umowy z 2006 r. nie zmieniały równowagi finansowej ustalonej umowami z 2002 r. Z tego powodu:

— pułap środków pozostaje bez zmian,

— wprowadzono klauzulę ochronną, zgodnie z którą „w przypadku niezależnych od woli stron wyjątkowych okoliczności lub zmian prawnych (...), które mogłyby w znacznym stopniu zmienić warunki gospodarcze ustalone w umowie na niekorzyść jednej ze stron (...), strony opracują sprawiedliwe zmiany umowy, aby przywrócić równowagę wzajemnych świadczeń, chroniąc jednocześnie odnośne interesy stron, w porozumieniu z regionem Walonii”.

(459) Komisja uważa, że dla spółki SOWAER rozsądne było bowiem negocjowanie ze spółką BSCA zmiany zasad obliczania zmiennej kwoty opłaty koncesyjnej w taki sposób, aby spółka BSCA nie mogła zmienić poziomu zmiennej kwoty opłaty koncesyjnej poprzez zmniejszenie opłat lotniskowych⁽¹⁶⁶⁾. Co więcej, Komisja stwierdza, że wobec braku frachtu pułap wprowadzony środkami z 2006 r. osiągnął już przy 637 689 pasażerach w 2006 r. i 1 737 378 pasażerach w 2007 r., podczas gdy port lotniczy Charleroi odnotował liczbę 2 170 000 pasażerów już w 2006 r. W związku z tym utrzymanie pułapu zmiennej kwoty opłaty koncesyjnej na nie zmienionym poziomie miało umożliwić utrzymanie poziomu przychodów spółki SOWAER. W wyjątkowych okolicznościach prowadzących do obniżenia zmiennej kwoty opłaty koncesyjnej spółka SOWAER mogła podjąć ponowne negocjacje ze spółką BSCA w celu opracowania zmian w celu przywrócenia równowagi wzajemnych świadczeń. Środki z 2006 r. *a priori* nie musiały więc powodować zmniejszenia przychodów Region-SOWAER łącznie.

(460) Środki z 2006 r. miały zatem *a priori* umożliwić ograniczenie kosztów Regionu-SOWAER łącznie (zob. motyw 457), przy jednoczesnym utrzymaniu jego przychodów (zob. motyw 459). Komisja stwierdza zatem, że środki te są zgodne z testem prywatnego inwestora. W związku z tym nie stanowią one pomocy państwa. Środek ten wyłącza się więc z dalszej analizy.

(vi) Zmiana umowy Region/BSCA dokonana w 2008 r.

(461) Zgodnie ze zmianą umowy Region/BSCA, której dokonano w dniu 15 stycznia 2008 r., Region został zobowiązany do pokrywania kosztów nowych usług o charakterze gospodarczym (marshalling itd.) w drodze dotacji na niektóre usługi związane z działalnością portu lotniczego. Wcześniej Region pokrywał koszty tej działalności bezpośrednio.

(462) Zdaniem Belgii Region-SOWAER łącznie miał interes we wspomnianym przeniesieniu kompetencji, chociaż zobowiązywał się do pokrywania wynikających z tego kosztów, ponieważ mógł liczyć na obniżenie kosztów w związku z tym, że usługi miały być świadczone przez spółkę BSCA zamiast bezpośrednio przez Region.

(463) Na poparcie swojego stanowiska Belgia przytacza uzasadnienie projektu dekretu⁽¹⁶⁷⁾, na mocy którego zadania w zakresie ochrony i bezpieczeństwa przeniesiono na spółkę BSCA, a także sprawozdanie parlamentu Walonii z dnia 6 grudnia 2007 r. dotyczące tego dekretu.

(464) W uzasadnieniu wspomnianego projektu dekretu przedstawiono cele przeniesienia zadań z zakresu ochrony i bezpieczeństwa na spółki zarządzające walońskimi portami lotniczymi, a mianowicie:

— wytworzenie korzyści skali,

— zapewnienie rentowności inwestycji finansowanych przez Region,

— przeniesienie odpowiedzialności na spółki zarządzające w zakresie zarządzania realizacją zadań operacyjnych i jej finansowania,

— optymalizacja podatkowa usług świadczonych przez wspomniane spółki zależne.

⁽¹⁶⁶⁾ Przy jednoczesnym zwiększeniu na przykład kosztów handlingu w taki sposób, aby utrzymać jej łączne przychody.

⁽¹⁶⁷⁾ Dekret z dnia 19 grudnia 2007 r. zmieniający dekret z dnia 23 czerwca 1994 r. dotyczący utworzenia i obsługi portów lotniczych i lotnisk regionu Walonii.

- (465) W odniesieniu do tego ostatniego punktu Belgia wyjaśniła, że chodziło o uzyskanie zwrotu podatku VAT od usług świadczonych przez podwykonawcę, BSCA Security (dotyczących zadań w zakresie ochrony), którego Region, w przeciwieństwie do spółki BSCA, nie mógł uzyskać.
- (466) Belgia przytacza również sprawozdanie ⁽¹⁶⁸⁾ parlamentu Walonii dotyczące projektu dekretu, w którym Minister Mieszkalnictwa, Transportu i Rozwoju Terytorialnego regionu Walonii wskazał, że:
- potencjalny skumulowany zysk z jednolitości zarządzania ⁽¹⁶⁹⁾ dla budżetu Walonii do 2015 r. wynosi od 12 mln EUR (założenie oparte na niezmiennym polityce) do 32 mln EUR (założenie oparte na kosztach zatrudnienia nowych pracowników zamiast podwykonawstwa),
 - jeżeli chodzi o podatek VAT, nowe struktury umożliwią uzyskanie zwrotu podatku VAT (tj. 21 % z 7 mln EUR rocznie).
- (467) Ponadto zdaniem Belgii świadczenie usług związanych z kontrolami w zakresie ochrony jest w znacznej mierze zmienne w zależności od pory dnia i poru roku oraz liczby pasażerów korzystających z portu lotniczego. Gdy zadania te należały do Regionu, Region miał musiał zapewniać ciągłą obecność pracowników nawet wówczas, gdy natężenie działalności było mniejsze, ponieważ jego zdaniem zobowiązywał go do tego status urzędników. Natomiast godziny pracy pracowników spółki BSCA i pracowników podwykonawcy tej spółki, spółki BSCA Security, mogły być zmieniane w zależności od natężenia działalności portu lotniczego.
- (468) Komisja uważa, że inwestor prywatny faktycznie mógłby zwrócić się do spółki BSCA, aby przejęła tę działalność w zamian za rekompensatę poniesionych kosztów (zamiast nadal prowadzić tę działalność samodzielnie), ponieważ mógłby oczekiwać zmniejszenia odnośnych kosztów. Informacje przedstawione przez Belgię są wystarczające, aby wykazać, że w wyniku tego środka można było oczekiwać takiego zmniejszenia kosztów. Komisja stwierdza zatem, że środek jest zgodny z testem prywatnego inwestora i w związku z tym nie stanowi pomocy państwa. Środek ten wyłącza się więc z dalszej analizy.
- c) Zastosowanie testu prywatnego inwestora do podwyższenia kapitału dokonanego przez spółkę SOWAER w grudniu 2002 r.
- (469) W dniu 3 grudnia 2002 r. spółka SOWAER wniosła wkład w wysokości 3 808 660 EUR w celu nabycia 6 143 akcji spółki BSCA, które stanowiły 49,23 % kapitału, czyli cena jednej akcji wynosiła 620 EUR.
- (470) W analizie biznesplanu z 2002 r. firma doradcza Deloitte & Touche stwierdziła, że Region–SOWAER zachował się zgodnie z testem prywatnego inwestora, ponieważ środki zainwestowane w spółkę BSCA powinny wygenerować zwrot z inwestycji rzędu 27 %, biorąc pod uwagę oczekiwane wyniki spółki BSCA na lata 2001–2010 r. ⁽¹⁷⁰⁾.
- (471) Zgodnie z obliczeniami Komisji opartymi na biznesplanie spółki BSCA z 2001 r. wartość bieżąca netto spółki BSCA po zastrzyku kapitałowym wynosiła 65,6 mln EUR. Przy uwzględnieniu łącznej liczby akcji po zastrzyku kapitałowym wspomniana wartość bieżąca netto odpowiada wartości 5 287 EUR na akcję, co stanowi znacznie wyższą kwotę od zapłaconej ceny wynoszącej 620 EUR za akcję.
- (472) Powyższe informacje sugerują zatem, że podwyższenie kapitału dokonanego przez spółkę SOWAER w grudniu 2002 r. jest zgodne z testem prywatnego inwestora. Komisja uważa jednak, że nie może wykluczyć, iż to podwyższenie kapitału zapewniło spółce BSCA korzyść gospodarczą. Komisja zauważa bowiem, że to podwyższenie kapitału przeprowadzono niedługo po zawarciu umów z 2002 r. i że straty spółki BSCA, w wyniku których zastrzyk kapitałowy stał się konieczny, mają ponadto związek z ogólną strukturą systemu

⁽¹⁶⁸⁾ Sprawozdanie przedstawione przez E. Stoffelsa w imieniu komisji ds. gospodarki przestrzennej, transportu, energii i mieszkalnictwa parlamentu Walonii z dnia 6 grudnia 2007 r. w sprawie projektu dekretu zmieniającego dekret z dnia 23 czerwca 1994 r. dotyczący utworzenia i obsługi portów lotniczych i lotnisk regionu Walonii.

⁽¹⁶⁹⁾ Przez jednolitość zarządzania rozumie się powierzenie spółkom zajmującym się obsługą portów lotniczych wszystkich aspektów obsługi klienta, w tym zadań z zakresu ochrony i bezpieczeństwa.

⁽¹⁷⁰⁾ Zgodnie ze sprawozdaniem Deloitte & Touche „z analizy tej wynika, że średnia roczna rentowność zainwestowanych funduszy na podstawie skorygowanego biznesplanu i w odniesieniu do dziesięcioletniego okresu objętego prognozą wynosi 27 %” oraz że „te stopę zwrotu należy porównać ze stopą ryzyka rynkowego dla tego typu działalności wynoszącą 15 % rocznie”.

określonego w umowach z 2002 r. Umowy te zapewniły jednak korzyść spółce BSCA. W związku z tym Komisja nie wyklucza, że zastrzyk kapitałowy z 2002 r. mógł również przynosić korzyść gospodarczą spółce BSCA. Jeżeli taka korzyść istnieje, została ona przyznana jedynie spółce BSCA, w związku z czym jest ona selektywna.

6.1.3. Wykorzystanie zasobów państwowych i możliwość przypisania środków państwu

- (473) W niniejszej sekcji Komisja bada, czy umowy z 2002 r., podwyższenie kapitału z 2002 r. i decyzja w sprawie inwestycji z 2003 r. stanowiły środki przyznane przy użyciu zasobów państwowych. W tym celu Komisja ustali, (i) czy zasoby Regionu i spółki SOWAER są zasobami państwowymi i (ii) czy decyzje SOWAER dotyczące środków można przypisać władzom publicznym.

6.1.3.1. Zasoby państwowe

- (474) Zasoby, którymi dysponuje region Walonii jako samorząd terytorialny ⁽¹⁷¹⁾, stanowią zasoby państwowe.
- (475) Ponieważ spółka SOWAER należy w 100 % do Regionu i podlega jego wyłącznej kontroli, zasoby, którymi dysponuje w celu realizacji przydzielonych jej przez Region zadań, stanowią zasoby państwowe.
- (476) W związku z tym środki przyznane spółce BSCA przyznano przy użyciu zasobów państwowych.

6.1.3.2. Możliwość przypisania środków państwu

- (477) W związku z tym, że region Walonii jest jednostką samorządu terytorialnego ⁽¹⁷²⁾ jego decyzje można przypisać państwu.
- (478) Jeżeli chodzi o decyzje podjęte przez spółkę SOWAER, na podstawie w szczególności wyroku w sprawie Stardust ⁽¹⁷³⁾ Komisja uważa, że można ustalić możliwość przypisania tych decyzji państwu w oparciu o niżej wymienione przesłanki.

a) Przesłanki ogólne

- jak wyjaśniono w preambule umowy SOWAER/BSCA z 2002 r., spółka SOWAER stanowi „spółkę celową prowadzącą działalność w ramach zadań delegowanych w imieniu regionu Walonii,”
- spółka SOWAER należy w 100 % do regionu Walonii i podlega jego wyłącznej kontroli,
- zarząd tej spółki składa się wyłącznie z przedstawicieli Regionu,
- spółka SOWAER jest w szczególności zobowiązana przez Region do realizacji na jego rzecz i pod jego kontrolą programów inwestycyjnych zatwierdzonych przez rząd Walonii,
- jak wyjaśniła ⁽¹⁷⁴⁾ Belgia, rząd Walonii, jako akcjonariusz posiadający 100 % akcji spółki SOWAER, zatwierdza program inwestycji i monitoruje jego realizację,
- spółka SOWAER zarządza na rzecz regionu Walonii udziałami finansowymi w spółkach zarządzających portami lotniczymi (w tym w spółce BSCA) w celu zagwarantowania udziału władz publicznych w spółkach zarządzających i zgodności strategii tych spółek w odniesieniu do wytycznych określonych przez rząd Walonii,

b) Przesłanki szczegółowe dotyczące środków będących przedmiotem postępowania

(i) Umowa SOWAER/BSCA z 2002 r.

- (479) Decyzją z dnia 23 maja 2001 r. rząd Walonii zatwierdził plan finansowy spółki SOWAER. Plan ten zawiera program inwestycji dotyczący portu lotniczego Charleroi. Właśnie ten program dołączono do umowy SOWAER/BSCA z 2002 r.

⁽¹⁷¹⁾ Wyrok Sądu z dnia 12 maja 2011 r. w sprawach połączonych T-267/08 i T-279/08 Région Nord-Pas-de-Calais, ECLI:EU:T:2011:209, pkt 108.

⁽¹⁷²⁾ *Idem*.

⁽¹⁷³⁾ Wyrok Trybunału z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie C-482/99 Republika Francuska przeciwko Komisji Europejskiej (Stardust Marine), Rec. 2002, s. I-04397, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽¹⁷⁴⁾ Nota Belgii z dnia 21 września 2011 r. (pytanie 2).

(480) Jeżeli chodzi o wysokość opłaty uiszczanej przez spółkę BSCA za udostępnienie infrastruktury i realizację niektórych usług, kwota ta jest uzależniona od dotacji wypłaconej przez Region na rzecz spółki BSCA pokrywającej opłatę ryczałtową.

(ii) Decyzja w sprawie inwestycji z 2003 r.

(481) Decyzją z dnia 3 kwietnia 2003 r. rząd przyjął do wiadomości program inwestycji z 2003 r.

(iii) Podwyższenie kapitału dokonane przez spółkę SOWAER w 2002 r.

(482) W decyzji z dnia 23 maja 2001 r. w sprawie planu finansowego spółki SOWAER Region zatwierdził co do zasady kolejne zastrzyki kapitałowe w spółkach zarządzających walońskimi portami lotniczymi⁽¹⁷⁵⁾. Plan finansowy spółki SOWAER przewidywał w tym czasie „objęcie udziału kapitałowego w spółce BSCA wynoszącego +/- 60 mln BEF [...], a następnie w ciągu 3 lat 3 razy po 30 mln (kapitał wynosi 600 mln, udział kapitałowy spółki SOWAER wynosi 25 %, co daje 150 mln)”, czyli zastrzyk kapitałowy w wysokości 3,718 mln EUR rozłożony na trzy lata.

(483) Na podstawie powyższego Komisja stwierdza, że umowy z 2002 r., podwyższenie kapitału w 2002 r. i decyzja w sprawie inwestycji z 2003 r. stanowią środki, które można przypisać państwu.

6.1.4. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

(484) Spółka BSCA, jako organ zarządzający portem lotniczym Charleroi, konkuruje z innymi organami zarządzającymi platformami lotniczymi obsługującymi ten sam obszar napływu klientów. Komisja zauważa w szczególności, że port lotniczy Bruxelles-National znajduje się w połączeniu drogowym w odległości 69 km, port lotniczy Liège – w odległości 78 km, port lotniczy w Lille-Lesquin – w odległości 121 km, a port lotniczy Maastricht-Aachen – w odległości 126 km⁽¹⁷⁶⁾. Te konkurujące z Charleroi porty lotnicze znajdują się w Belgii lub w innych państwach członkowskich.

(485) Na stronie internetowej spółki BSCA potwierdza się ten międzynarodowy wymiar portu lotniczego Charleroi: port lotniczy Charleroi „znajduje się w odległości 45 minut od centrum Brukseli, w kierunku na południe od Niderlandów, na północny zachód od Francji i od Luksemburga i na zachód od Niemiec, 2 godziny drogi od dużych miast, takich jak Kolonia, Paryż i Amsterdam”, jego obszar napływu klientów „liczy 5 mln potencjalnych pasażerów w odległości poniżej jednej godziny drogi, a także 15 mln w odległości poniżej dwóch godzin drogi”⁽¹⁷⁷⁾.

(486) Środki na rzecz spółki BSCA, o ile zapewniają jej korzyść gospodarczą, zachęcają przedsiębiorstwa lotnicze i pasażerów do wyboru portu lotniczego Charleroi – a zatem jego organu zarządzającego, spółki BSCA – zamiast portów lotniczych obsługujących ten sam obszar napływu klientów, w tym portów lotniczych znajdujących się w innych państwach członkowskich. Grożą więc zakłóceniem konkurencji między organami zarządzającymi portami lotniczymi i wpływają na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

6.1.5. Wniosek dotyczący istnienia pomocy na rzecz spółki BSCA

(487) W świetle powyższego Komisja uważa, że umowy z 2002 r. i decyzja w sprawie inwestycji z 2003 r. stanowią pomoc państwa na rzecz spółki BSCA. Komisja nie wyklucza, że podwyższenie kapitału spółki BSCA dokonane przez spółkę SOWAER w 2002 r. może również stanowić pomoc państwa na rzecz spółki BSCA.

6.2. Istnienie pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair

(488) W celu ustalenia, czy środki na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair stanowią pomoc państwa, Komisja zbada najpierw, czy aneks z 2010 r. można przypisać państwu (sekcja 6.2.1), a następnie czy pozostałe środki na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair zapewniają korzyść przedsiębiorstwu Ryanair (sekcja 6.2.2).

⁽¹⁷⁵⁾ W planie finansowym wskazano, że „rozwój przewidziany w odniesieniu do spółek BSCA i SAB będzie wymagał znacznego podwyższenia kapitału własnego (poza finansowaniem zewnętrznym), a co za tym idzie – monitorowania ze strony spółki SOWAER”.

⁽¹⁷⁶⁾ Odległości zgodnie ze stroną <https://maps.google.com>

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

6.2.1. Możliwość przypisania państwu aneksu z 2010 r.

(489) W niniejszej sekcji Komisja zbada, czy podpisanie aneksu z 2010 r. można przypisać państwu. Zgodnie z ustaleniami Trybunału w wyroku w sprawie Stardust ⁽¹⁷⁸⁾ „sam fakt, że przedsiębiorstwo jest pod kontrolą państwa, nie wystarczy, aby przypisać państwu środki podejmowane przez to przedsiębiorstwo (...). Należy ponadto zbadać, czy konieczne jest uznanie, że organy publiczne uczestniczyły w taki lub inny sposób w przyjęciu tego środka”. W wyroku w sprawie Stardust stwierdza się również, że „o przypisaniu państwu środka podjętego przez przedsiębiorstwo publiczne można wnioskować na podstawie zbioru wskaźników wynikających z okoliczności sprawy oraz kontekstu, w którym dany środek wdrożono”.

a) Własność kapitału i głosy przypisane do akcji wyemitowanych przez przedsiębiorstwo

(490) W dniu 6 grudnia 2010 r., w momencie podpisania aneksu z 2010 r. do umowy z przedsiębiorstwem Ryanair, struktura własnościowa spółki BSCA była następująca:

- 22,56 % należało do spółki SOWAER, należącej w całości do Regionu i podlegającej jego wyłącznej kontroli,
- 27,65 % należało do spółki Sogepa („Société wallonne de gestion et de participation”), która stanowi narzędzie finansowe Regionu do celów pomocy przedsiębiorstwom w trakcie przegrupowania oraz która należy w całości do Regionu i podlega jego wyłącznej kontroli,
- 19,16 % należało do przedsiębiorstwa Sambrinvest, które jest spółką kapitału wysokiego ryzyka należącą w 50 % do Regionu oraz podlegającą wspólnej kontroli Regionu i akcjonariuszy prywatnych ⁽¹⁷⁹⁾,
- 2,32 % do Igretec („Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d’Etudes Techniques et Economiques”),
- 27,65 % do Belgian Airport, w całości prywatnego konsorcjum złożonego z włoskiej grupy SAVE i z belgijskiej spółki Holding Communal SA,

Ponieważ spółka SOWAER i spółka Sogepa posiadały ponad połowę akcji spółki BSCA i należały w całości do Regionu, większość kapitału spółki BSCA należała do władz publicznych, które dysponowały większością głosów przypisanych do tych akcji.

b) Możliwość powołania ponad połowy członków organu zarządzającego

(491) W momencie podpisania aneksu z dnia 6 grudnia 2010 r. obowiązujący statut spółki BSCA przewidywał co następuje ⁽¹⁸⁰⁾:

„W skład zarządu spółki BSCA wchodzi maksymalnie 19 członków:

- (i) 12 członków powoływanych na wniosek akcjonariuszy kategorii A ⁽¹⁸¹⁾,
- (ii) 4 członków powoływanych na wniosek akcjonariuszy kategorii C ⁽¹⁸²⁾,
- (iii) 3 niezależnych członków, w tym 2 członków powoływanych na wniosek akcjonariuszy kategorii A, których kandydatury zatwierdza uprzednio Region, oraz 1 członka niezależnego powoływanego na wniosek akcjonariuszy kategorii C (...).

Jeżeli chodzi o 12 członków, o których mowa w ppkt (i), kandydatury dwóch z nich proponuje spółka Sambrinvest, jednego – Igretec i dwóch – spółka Sogepa (...).

W każdym przypadku kandydatury zaproponowane przez akcjonariuszy kategorii A muszą zostać zatwierdzone uprzednio przez region Walonii, z wyjątkiem kandydatur zaproponowanych przez Igretec, spółkę Sambrinvest i spółkę Sogepa”.

⁽¹⁷⁸⁾ Zob. przypis 174.

⁽¹⁷⁹⁾ Zob. nota Belgii z dnia 13 maja 2014 r. (odpowiedź na pytanie 1).

⁽¹⁸⁰⁾ Art. 11 statutu spółki BSCA z dnia 10 grudnia 2009 r.

⁽¹⁸¹⁾ Zgodnie z art. 5 statutu spółki „akcjonariuszem kategorii A może być jedynie region Walonii lub wszelkie spółki celowe ustanowione przez Region, spółka akcyjna Sambrinvest, spółka Sogepa lub Igretec”.

⁽¹⁸²⁾ Zgodnie z art. 5 statutu spółki „akcjonariuszem kategorii C może być jedynie konsorcjum Belgian Airports oraz podmioty, którym konsorcjum Belgian Airports może swobodnie zbyć swoje akcje”.

(492) Większość członków (12 spośród 19) mianuje się zatem:

- bądź po zatwierdzeniu przez Region (9 członków, w tym 7 z kategorii A, oraz 2 członków niezależnych),
- bądź na wniosek podmiotów podlegających wyłącznej kontroli Regionu (3 członków powoływanych na wniosek Igretec i spółki Sogepa).

(493) Nawet wyłączając dwóch członków niezależnych, większość członków (10) nadal mianuje się bądź po zatwierdzeniu przez Region (7), bądź na wniosek podmiotów podlegających wyłącznej kontroli Regionu (3).

(494) W momencie podpisania aneksu z 2010 r. trzy kryteria przewidziane w dyrektywie w sprawie przejrzystości były zatem spełnione. Kryteria te pozwalają jednak jedynie na domniemanie dominującego wpływu władzy publicznej. Jak bowiem stanowi art. 2 dyrektywy w sprawie przejrzystości, aby określić, czy władza publiczna miała dominujący wpływ, należy również zbadać obowiązujące zasady.

c) Określenie dominującego wpływu władzy publicznej na podstawie obowiązujących zasad

(495) W art. 4 ust. 2 pkt 3 umowy akcjonariuszy z czerwca 2009 r. zawartej między spółkami SOWAER, Sogepa, Sambrinvest i Igretec z jednej strony oraz konsorcjum Belgian Airports (Save) z drugiej strony, odzwierciedlonym w art. 16 statutu spółki BSCA obowiązującego w momencie podpisania aneksu z 2010 r., przewidziano, że członkowie kategorii C, powołani na wniosek konsorcjum Belgian Airports, posiadają prawo weta w odniesieniu do niektórych kategorii decyzji:

„(...) Zarząd będzie podejmował decyzje zwykłą większością głosów, z wyjątkiem decyzji dotyczących niżej wymienionych kwestii, które wymagają ponadto zgody wszystkich członków z kategorii C:

- (i) wszelkich zmian biznesplanu;
- (ii) przyjęcia nowych biznesplanów po zakończeniu biznesplanu na lata 2009–2012 oraz wszelkich zmian tych biznesplanów;
- (iii) wszelkich decyzji odbiegających od obowiązującego biznesplanu bez jego formalnej zmiany;
- (iv) przyjęcia rocznego budżetu Spółki (zwłaszcza w zakresie rozwoju, inwestycji, projektów, badań, wyposażenia, kosztów pośrednich i personelu) oraz wszelkich jego zmian dotyczących kwoty powyżej 100 000 EUR;
- (v) propozycji złożenia przed Walnym Zgromadzeniem wniosku o zmianę polityki w zakresie dywidend;
- (vi) zatwierdzania wszelkich umów lub porozumień między spółką a regionem Walonii lub spółkami podlegającymi bezpośredniej lub pośredniej kontroli Regionu;
- (vii) stosunków Spółki z przedsiębiorstwem Ryanair;
- (viii) powoływania i odwoływania delegowanych członków Zarządu;
- (ix) wszelkich decyzji Spółki dotyczących faktów przywołanych w skargach złożonych przez konsorcjum Belgian Airports do spółki SOWAER zgodnie z umową zbycia akcji lub decyzji związanych z tymi faktami;
- (x) wszelkich decyzji dotyczących stosunków między spółką BSCA i spółką BSCA Security w zakresie ochrony (*security*); oraz
- (xi) (...) zawarcia, zmiany warunków, rozwiązania lub przerwania wszelkich wspólnych przedsięwzięć i strategicznej współpracy, z wyjątkiem tych zawartych z akcjonariuszami Save i spółkami zależnymi od Save”.

(496) Komisja stwierdza, że w momencie podpisania aneksu z 2010 r. nie można było podjąć żadnej ważnej decyzji dotyczącej zarządzania sprawami spółki BSCA bez zgody konsorcjum Belgian Airports. Spółka BSCA była zatem pod wspólną kontrolą jej akcjonariuszy prywatnych i publicznych, w związku z czym nie znajdowała się pod dominującym wpływem jedynie akcjonariuszy publicznych.

- (497) W związku z tym należy zauważyć, że prawo weta konsorcjum Belgian Airports obejmuje stosunki między spółką BSCA a przedsiębiorstwem Ryanair (zob. ppkt (iv) w motywie 495). Bez zgody konsorcjum Belgian Airports spółka BSCA nie mogła zatem stosować ewentualnych wytycznych władz publicznych w odniesieniu do podpisania aneksu z 2010 r.
- (498) Co więcej, analiza protokołów posiedzeń zarządu dotyczących podpisania aneksu z 2010 r., w szczególności protokołów posiedzeń z dnia 25 lutego i z dnia 29 kwietnia 2010 r., nie wskazuje na istnienie takich wytycznych.
- (499) Na posiedzeniu w dniu 25 lutego 2010 r. zarząd spółki BSCA jednogłośnie zatwierdził propozycję umowy z przedsiębiorstwem Ryanair.
- (500) W związku z tym Komisja stwierdza, że decyzji spółki BSCA o podpisaniu aneksu z 2010 r. do umowy z przedsiębiorstwem Ryanair nie można przypisać państwu.

6.2.2. Zastosowanie testu prywatnego inwestora

- (501) W celu dokonania oceny, czy dany środek państwowy stanowi pomoc państwa, należy określić, czy przedsiębiorstwo będące jego beneficjentem odnosi korzyść gospodarczą, której by nie uzyskało w normalnych warunkach rynkowych ⁽¹⁸³⁾.
- (502) W celu ustalenia, czy (i) umowy z 2001 r., (ii) rozporządzenie ministerialne z dnia 11 czerwca 2004 r. i pismo spółki BSCA z dnia 24 czerwca 2004 r., (iii) aneks z 2005 r. oraz (iv) transakcja zbycia przez spółkę BSCA jej udziałów w spółce Promocy zapewniają korzyść przedsiębiorstwu Ryanair, Komisja zbadała, czy poprzez przyjęcie tych środków podmiot, który je przyznał, zachował się zgodnie z testem prywatnego inwestora.

6.2.2.1. Określenie podmiotu, który przyznał środki

- (503) W pkt 102 wyroku z dnia 17 grudnia 2008 dotyczącym decyzji z 2004 r. Sąd stwierdził, że „odmowa zbadania przez Komisję całości przyznanych przez region Walonii i BSCA korzyści oraz zastosowania wobec przyjętych przez region Walonii środków zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej, pomimo łączących te dwa podmioty więzi gospodarczych, stanowi naruszenie prawa”.
- (504) W celu zastosowania testu prywatnego inwestora (i) do umów z 2001 r., (ii) do rozporządzenia ministerialnego z dnia 11 czerwca 2004 r. i pisma spółki BSCA z dnia 24 czerwca 2004 r., (iii) do aneksu z 2005 r. oraz (iv) do transakcji zbycia przez spółkę BSCA jej udziałów w spółce Promocy Komisja przyjmie zatem, że ze względu na więzi gospodarcze i organiczne łączące Region-SOWAER i spółkę BSCA w momencie przyznania tych środków ⁽¹⁸⁴⁾ podmiotem przyznającym środek są łącznie Region, spółka SOWAER i spółka BSCA (zwane dalej „Regionem-SOWAER-BSCA”).
- (505) W związku z tym obie umowy z 2001 r. należy uznać za jeden środek (zwany dalej „umowami z 2001 r.”). Również rozporządzenie ministerialne z dnia 11 czerwca 2004 r. i pismo spółki BSCA z dnia 24 czerwca 2004 r. (zwane dalej „tymczasowymi ramami handlowymi z 2004 r.”) należy uznać za jeden i ten sam środek.
- (506) W związku z tym w celu zastosowania testu prywatnego inwestora wyłączone zostaną również przepływy finansowe między trzema podmiotami, a ich rachunki zostaną skonsolidowane.

6.2.2.2. Zastosowanie testu prywatnego inwestora

- (507) W celu ustalenia, czy środki określone w sekcji 3.2 są zgodne z testem prywatnego inwestora, Komisja zbadała zgodnie z pkt 53 wytycznych lotniczych ⁽¹⁸⁵⁾:
- a) czy cena usług portu lotniczego odpowiada cenie rynkowej; lub

⁽¹⁸³⁾ Zob. w szczególności wyrok z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie C-342/96 Hiszpania przeciwko Komisji, Rec. 1999, s. I-2459, ECLI:EU:C:1999:210, pkt 41.

⁽¹⁸⁴⁾ W szczególności w momencie przyznania tych środków spółka BSCA była przedsiębiorstwem publicznym.

⁽¹⁸⁵⁾ Zob. przypis 8.

- b) czy można wykazać za pomocą analizy *ex ante*, że umowy zawarte z przedsiębiorstwem Ryanair wywrą pozytywny krańcowy wpływ na przychody Regionu-SOWAER-BSCA łącznie.
- a) Porównanie cen fakturowanych za usługi portu lotniczego w Charleroi z ceną rynkową
- (508) Komisja ma poważne wątpliwości co do tego, czy obecnie możliwe jest określenie właściwego porównawczego punktu odniesienia do celów ustalenia wiarygodnej ceny rynkowej za usługi świadczone przez organy zarządzające portami lotniczymi.
- (509) Zastosowanie testu prywatnego inwestora poprzez odniesienie do średniej ceny przyjętej na innych podobnych rynkach może okazać się bowiem rozstrzygające, jeżeli taką cenę rynkową można w sposób uzasadniony zidentyfikować lub wywnioskować z innych wskaźników rynkowych. Metoda ta nie może jednak być równie miarodajna w przypadku usług portu lotniczego. Struktura kosztów i przychodów może bowiem różnić się znacząco w poszczególnych portach lotniczych. Koszty i przychody zależą od poziomu rozwoju portu lotniczego, liczby obsługujących go przedsiębiorstw lotniczych, przepustowości pod względem ruchu pasażerskiego, stanu infrastruktury, ram regulacyjnych, które mogą różnić się w poszczególnych państwach członkowskich, a także od strat portu lotniczego i jego zobowiązań zaciągniętych w przeszłości ⁽¹⁸⁶⁾.
- (510) Ponadto liberalizacja rynku transportu lotniczego komplikuje wszelką analizę porównawczą. Jak pokazuje niniejszy przypadek, praktyki handlowe stosowane pomiędzy portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi nie muszą opierać się na wykazie upublicznionych cen w odniesieniu do poszczególnych usług. Wspomniane stosunki handlowe są bowiem bardzo różnorodne. Obejmują one podział ryzyka związanego z częstotliwością oraz powiązanej odpowiedzialności handlowej i finansowej, upowszechnienie mechanizmów zachęty (na przykład w formie rabatu związanego z liczbą połączeń lub przewożonych pasażerów) oraz zmian w podziale ryzyka w okresie obowiązywania umów. W związku z tym transakcje te są niezbyt porównywalne w oparciu o cenę za rotację lub za pasażera.
- (511) Przedsiębiorstwo Ryanair wysuwa tezę, że możliwe jest przeprowadzenie testu prywatnego inwestora w oparciu o porównanie z praktykami handlowymi innych europejskich portów lotniczych. Przedsiębiorstwo Ryanair opiera się na badaniu firmy Oxera z dnia 2 października 2011, proponując jako punkty odniesienia porty lotnicze Glasgow Prestwick i port lotniczy Liverpool John Lennon.
- (512) Komisja wyraża jednak poważne wątpliwości co do tego, czy te dwa czynniki porównawcze są odpowiednie do oceny sytuacji portu lotniczego Charleroi, ponieważ struktura przychodów portu lotniczego Glasgow Prestwick opiera się, w przeciwieństwie do Charleroi, w dużej mierze na frachcie. Co więcej, w ostatnich latach oba porty lotnicze otrzymały finansowanie publiczne.
- (513) Ponadto, jak wykazano wcześniej, analizowane transakcje zawierają wiele „cen”, tj. w szczególności różne opłaty lotniskowe, cenę usług w zakresie obsługi naziemnej oraz, w przypadku niektórych środków, wkład wniesiony w spółkę Promocy na pokrycie działań marketingowych. Z każdą z tych transakcji wiąże się zatem złożony zbiór przepływów finansowych między organem zarządzającym portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym i jego spółkami zależnymi.
- (514) Porównanie samych opłat lotniskowych pobieranych przez spółkę BSCA od przedsiębiorstwa Ryanair z opłatami lotniskowymi pobieranymi przez porównywalne porty lotnicze nie dostarczyłoby zatem żadnej użytecznej wskazówki w odniesieniu do testu prywatnego inwestora. W celu zastosowania wiarygodnej metody porównawczej do transakcji stanowiących przedmiot niniejszej oceny należałoby znaleźć w próbie porównawczej portów lotniczych co najmniej zbiór porównywalnych transakcji, obejmujących w szczególności równoważne usługi marketingowe i równoważne usługi obsługi naziemnej. Znalezienie takiej próby porównywalnych transakcji jest właściwie niemożliwe, tak bardzo są bowiem złożone i specyficzne transakcje stanowiące przedmiot niniejszej oceny, tym bardziej że ceny usług obsługi naziemnej i usług marketingowych są rzadko podawane do publicznej wiadomości i byłyby trudno dostępne do celów utworzenia podstawy porównania.
- (515) Ponadto, zakładając, że w oparciu o wiarygodną analizę porównawczą możliwe byłoby ustalenie, że odnośne „ceny” w poszczególnych transakcjach stanowiących przedmiot niniejszego badania są równe lub wyższe niż „ceny rynkowe” ustalone za pomocą próby porównywalnych transakcji, Komisja nie mogłaby na tej podstawie wnioskować, że transakcje te są zgodne z ceną rynkową, jeśli okazałoby się, że w momencie zawierania tych transakcji organ zarządzający portem lotniczym mógł spodziewać się, że spowodują one koszty krańcowe przewyższające przychody krańcowe. Prywatny inwestor nie ma bowiem żadnego interesu w oferowaniu dóbr lub usług po „cenie rynkowej”, jeżeli takie zachowanie prowadzi do dodatkowej straty.

⁽¹⁸⁶⁾ Zob. decyzja Komisji 2011/60/UE w sprawie pomocy państwa C-12/2008 – Słowacja – Umowa między bratysławskim portem lotniczym a Ryanair (Dz.U. L 27 z 1.2.2011, s. 24), motywy 88 i 89.

(516) W kontekście tej analizy Komisja przypomina, że po przyjęciu wytycznych lotniczych zarówno Belgia, jak i zainteresowane strony, zostały wezwane do zgłoszenia uwag dotyczących stosowania w niniejszej sprawie przepisów zawartych w tych wytycznych. W niniejszej sprawie ani Belgia, ani zainteresowane strony – z wyjątkiem przedsiębiorstwa Ryanair – nie zakwestionowały co do zasady podejścia Komisji, zgodnie z którym skoro niemożliwe jest określenie odpowiedniego punktu odniesienia w celu ustalenia prawdziwej ceny rynkowej za usługi świadczone przez porty lotnicze na rzecz przedsiębiorstw lotniczych, analiza *ex ante* rentowności przyrostowej stanowi najważniejsze kryterium do celów oceny porozumień zawartych przez te obie strony.

b) Analiza *ex ante* rentowności środków

(517) W świetle powyższych informacji Komisja uważa, że w niniejszym przypadku należy zastosować ogólnie zalecane w wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych podejście w zakresie stosowania testu prywatnego inwestora do stosunków między portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi, tj. analizę *ex ante* rentowności krańcowej. Podejście to uzasadnione jest faktem, że organ zarządzający portem lotniczym może mieć obiektywny interes w zawarciu transakcji z przedsiębiorstwem lotniczym, jeżeli może w rozsądny sposób spodziewać się, że ta transakcja zwiększy jego zyski (lub zmniejszy straty) w porównaniu z sytuacją alternatywną, w której transakcja taka nie zostałaby zawarta⁽¹⁸⁷⁾, a to niezależnie od wszelkich porównań z warunkami oferowanymi przedsiębiorstwom lotniczym przez inne organy zarządzające portami lotniczymi lub też z warunkami oferowanymi przez ten sam organ zarządzający innym przedsiębiorstwom lotniczym.

(518) Jak wyjaśniono w punkcie 63 wytycznych lotniczych, „Komisja jest zdania, że porozumienia zawarte między przedsiębiorstwami lotniczymi a portem lotniczym można uznać za zgodne z testem prywatnego inwestora, jeżeli powodują stopniowe zwiększanie – z perspektywy *ex ante* – rentowności portu lotniczego. Port lotniczy powinien wykazać, że w momencie zawierania porozumienia z przedsiębiorstwem lotniczym (...) jest w stanie pokryć wszystkie koszty wynikające z tego porozumienia w okresie jego obowiązywania, uzyskując przy tym rozsądną marżę zysku, na podstawie solidnych perspektyw średnioterminowych”⁽¹⁸⁸⁾.

(519) Komisja podkreśla, że kryterium, o którym mowa w pkt 63 wytycznych lotniczych, odzwierciedla logikę testu prywatnego inwestora, jednakże kryterium to, odnoszące się nie do ogólnego biznesplanu, jak to zwykle ma miejsce w przypadku zastosowania testu prywatnego inwestora, lecz do ustaleń przyjętych między poszczególnymi portami lotniczymi i przedsiębiorstwami lotniczymi, określono dopiero niedawno. W związku z tym Komisja przyznaje, że zainteresowane państwa członkowskie i przedsiębiorstwa mogą mieć trudności dotyczące dostarczenia dokumentów datowanych z okresu przyznania środka i dokładnie odpowiadających wymogom określonym w pkt 63 wytycznych lotniczych, zważywszy że odnośne porozumienia zawarto wiele lat wcześniej. Komisja uwzględni te rozważania podczas stosowania testu prywatnego inwestora do umów z przedsiębiorstwem Ryanair.

(520) Zgodnie z pkt 64 wytycznych lotniczych „Aby stwierdzić, czy dane porozumienie zawarte między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym jest zgodne z testem prywatnego inwestora, oprócz opłat lotniskowych należy uwzględnić oczekiwane dochody z działalności pozalotniczej wynikające z działalności danego przedsiębiorstwa lotniczego, po odliczeniu wszystkich rabatów, wsparcia marketingowego lub programów zachęt. Podobnie należy uwzględnić wszystkie oczekiwane koszty stopniowo ponoszone przez port lotniczy w związku z działalnością danego przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym. (...) Natomiast w teście prywatnego inwestora nie należy uwzględniać kosztów, które port lotniczy poniósłby tak czy inaczej, niezależnie od porozumienia zawartego z przedsiębiorstwem lotniczym” (w cytacie nie uwzględniono przypisów).

(521) Ponadto zgodnie z pkt 66 wspomnianych powyżej wytycznych „oceniając porozumienia zawarte między portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi, Komisja uwzględni też, w jakim stopniu badane porozumienia można uważać za stanowiące część realizacji ogólnej strategii portu lotniczego, która ma doprowadzić do osiągnięcia rentowności przynajmniej w perspektywie długoterminowej”⁽¹⁸⁹⁾.

(522) Zgodnie z opisanymi wyżej zasadami Komisja zastosowała zatem test prywatnego inwestora do niżej wskazanych środków.

(i) Umowy z 2001 r.

(523) Aby ustalić, czy umowy z 2001 r. przyczyniały się, z perspektywy *ex ante*, do rentowności podmiotu, który przyznał pomoc, zgodnie z pkt 63 wytycznych lotniczych, Komisja ustaliła, czy wartość bieżąca netto umów

⁽¹⁸⁷⁾ Innymi słowy, jeżeli oczekiwana rentowność krańcowa tej transakcji jest dodatnia.

⁽¹⁸⁸⁾ W cytacie nie uwzględniono przypisów.

⁽¹⁸⁹⁾ Pkt 66.

z 2001 r. była dodatnia dla podmiotu Region-SOWAER-BSCA. Scenariusz alternatywny stanowi sytuacja, w której nie zawarto by umów z 2001 r. lub w której podmiot Region-SOWAER-BSCA podjąłby decyzję o rezygnacji z przychodów generowanych przez dodatkowy ruch zgodnie z przedmiotowymi umowami oraz o nieponoszeniu kosztów generowanych przez ten ruch.

Odtworzenie dodatkowego biznesplanu

- (524) Przed zawarciem umów z 2001 r. spółka BSCA opracowała biznesplan. Z jednej strony ten biznesplan obejmował nie tylko przychody uzyskane dzięki ruchowi wygenerowanemu przez przedsiębiorstwo Ryanair, lecz także przychody uzyskane dzięki ruchowi wygenerowanemu przez pozostałe przedsiębiorstwa lotnicze. Z drugiej strony odniesiono się w nim jedynie do przychodów i kosztów spółki BSCA, podczas gdy w celu zastosowania testu prywatnego inwestora, należy uznać, że podmiotem, który zawarł umowy z 2001 r. z przedsiębiorstwem Ryanair, jest podmiot Region-SOWAER-BSCA. Wspomniany biznesplan może zatem zostać wykorzystany jako źródło danych, ale należy go przeformułować w celu zastosowania testu prywatnego inwestora.
- (525) Komisja odtworzyła zatem biznesplanem, który opracowałby podmiot Region-SOWAER-BSCA w celu dokonania oceny oczekiwanej rentowności umów i który uwzględnia wyłącznie krańcowe przychody i koszty działalności gospodarczej związane z tymi umowami. W tym celu Komisja przyjęła za punkt wyjścia ogólny biznesplan (tj. obejmujący wszelką działalność portu lotniczego, a nie szczegółowe skutki umów z 2001 r.) spółki BSCA, dostępny przed zawarciem umów z 2001 r. Na podstawie tego ogólnego biznesplanu Komisja sporządziła dodatkowy biznesplan, obejmujący jedynie krańcową działalność gospodarczą (tj. uwzględniający jedynie przychody i koszty związane z ruchem przedsiębiorstwa Ryanair), wyodrębniając ruch oraz koszty i przychody krańcowe, których należało oczekiwać w wyniku umów z przedsiębiorstwem Ryanair w momencie ich zawarcia ⁽¹⁹⁰⁾. Na tej podstawie Komisja uzyskała następnie biznesplan dla podmiotu Region-SOWAER-BSCA, dodając koszty i przychody krańcowe Regionu i spółki SOWAER związane z tymi umowami oraz pomijając wewnętrzne przepływy w ramach podmiotu Region-SOWAER-BSCA.

Oczekiwane koszty krańcowe

Oczekiwane koszty krańcowe inwestycji

- (526) W celu ustalenia, czy w ramach oczekiwanych w związku z umowami z 2001 r. kosztów krańcowych inwestycji należało uwzględnić część kosztów inwestycji, Komisja zbadała, zgodnie z pkt 64 wytycznych lotniczych, czy decyzję w sprawie programu inwestycji dla portu lotniczego Charleroi podjęto w związku z umowami z 2001 r. czy zupełnie niezależnie od tych umów.
- (527) Komisja stwierdza, że od końca lat 90., a więc przed podpisaniem umów z 2001 r., zamiarem Regionu było zapewnienie rozwoju portu lotniczego w celu zwiększenia działalności gospodarczej na jego terytorium. W deklaracji dotyczącej polityki regionalnej przyjętej w dniu 15 lipca 1999 r. parlament Walonii uznał, że regionalne porty lotnicze stanowią ośrodki rozwoju gospodarczego i tworzenia miejsc pracy o dużym znaczeniu dla regionu Walonii ⁽¹⁹¹⁾. W nocy z dnia 8 listopada 2000 r. do rządu Walonii (w której przedstawiono rządowi Walonii informacje w celu uzyskania decyzji zatwierdzającej program inwestycji) minister właściwy do spraw gospodarki podkreśla, że należy „w ramach ogólnego rozwoju wyposażyć port lotniczy w kompletną infrastrukturę, aby mógł on pełnić funkcję regionalnej dźwigni gospodarczej”.
- (528) Zdaniem Belgii od końca lat 90. (a więc przed zawarciem umów z 2001 r.) wiadomo było, że ze względu na pewne ograniczenia techniczne istniejącej infrastruktury należy zbudować nowy terminal w północnej części obszaru portu ⁽¹⁹²⁾. Część gruntów została już wywłaszczona przez Intercommunale Igretec, podmiot odpowiedzialny za stworzenie parku „Aéropole”. W latach 90. Region sam dokonywał wywłaszczeń, zaś w 1999 r. Intercommunale Igretec zbyło na jego rzecz grunty, które wcześniej wywłaszczyło. Na tych gruntach zbudowano nowy terminal pasażerski.

⁽¹⁹⁰⁾ Jeżeli chodzi o dodatkowe koszty eksploatacyjne (personel, zakupy różne), Komisja wykorzystała dane dotyczące łącznych kosztów z biznesplanów oraz zastosowała regresję pozwalającą na ocenę zmian tych pozycji kosztów w zależności od ruchu.

⁽¹⁹¹⁾ Źródło: Nota rządu Walonii dołączona do protokołu posiedzenia rządu Walonii z dnia 8 listopada 2000 r.

⁽¹⁹²⁾ Zob. przypis 22.

- (529) Podczas posiedzenia w dniu 20 lipca 2000 r. region Walonii zatwierdził wytyczne dotyczące umowy ramowej w sprawie wieloletniego programu inwestycji w porcie lotniczym Charleroi, w których wymienia się w szczególności „konceptę nowego terminalu pasażerskiego” o całkowitym budżecie w wysokości 113 740 000 EUR. W dniu 8 listopada 2000 r. Region przyjął decyzję wykonawczą dotyczącą jego decyzji z dnia 20 lipca 2000 r., zmieniającą założenia wieloletniego programu inwestycji. Nawet jeżeli decyzje te nie byłyby prawnie wiążące dla Regionu, wskazują one, że Region stworzył podstawy dla programu inwestycji na długo przed podpisaniem umów z 2001 r.
- (530) Decyzja z dnia 8 listopada 2000 r. opierała się w szczególności na nocie ministra odpowiedzialnego za gospodarkę i odnosiła się do dwóch zleconych przez Region badań, które przeprowadzono w okresie od końca lat 90. do początku lat 2000.:
- badania przeprowadzonego przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (zwane dalej „IATA”), w którym określono trzy warianty rozwoju ruchu pasażerskiego dla portu lotniczego Charleroi oparte na założeniach dotyczących wzrostu liczby pasażerów lotów regularnych, lotów czarterowych i lotów biznesowych,
 - badania przeprowadzonego przez Tractebel, zakończonego w kwietniu 2000 r., którego celem było sporządzenie planu rozwoju infrastruktury na podstawie założeń handlowych („scenariusz optymistyczny”) wynikających z badania IATA.

Synteza tych badań, przedstawiona rządowi Walonii przez ministra, odnosi się do ogólnych założeń dotyczących ruchu, których nie przedstawiono jako związanych w szczególności z jednym przedsięwzięciem lub przyszłą umową.

- (531) W dniu 31 lipca 2001 r. zarządowi spółki BSCA przedstawiono „wytyczne strategiczne” dołączone do biznesplanu spółki BSCA z 2001 r. Zgodnie z tymi wytycznymi spółka BSCA miała ukierunkować się na tanie linie lotnicze i ewentualnie na przedsiębiorstwa lotnicze z państw wschodnich. W wytycznych podkreśla się, że dla spółki BSCA konieczne jest przyciągnięcie nowych przedsiębiorstw lotniczych (poza przedsiębiorstwem Ryanair) i że Charleroi musi stać się możliwą lokalizacją nowych baz, które tanie linie lotnicze otworzą w przyszłości.
- (532) W biznesplanie spółki BSCA z 2001 r. potwierdza się również, że inwestycje, a w szczególności budowa nowego terminalu planowano nie tylko po to, by spełnić potrzeby przedsiębiorstwa Ryanair, lecz także by spełnić potrzeby wszystkich przedsiębiorstw lotniczych, które port lotniczy Charleroi mogłyby przyciągnąć. Zgodnie z tym biznesplanem oczekiwano bowiem, że liczba pasażerów odlatujących za pośrednictwem linii przedsiębiorstwa Ryanair wzrośnie jedynie z 360 000 do 700 000 pasażerów do 2015 r. (zob. tabela przedstawiona w motywie 536). Wzrost ten miał mieć miejsce głównie w latach 2001–2003, a więc przed otwarciem nowego terminalu, które przewidywano wówczas na 2005 r. Region i spółka BSCA oczekiwały zatem, że wzrost ruchu, który umożliwiły wspomniane inwestycje, wygenerują inne przedsiębiorstwa lotnicze niż przedsiębiorstwo Ryanair.
- (533) Region i spółka BSCA nie wdrożyły zatem inwestycji w konkretnym celu zwiększenia liczby pasażerów przedsiębiorstwa Ryanair, lecz w celu umożliwienia realizacji potencjału dużego ruchu, niezwiązanego w szczególności sposobem z konkretnym przedsiębiorstwem lotniczym. Komisja stwierdza zatem, że inwestycji tych nie można przypisać w szczególności przedsiębiorstwu Ryanair. W związku z tym niewłaściwe jest przypisywanie dodatkowych kosztów inwestycji do umów z 2001 r.

Oczekiwane krańcowe koszty operacyjne

- (534) Krańcowe koszty operacyjne oczekiwane w związku z umowami z 2001 r. są równe oczekiwany kosztom operacyjnym, które można przypisać bezpośrednio przedsiębiorstwu Ryanair i do których Komisja dodała część oczekiwanych pośrednich kosztów operacyjnych z uwzględnieniem proporcji do liczby pasażerów przedsiębiorstwa Ryanair w stosunku do całkowitej liczby pasażerów. Komisja podkreśla, że jeżeli zgodnie z tym założeniem wartość bieżąca netto umów z 2001 r. byłaby dodatnia, tym bardziej byłaby ona dodatnia, jeżeli oczekiwane krańcowe koszty operacyjne określono by poprzez zastosowanie regresji liniowej, jak zaproponowano w badaniu przeprowadzonym przez Oxera na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair.

Oczekiwane przychody krańcowe

- (535) W przeciwieństwie do opinii wyrażonej przez przedsiębiorstwo Ryanair Komisja wyłączyła całą wartość końcową umowy z przedsiębiorstwem Ryanair, ponieważ długoterminowy wpływ reklamy na całkowity ruch w Charleroi jest słabo udokumentowany i trudny do zmierzenia.

Wartość bieżąca netto umów z 2001 r.

(536) Wyniki obliczenia wartości bieżącej netto przedstawiono w tabeli 21. Wskazują one na dodatni wkład dodatkowy przedsiębiorstwa Ryanair we wszystkich latach objętych analizą.

Tabela 21

Oczekiwane przepływy pieniężne w związku ze środkiem z 2001 r.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Liczba pasażerów odlatujących lotami przedsiębiorstwa Ryanair	360 000	600 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000
Całkowita liczba pasażerów odlatujących	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
Dochód na pasażera odlatującego															
Oплата pasażerska	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
Oплата za wejście na pokład	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
Paliwo	[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]
Zakupy bezcłowe	[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
Inne punkty handlowe	[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]
Hotele i gastronomia	[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]
Parking	[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]
Obsługa handlinowa	[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]
Prowizja od sprzedaży	[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]
Razem	[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) Ponieważ dodatkowy wkład przedsiębiorstwa Ryanair jest dodatni we wszystkich odnośnych latach, wartość bieżąca netto umowy będzie z pewnością dodatnia, niezależnie od średniego ważonego kosztu odnośnego kapitału.
- (538) Do celów ilustracyjnych, Komisja obliczyła jednak wartość bieżącą netto, opierając się na średnim koszcie wynoszącym 8,7–9 %. Stopę dyskontową wykorzystaną do obliczenia wartości bieżącej netto umów stanowi średni ważony koszt kapitału podmiotu, który przyznaje pomoc, w momencie jej przyznawania. W niniejszej sprawie przychody i koszty związane z umową zawartą z przedsiębiorstwem Ryanair wpływają na sprawozdania finansowe spółki BSCA. Komisja postanowiła więc zastosować jako stopę dyskontową koszt kapitału spółki BSCA. Obliczenie średniego ważonego kosztu kapitału spółki BSCA opiera się na różnych założeniach:
- finansowaniu wyłącznie za pośrednictwem kapitału własnego,
 - premii z tytułu ryzyka wynoszącej 5,51 % ⁽¹⁹³⁾,
 - wartości beta wynoszącej 0,69 ⁽¹⁹³⁾,
 - koszcie zainwestowanego kapitału nieobciążonego ryzykiem przed opodatkowaniem wynoszącym wysokości 4,9 %–5,2 %,
 - stawce podatkowej wynoszącej 40,2 %.
- (539) Przykładowo na podstawie średniej stopy w przedziale 8,7 –9 %, tj. wynoszącej 8,85 %, Komisja stwierdziła, że wartość bieżąca netto jest dodatnia i wynosi 19,5 mln EUR.

Tabela 22

Wartość bieżąca netto środka z 2001 r.

<i>(w mln EUR)</i>	
	Stopa dyskontowa wynosząca 8,85 %
Wartość bieżąca netto	19,5

Dodatnia wartość bieżąca netto oraz dodatni wkład we wszystkich latach wskazują, że można było się spodziewać, iż umowy z 2001 r. podniosą rentowność Regionu–SOWAER–BSCA.

- (540) Jeżeli chodzi o zobowiązanie Regionu do wypłacenia przedsiębiorstwu Ryanair odszkodowania za straty, które miało ono ponieść bezpośrednio w związku z ewentualną zmianą poziomu opłat lotniskowych lub godzin otwarcia portu lotniczego w latach 2001–2016, Komisja zauważa, że odszkodowanie to nie może przekraczać straty bezpośrednio poniesionej przez przedsiębiorstwo Ryanair w związku ze zmianą. W związku z tym zakładając, że Region wypłaciłby odszkodowanie przedsiębiorstwu Ryanair zgodnie z tym postanowieniem, przedsiębiorstwo Ryanair nie znalazłoby się w bardziej korzystnej sytuacji niż sytuacja, w której znalazłoby się, jeżeli Region spełniłby swoje zobowiązanie. Postanowienie to nie zapewnia więc dodatkowej korzyści przedsiębiorstwu Ryanair.
- (541) Ponadto zgodnie z pkt 66 wytycznych lotniczych umowy te stanowią część realizacji ogólnej strategii, która ma doprowadzić port lotniczy do osiągnięcia rentowności przynajmniej w perspektywie długoterminowej. Strategia spółki BSCA polegała na rozwoju ruchu w porcie lotniczym Charleroi, przede wszystkim w celu zwiększenia przychodów, a tym samym pokrycia w większym stopniu kosztów stałych i uzyskania rentowności. W tym celu spółka BSCA zdecydowała wyspecjalizować się w lotach krótkiego i średniego zasięgu typu point-to-point, a w szczególności w tanich lotach. Spółka BSCA opierała tę strategię na badaniach zleconych zewnętrznym konsultantom pod koniec lat 90. XX wieku. Jak wynika z niektórych tych badań ⁽¹⁹⁴⁾, w porcie lotniczym Charleroi występują przewagi komparatywne umożliwiające rozwój w tym segmencie, w szczególności niskie koszty. Zgodnie z „wytycznymi strategicznymi” spółki BSCA z dnia 31 lipca 2001 r., celem spółki BSCA było osiągnięcie 2,5–3 mln pasażerów ⁽¹⁹⁵⁾ do 2010 r., co według tych wytycznych „nie wydaje się niemożliwe, biorąc pod uwagę lokalizację bazy przedsiębiorstwa Ryanair i rozwój transportu lotniczego”. Umowy z 2001 r wpisują się zatem w ramy tej strategii wzrostu ruchu i przychodów.

⁽¹⁹³⁾ Zob. przypis 156.

⁽¹⁹⁴⁾ IATA, Roland Berger international, badanie zlecone przez Grands Travaux de Marseille.

⁽¹⁹⁵⁾ W tym pasażerów odlatujących i przylatujących.

- (542) Ponieważ umowy z 2001 r. są zgodne z testem prywatnego inwestora, nie stanowią one pomocy państwa.
- (ii) Tymczasowe ramy handlowe z 2004 r.
- (543) Aby ustalić, czy ramy handlowe z 2004 r. przyczyniały się, z perspektywy *ex ante* do rentowności podmiotu, który przyznał pomoc, zgodnie z pkt 63 wytycznych lotniczych, Komisja ustaliła, czy wartość bieżąca netto ram handlowych z 2004 r. jest dodatnia dla podmiotu Region-SOWAER-BSCA. Scenariuszem alternatywnym dla decyzji o przyjęciu ram handlowych z 2004 r. jest brak umowy z przedsiębiorstwem Ryanair, a zatem rezygnacja z dodatkowych przychodów i kosztów związanych z ruchem przedsiębiorstwa Ryanair.
- (544) Dnia 22 stycznia 2004 r., przed przyjęciem tymczasowych ram handlowych z 2004 r., spółka BSCA zaktualizowała swój biznesplan. Zdaniem Belgii biznesplan z dnia 22 stycznia 2004 r. przygotowano w związku z decyzją z 2004 r. w celu zatwierdzenia nowej propozycji, która miała zostać przedstawiona przedsiębiorstwu Ryanair⁽¹⁹⁶⁾. Z jednej strony ten biznesplan obejmuje nie tylko przychody uzyskane dzięki ruchowi wygenerowanemu przez przedsiębiorstwo Ryanair, lecz także przychody uzyskane dzięki ruchowi wygenerowanemu przez pozostałe przedsiębiorstwa lotnicze. Z drugiej strony odniesiono się w nim jedynie do przychodów i kosztów spółki BSCA, zatem aby zastosować kryterium prywatnego inwestora, należy uznać, że podmiotem, który zawarł porozumienie w sprawie tymczasowych ram handlowych z 2004 r. z przedsiębiorstwem Ryanair, jest podmiot Region-SOWAER-BSCA.
- (545) Komisja odtworzyła więc biznesplan podmiotu Region-SOWAER-BSCA, uwzględniając jedynie przychody i koszty działalności gospodarczej związane z ramami handlowymi z 2004 r. W tym celu Komisja przyjęła za punkt wyjścia ogólny biznesplan spółki BSCA z dnia 22 stycznia 2004 r. i zastosowała tę samą metodykę, którą zastosowano w umowach z 2001 r. i którą opisano w motywie 525.
- (546) Aby określić koszty krańcowe mające zastosowanie do tymczasowych ram handlowych z 2004 r., Komisja zbadała przede wszystkim, czy Region, spółka SOWAER lub spółka BSCA musiały spodziewać się konieczności dokonania określonych inwestycji w związku z ramami handlowymi z 2004 r. Tytułem przypomnienia ramy handlowe z 2004 r. przyjęto, aby wypełnić próżnię prawną powstałą w związku z unieważnieniem umów z 2001 r. w następstwie decyzji Komisji z 2004 r. Zgodnie z tymi ramami handlowymi podmiot Region-SOWAER-BSCA nie musiał dokonywać nowych inwestycji. Zarówno w sprawie inwestycji w ramach umowy SOWAER/BSCA z 2002 r., jak i inwestycji z 2003 r. podjęto już decyzję, a prace już się rozpoczęły. Ponadto, jak wskazano w motywie 533, program inwestycji włączony do umowy SOWAER/BSCA z 2002 r. zostałby prawdopodobnie przyjęty, nawet jeżeli nie zawarto by umów z przedsiębiorstwem Ryanair. To samo odnosi się do rewizji programu inwestycji z 2003 r., która wpisywała się w tę samą logikę rozwoju portu lotniczego obejmującą w miarę możliwości zróżnicowany portfel klientów, tj. przedsiębiorstw lotniczych. Komisja stwierdza zatem, że niewłaściwe jest przypisanie dodatkowych kosztów inwestycji do tymczasowych ram handlowych z 2004 r.
- (547) Na podstawie tych założeń Komisja ustaliła, że właściwe przepływy pieniężne do celów analizy rentowności ram handlowych z 2004 r. są następujące:

⁽¹⁹⁶⁾ Odpowiedź Belgii przekazana Komisji w dniu 18 marca 2014 r. (odpowiedź na pytanie 10).

Tabela 23

Oczekiwane przepływy pieniężne związane ze środkiem z 2004 r.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Liczba pasażerów odlatujących lotami przedsiębiorstwa Ryanair	1 033 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941
Całkowita liczba pasażerów odlatujących	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
Dochód na pasażera odlatującego												
Oплата pasażerska	7,00	7,00	7,50	7,50	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Oплата za wejście na pokład	1,00	1,00	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Obsługa handlingowa	[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]
Paliwo	[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]
Koncesje handlowe	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]
Razem	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]
Koszty na pasażera odlatującego												
Wkład w promowanie	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Inne towary i usługi	[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]
Płace i obciążenia socjalne	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]
Razem	[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]
Koszty uruchomienia	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
Razem	[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]
Całkowity dochód na pasażera odlatującego lotami przedsiębiorstwa Ryanair	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]
Całkowity koszt na pasażera odlatującego lotami przedsiębiorstwa Ryanair	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]
Wkład dodatkowy na pasażera odlatującego lotami przedsiębiorstwa Ryanair	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]
Całkowity wkład dodatkowy przedsiębiorstwa Ryanair (w mln 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) Przepływy te wskazują na dodatni wkład dodatkowy przedsiębiorstwa Ryanair we wszystkich latach objętych analizą. Ramy handlowe mają zatem z konieczności dodatnią wartość bieżącą netto, niezależnie od wybranego średniego ważonego kosztu kapitału.
- (549) Aby obliczyć wartość bieżącą netto środka z 2004 r. do celów ilustracyjnych, Komisja ustaliła jednak stopę dyskontową, którą należy zastosować. Stopę ta stanowi średni ważony koszt kapitału podmiotu, który przyznaje pomoc, w momencie jej przyznawania. Jak wskazano w motywie 538, Komisja wzięła pod uwagę średni ważony koszt kapitału spółki BSCA. Komisja oszacowała, że koszt ten wynosi 9,7 % na podstawie następujących założeń:
- finansowania wyłącznie za pośrednictwem kapitału własnego,
 - premii z tytułu ryzyka wynoszącej 5,72 % ⁽¹⁹⁷⁾,
 - wartości beta wynoszącej 0,95 ⁽¹⁹⁷⁾,
 - kosztu zainwestowanego kapitału nieobciążonego ryzykiem wynoszącego 4,2–4,4 %.
- (550) Następująca tabela przedstawia wyniki obliczeń wartości bieżącej netto ram handlowych z 2004 r. w oparciu o stopę dyskontową wynoszącą 9,7 %.

Tabela 24

Wartość bieżąca netto środka z 2004 r.

(w mln EUR)

	Stopa dyskontowa wynosząca 9,7 %
Wartość bieżąca netto	53

Wspomniana dodatnia wartość bieżąca netto potwierdza, że można było się spodziewać, iż ramy handlowe z 2004 r. podniosą rentowność podmiotu Region–SOWAER–BSCA.

- (551) Zgodnie z pkt 66 wytycznych lotniczych umowy te muszą wpisywać się w ramy ogólnej strategii, która ma doprowadzić port lotniczy do osiągnięcia rentowności przynajmniej w perspektywie długoterminowej. W tym względzie podczas posiedzenia w dniu 15 kwietnia 2004 r. zarząd spółki BSCA zapoznał się z propozycjami przedstawionymi przedsiębiorstwu Ryanair i upewnocnił „dyrektora zarządzającego, aby zatwierdził on biznesplan spółki BSCA i zmierzył ewentualne konsekwencje tych propozycji”. „Ogólna analiza potwierdza również, z każdego punktu widzenia, że stabilność i przyszłość portu lotniczego nie są w żadnym przypadku zagrożone i że spółka BSCA dysponuje wystarczającym długoterminowym obszarem działania, aby nadal się rozwijać”. Podczas kolejnego posiedzenia, dnia 6 maja 2004 r. „Zarząd stwierdził, że propozycje niedawno przedyskutowane w Dublinie z przedstawicielami przedsiębiorstwa Ryanair będą mogły, uwzględniając przewidywany rozwój portu lotniczego, zapewnić portowi lotniczemu Charleroi utrzymanie działalności przedsiębiorstwa Ryanair na warunkach określonych w pierwotnym biznesplanie (...)”. Ponieważ pierwotny biznesplan wpisywał się w długoterminową strategię rozwoju, Komisja stwierdza, że ramy handlowe z 2004 r. wpisywały się w tę samą strategię.
- (552) Ponieważ ramy handlowe z 2004 r. są zgodne z testem prywatnego inwestora, nie stanowią one pomocy państwa.
- (iii) Umowa z 2005 r.
- (553) Aby ustalić, czy umowa z 2005 r. przyczyniała się, z perspektywy *ex ante*, do rentowności podmiotu, który przyznał pomoc, zgodnie z pkt 63 wytycznych lotniczych, Komisja ustaliła, czy wartość bieżąca netto umowy z 2005 r. jest dodatnia dla podmiotu Region–SOWAER–BSCA. Scenariuszem alternatywnym jest brak kolejnej umowy z przedsiębiorstwem Ryanair po zakończeniu obowiązywania w marcu 2006 r. pisma spółki BSCA do przedsiębiorstwa Ryanair z dnia 24 czerwca 2004 r.

⁽¹⁹⁷⁾ Zob. przypis 156.

- (554) Aby obliczyć wartość bieżącą netto, Komisja odtworzyła biznesplan podmiotu Region-SOWAER-BSCA, uwzględniając jedynie przychody i koszty działalności gospodarczej związane z umową z 2005 r. W tym celu Komisja przyjęła za punkt wyjścia ogólny biznesplan spółki BSCA z dnia 24 stycznia 2004 r., który zdaniem Belgii przygotowano w związku z decyzją z 2004 r. w celu zatwierdzenia nowej propozycji, która miała zostać przedstawiona przedsiębiorstwu Ryanair i która doprowadziła do propozycji wysłanej przedsiębiorstwu Ryanair dnia 9 grudnia 2005 r. ⁽¹⁹⁸⁾. W tym celu Komisja zastosowała następnie tę samą metodykę, którą zastosowano w umowach z 2001 r. i którą opisano w motywie 524.
- (555) Aby określić koszty krańcowe mające zastosowanie do umowy z 2005 r., Komisja zbadła przede wszystkim, czy Region, spółka SOWAER lub spółka BSCA musiały spodziewać się konieczności dokonania określonych inwestycji w związku z umową z 2005 r. Zgodnie z tą umową podmiot Region-SOWAER-BSCA nie musiał dokonywać nowych inwestycji. Zarówno w sprawie inwestycji w ramach umowy SOWAER/BSCA z 2002 r., jak i inwestycji z 2003 r. podjęto już decyzję, a prace już się rozpoczęły. Ponadto, jak wskazano w motywie 533, program inwestycji włączony do umowy SOWAER/BSCA z 2002 r. zostałby prawdopodobnie przyjęty, nawet jeżeli nie zawarto by umów z przedsiębiorstwem Ryanair. To samo odnosi się do rewizji programu inwestycji z 2003 r., która wpisywała się w tę samą logikę rozwoju portu lotniczego obejmującą w miarę możliwości zróżnicowany portfel klientów, tj. przedsiębiorstw lotniczych. Komisja stwierdza zatem, że niewłaściwe jest przypisanie dodatkowych kosztów inwestycji do umowy z 2005 r.
- (556) Na podstawie tych założeń Komisja ustaliła, że właściwe przepływy pieniężne do celów analizy rentowności środka z 2005 r. są następujące:

⁽¹⁹⁸⁾ Zob. przypis 198.

Tabela 25

Oczekiwane przepływy pieniężne związane ze środkiem z 2005 r.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Liczba pasażerów odlatujących lotami przedsiębiorstwa Ryanair	1 155 498	1 258 976	1 499 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999
Całkowita liczba pasażerów odlatujących	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
Dochód na pasażera odlatującego										
Opłata pasażerska	2,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Opłata za lądowanie	[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]
Koncesje handlowe	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]
Obsługa handlingowa	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]
Paliwo	[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]
Opłata za dostęp do infrastruktury	[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]
Razem	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]
Koszty na pasażera odlatującego										
Wkład w promowanie	0,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Zakupy bezcłowe										
Fundusze środowiskowe										
Inne towary i usługi	[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]
Płace i obciążenia socjalne	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Koszty uruchomienia	0,05									
Razem	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]
Koszty stałe na pasażera	[0-0,1]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Całkowite koszty na pasażera odlatującego	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]
Całkowity wkład dodatkowy na pasażera odlatującego lotami przedsiębiorstwa Ryanair przed inwestycjami (w EUR)	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]
Całkowity wkład dodatkowy przedsiębiorstwa Ryanair przed inwestycjami (w mln EUR)	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]

- (557) Przepływy te wskazują na dodatni wkład dodatkowy przedsiębiorstwa Ryanair we wszystkich latach objętych analizą. Umowa z 2005 r. ma zatem z konieczności dodatnią wartość bieżącą netto, niezależnie od wybranego średniego ważonego kosztu kapitału.
- (558) Aby obliczyć wartość bieżącą netto środka z 2005 r. do celów ilustracyjnych, Komisja ustaliła jednak stopę dyskontową, którą należy zastosować. Stopę ta stanowi średni ważony koszt kapitału podmiotu, który przyznaje pomoc, w momencie jej przyznawania. Jak wskazano w motywie 538, Komisja wzięła pod uwagę średni ważony koszt kapitału spółki BSCA. Komisja oszacowała, że koszt ten wynosi 9,3 % na podstawie następujących założeń:
- finansowania wyłącznie za pośrednictwem kapitału własnego,
 - premii z tytułu ryzyka wynoszącej 5,74 % ⁽¹⁹⁹⁾,
 - wartości beta wynoszącej 0,97 ⁽¹⁹⁹⁾,
 - kosztu zainwestowanego kapitału nieobciążonego ryzykiem wynoszącego 3,5–3,9 %,
- (559) Następująca tabela przedstawia wynik obliczeń wartości bieżącej netto umowy z 2005 r. w oparciu o stopę dyskontową wynoszącą 9,3 %.

Tabela 26

Wartość bieżąca netto środka z 2005 r.

(w mln EUR)

	Stopa dyskontowa wynosząca 9,3 %
Wartość bieżąca netto	80,6

Wspomniana dodatnia wartość bieżąca netto potwierdza, że można było się spodziewać, iż umowa z 2005 r. podniesie rentowność podmiotu Region-SOWAER-BSCA.

- (560) Jeżeli chodzi o warunek określony w pkt 66 wytycznych lotniczych, zgodnie z którym umowa musi stanowić część realizacji ogólnej strategii portu lotniczego, która ma doprowadzić do rentowności, w nocy z dnia 8 grudnia 2005 r., której celem było przedstawienie zarządowi spółki BSCA oferty handlowej spółki BSCA dla przedsiębiorstwa Ryanair, określa się, że oferta ta opiera się na biznesplanie na lata 2006–2015. Wzywa się zarząd do upewnienia się, że plan ten pozwala na uzyskanie rentowności akceptowalnej i wystarczającej, aby zaabsorbować oczekiwane w przyszłości wariacje związane z szacunkami budżetowymi (w przypisie wskazuje się, że biznesplan przygotowuje się w oparciu o przybliżone szacunki kosztów i dochodów). Spółka BSCA przypomina, że taryfy stosowane w odniesieniu do obsługi naziemnej („handlingu”) „muszą pozwolić na pokrycie kosztów i uzyskanie rozsądnej marży zysku”. Dalej w swojej nocy spółka BSCA wskazuje, że „koszty związane z obsługą naziemną i jej zapewnieniem stanowią zasadniczy element propozycji przedstawionej przedsiębiorstwu Ryanair. Znaczna część kosztów jest stała lub półzmienna, a w związku z tym koszt na pasażera związany jest z liczbą obsłużonych pasażerów. W ofercie handlowej (dla przedsiębiorstwa Ryanair) przewiduje się minimalną liczbę rotacji, a nieprzestrzeganie tej liczby wiązałoby się z pewnością ze stratą w zakresie działalności handlingowej po stronie spółki BSCA. Aby temu zaradzić, przewidziano kary”. Na podstawie tych elementów Komisja stwierdza, że chociaż oferta handlowa spółki BSCA przedstawiona przedsiębiorstwu Ryanair wiązała się z pewnym ryzykiem z punktu widzenia spółki BSCA, w szczególności z ryzykiem niewystarczającej rentowności przy założeniu, że ruch przedsiębiorstwa Ryanair byłby mniejszy niż oczekiwano, to jednak oferta ta opierała się na strategii rozwoju, w ramach której, dzięki ruchowi wygenerowanemu przez przedsiębiorstwo Ryanair, spółka BSCA liczyła na obniżenie kosztów na pasażera i uzyskanie wystarczającej marży zysku.
- (561) Ponieważ umowa z 2005 r. jest zgodna z testem prywatnego operatora, nie stanowi ona pomocy państwa.

⁽¹⁹⁹⁾ Zob. przypis 156.

(iv) Zbycie udziałów spółki BSCA w spółce Promocy na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair

- (562) Dnia 31 marca 2010 r. spółka BSCA dokonała zbycia swojego udziału kapitałowego w spółce Promocy wynoszącego 50 % kapitału na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair. Spółka BSCA sprzedała akcje za kwotę równą ich wartości księgowej (tj. 100 EUR za akcję), wynoszącą 31 100 EUR. Całe ryzyko oraz wszystkie obowiązki spółki BSCA jako akcjonariusza spółki Promocy przeniesiono na przedsiębiorstwo Ryanair.
- (563) W chwili tego zbycia spółka Promocy posiadała środki pieniężne w wysokości 261 073 EUR (saldo aktywów, odliczenie od kapitału i od ustawowego kapitału rezerwowego) ⁽²⁰⁰⁾. Spółka BSCA dokonała więc zbycia swoich udziałów w spółce Promocy na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair za kwotę niższą o 99 436 EUR od połowy wartości środków pieniężnych spółki Promocy w chwili zbycia.
- (564) Belgia podkreśla jednak, że w chwili zbycia istniał spór podatkowy. Spółka BSCA musiałaby pokryć połowę odnośnej kwoty, jeżeli zachowałaby udziały w spółce Promocy. Dlatego też, zdaniem Belgii, spółka BSCA zdecydowała się sprzedać swoje udziały za cenę równą ich wartości księgowej.
- (565) Belgia przekazała notę z dnia 24 lutego 2010 r. dyrektora finansowego spółki BSCA do zarządu spółki BSCA, w której zalecano mu zatwierdzenie zbycia przez spółkę BSCA udziałów w spółce Promocy za cenę równą ich wartości księgowej. W nocie tej przypomniano, że spółka Promocy nie prowadziła już działalności od momentu zawarcia w 2005 r. nowej umowy z przedsiębiorstwem Ryanair. W następstwie wszczęcia postępowania wstępnego, a następnie postępowania sądowego w sprawie wyżej wymienionego sporu, zdecydowano się pozostawić spółkę Promocy w uśpieniu w jej ówczesnym stanie. Od tego czasu, uwzględniając niewielkie zmiany w tej sprawie sądowej, spółka BSCA i przedsiębiorstwo Ryanair podjęły decyzję o likwidacji spółki Promocy. Zgodnie z notą spółka BSCA zaproponowała więc przedsiębiorstwu Ryanair podział aktywów netto, które wynosiły wtedy około 350 000 EUR. Przedsiębiorstwo Ryanair wskazało, że wolałoby „opróżnić” aktywa netto poprzez przeprowadzenie ostatnich działań marketingowych. Ponieważ toczyło się postępowanie sądowe, spółka BSCA sprzeciwiła się przejęciu tych działań marketingowych. Aby wyjść z tego impasu, spółka BSCA zaproponowała przedsiębiorstwu Ryanair zbycie swoich udziałów za cenę równą ich wartości księgowej, tzn. za kwotę 31 100 EUR, na podstawie podpisanej umowy z natychmiastową wycofaniem się spółki BSCA zarządzania spółką Promocy. W nocie wskazano, że rewidenci i radca prawny spółki BSCA wyrazili zgodę „świadomi, tak jak my, że stanowi to bez wątpienia jedyną możliwość wyjścia z sytuacji”. Autor noty zalecał zarządowi zatwierdzenie transakcji zbycia, co zarząd uczynił jednogłośnie.
- (566) Komisja uważa, że Belgia dostarczyła wystarczające informacje dotyczące istnienia sporu oraz jego zakresu, przekazując Komisji zawiadomienia o korekcie podatkowej ⁽²⁰¹⁾.
- (567) Komisja uważa zatem, że spółka BSCA zachowała się jak inwestor prywatny, sprzeciwiając się wznowieniu działań marketingowych i proponując przedsiębiorstwu Ryanair zbycie swoich udziałów za cenę równą ich wartości księgowej, aby wyjść z impasu. Środek ten nie stanowi więc pomocy państwa.

(v) Aneks z 2010 r.

- (568) W sekcji 6.2.1 Komisja wykazała, że w momencie podpisania aneksu z 2010 r. zasoby spółki BSCA nie były zasobami publicznymi i że ponadto decyzji spółki BSCA o podpisaniu aneksu z 2010 r. nie można było przypisać państwu.
- (569) Przy założeniu jednak, iż uznano by, że wniosek Komisji jest nieuzasadniony, że aneks z 2010 r. podpisano faktycznie przy użyciu zasobów państwowych i że decyzję o podpisaniu aneksu można przypisać państwu, należałoby zbadać, czy aneks z 2010 r. zapewnił korzyść przedsiębiorstwu Ryanair.
- (570) Opierając się na tym założeniu, właściwe byłoby uznanie, że podmiotem, który przyznał środek, jest podmiot Region/SOWAER/BSCA. Należałoby więc zbadać, czy podmiot Region/SOWAER/BSCA, podpisując aneks z 2010 r., zachował się jak inwestor prywatny.

⁽²⁰⁰⁾ Zob. przypis 76.

⁽²⁰¹⁾ Zawiadomienia o korekcie podatkowej Belgia przekazała Komisji w dniu w dniu 22 lipca 2014 r. Spółka Promocy otrzymała je po transakcji zbycia. Dotyczą one lat budżetowych 2003, 2004, 2005 i 2006 i obejmują łącznie kwotę 15 mln EUR.

(571) W aneksie z 2010 r. przewiduje się:

- odstępstwo na poziomie ogólnym od opłaty dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się (zwanych dalej „PRM”), zgodnie z którym przedsiębiorstwo Ryanair zapłaci [10-30] centów za pasażera za rok rozpoczynający się dnia 1 lutego 2009 r. i kończący się dnia 31 stycznia 2010 r., ponadto w zasadach indeksacji opłaty PRM przewiduje się obniżenie taryfy proporcjonalnie do wzrostu ruchu generowanego przez przedsiębiorstwo Ryanair ⁽²⁰²⁾,
- obniżenie do [10–50] centów za pasażera na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair na podstawie taryfy obsługi naziemnej.

(572) Zdaniem Belgii aneks ten jest wynikiem negocjacji przeprowadzonych między spółką BSCA a przedsiębiorstwem Ryanair w następstwie obniżenia przez spółkę BSCA kosztów usług związanych z obsługą naziemną dzięki wprowadzeniu przez przedsiębiorstwo Ryanair nowych procedur, takich jak opłata za bagaże nadawane do luku bagażowego (która znacznie obniża liczbę bagaży podlegających rejestracji) oraz obowiązkową rejestrację bagaży przez internet. Zdaniem Belgii spółka BSCA zdecydowała podzielić się z przedsiębiorstwem Ryanair zyskiem z tego obniżenia w zamian za zobowiązanie przedsiębiorstwa Ryanair do stacjonowania czterech dodatkowych samolotów w Charleroi.

(573) Podpisanie aneksu z dnia 6 grudnia 2010 r. jest następstwem następujących okoliczności:

- przedsiębiorstwo Ryanair wprowadziło nowe procedury, takie jak obowiązkowa rejestracja przez internet („web check-in”) oraz opłata za bagaż nadawany do luku bagażowego, obniżając w ten sposób liczbę bagaży podlegających rejestracji oraz pozwalając spółce BSCA na oszczędności,
- w maju 2009 r. spółka BSCA prowadzi z przedsiębiorstwem Ryanair rozmowy na temat ewentualnego zwiększenia liczby samolotów oraz obniżenia kosztów związanych z obsługą naziemną („handlingiem”) w następstwie wprowadzenia przez przedsiębiorstwo Ryanair nowych procedur,
- dnia 30 listopada 2009 r. przedsiębiorstwo Ryanair wysłało pismo do spółki BSCA ⁽²⁰³⁾, w którym proponuje zawarcie umowy dotyczącej obniżenia kosztów związanych z obsługą naziemną o [10–50] centów, co odpowiada połowie oszczędności uzyskanych przez spółkę BSCA dzięki wprowadzeniu przez przedsiębiorstwo Ryanair nowych procedur. Przedsiębiorstwo Ryanair wskazuje ponadto, że nie chce ponosić żadnych opłat z tytułu PRM. Przedsiębiorstwo Ryanair potwierdza ponadto zamiar znacznego zwiększenia działalności w Charleroi,
- dnia 2 grudnia 2009 r. prezes spółki BSCA wysłało pismo do przedsiębiorstwa Ryanair, w którym informuje je, że przed zbadaniem możliwości nowego przydziału czasu na start lub lądowanie, przedłoży on zarządowi spółki BSCA wniosek przedsiębiorstwa Ryanair w sprawie obniżenia kosztów obsługi naziemnej,
- zdaniem Belgii wskutek powyższego zawarto ustną umowę w sprawie zwiększenia działalności i obniżenia kosztów (Belgia wskazuje, że nie zawarto na tym etapie pisemnej umowy ze względu na konieczność omówienia tej sprawy podczas posiedzenia zarządu oraz ze względu na to, że rozmowy na temat PRM wciąż były w toku),
- dnia 8 stycznia 2010 r. dyrektor ds. finansowych spółki BSCA przekazuje zarządowi spółki BSCA wewnętrzną notę i dokumenty finansowe, aby wykazać interes w przyjęciu czterech dodatkowych samolotów na uzgodnionych warunkach (obejmujących obniżenie o [10–50] centów za pasażera kosztów związanych z handlingiem). Dokumenty te obejmują:
 - prognozowany rachunek zysków i strat, w którym wykazuje się wpływ na wynik będący skutkiem tego, że przedsiębiorstwo Ryanair stacjonuje 4 dodatkowe samoloty w Charleroi,
 - arkusz kalkulacyjny pozwalający spółce BSCA na określenie marginesu negocjacji podczas przyznawania dodatkowego rabatu przedsiębiorstwu Ryanair obejmującego koszty obsługi naziemnej przy jednoczesnym zachowaniu wystarczającej rentowności obsługi naziemnej i wzroście przychodów z pozalotniczej działalności komercyjnej (Duty Free, HoReCa, parkingi, autobusy itd.),
- dnia 24 lutego 2010 r. przedsiębiorstwo Ryanair zgadza się ostatecznie na płaćenie [10–30] centów za pasażera odlatującego z tytułu opłaty PRM, pod warunkiem, że w kolejnych latach kwota ta będzie obniżana proporcjonalnie do wzrostu ruchu przedsiębiorstwa Ryanair w porcie lotniczym Charleroi,

⁽²⁰²⁾ Zob. przypis 7.

⁽²⁰³⁾ Pismo przedsiębiorstwa Ryanair do spółki BSCA z dnia 30 listopada 2009 r. przekazane przez Belgię w dniu 22 lipca 2014 r.

- dnia 29 kwietnia 2010 r. zarząd spółki BSCA dyskutuje nad projektem aneksu, dyrektor generalny spółki BSCA wskazuje, że aneks jest już stosowany (na co wskazuje przybycie 4 samolotów na sezon letni 2010 r.),
- dnia 6 grudnia 2010 r. spółka BSCA i przedsiębiorstwo Ryanair zatwierdzają aneks z 2010 r., który jest już stosowany.

1. Obniżenie o [10–50] centów kosztów związanych z obsługą naziemną przyznane przez spółkę BSCA

- (574) Po pierwsze Komisja podkreśla, że obniżenie to stanowiło jedynie połowę oszczędności uzyskanych przez spółkę BSCA dzięki procedurom wprowadzonym przez przedsiębiorstwo Ryanair. Komisja zauważa również, że przedsiębiorstwo Ryanair znało ⁽²⁰⁴⁾ wielkość oszczędności uzyskanych przez spółkę BSCA, co utrudniało spółce BSCA negocjacje.
- (575) Po drugie Komisja przyznaje, że spółce BSCA było tym trudniej nie zgodzić się na to obniżenie, że przedsiębiorstwo Ryanair zamierzało stacjonować cztery dodatkowe samoloty w Charleroi. Wiedząc, że w 2009 r. ruch przedsiębiorstwa Ryanair wynosił 3 289 725 pasażerów, i przyjmując, że połowę tych pasażerów stanowili pasażerowie odlatujący, obniżenie o [10–50] centów za pasażera odlatującego stanowiło utratę przychodu dla spółki BSCA w wysokości [500 000–2 000 000] EUR, czyli dużo mniej niż wzrost EBIT ⁽²⁰⁵⁾ o [3–7] mln, którego zgodnie z obliczeniami dokonanymi przez spółkę BSCA można było oczekiwać w związku z czterema dodatkowymi samolotami ⁽²⁰⁶⁾.

2. Obniżenie opłaty PRM o [10–30] centów przyznane przedsiębiorstwu Ryanair

- (576) Belgia twierdzi, że w rozporządzeniu (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁰⁷⁾ przewiduje się możliwość (a nie obowiązek) wprowadzenia opłaty PRM, aby odzyskać koszty wygenerowane dla portów lotniczych ⁽²⁰⁸⁾. Zdaniem Belgii spółce BSCA było niezwykle trudno obciążyć przedsiębiorstwa lotnicze tą opłatą. Spółka BSCA próbowała uzyskać od przedsiębiorstwa Ryanair udział w kosztach organizacji obsługi PRM, lecz przedsiębiorstwo Ryanair cały czas odmawiało uiszczenia opłaty przewidzianej przez spółkę BSCA, ponieważ kwestionowało ono jej wysokość z kilku powodów ⁽²⁰⁹⁾. Zdaniem Belgii aneks z 2010 r. pozwolił na osiągnięcie porozumienia z przedsiębiorstwem Ryanair w zakresie uiszczenia opłaty PRM, co prawda w wysokości mniejszej niż ta określona w taryfie ogólnej, ale nie zerowej.
- (577) Komisja stwierdza, że do 2010 r. przedsiębiorstwo Ryanair nie uiszczało opłaty PRM, a spółka BSCA nie była, jak się wydawało, w stanie narzucić przedsiębiorstwu Ryanair uiszczenia takiej opłaty. W związku z powyższym umowa, nawet dotycząca obniżonej kwoty, poprawiała rentowność spółki BSCA.
- (578) Komisja zauważa ponadto, że obniżenie o [10–30] centów za pasażera odlatującego wiązało się z utratą przychodu dla spółki BSCA w wysokości ok. [100 000–300 000] EUR ⁽²¹⁰⁾. Łącznie z obniżeniem kosztów obsługi naziemnej o [10–50] centów za pasażera odlatującego, całkowita utrata przychodu spółki BSCA wynosiła około [0,6–2,3] mln EUR, czyli dużo mniej niż wzrost EBIT ⁽²¹¹⁾ o [3–7] mln, którego zgodnie z obliczeniami dokonanymi przez spółkę BSCA można było oczekiwać w związku z czterema dodatkowymi samolotami ⁽²¹²⁾.

⁽²⁰⁴⁾ Zob. pismo przedsiębiorstwa Ryanair z dnia 30 listopada 2009 r.

⁽²⁰⁵⁾ Earnings before interest and taxes.

⁽²⁰⁶⁾ Zob. prognozowany rachunek zysków i strat przekazany zarządowi spółki BSCA.

⁽²⁰⁷⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 1).

⁽²⁰⁸⁾ Art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 stanowi, że „Organ zarządzający portem lotniczym może, na zasadzie braku dyskryminacji, nałożyć specjalną opłatę na użytkowników portu lotniczego w celu sfinansowania tej pomocy”.

⁽²⁰⁹⁾ Istnieją cztery takie powody:

- w przedsiębiorstwie Ryanair liczba PRM na pokładzie wynosi maksymalnie 4 (na podstawie pozwoleń wydanych przez władze irlandzkie zajmujące się bezpieczeństwem obsługiwanego typu samolotu), podczas gdy pozostałe przedsiębiorstwa korzystające z portu lotniczego Bruxelles-Sud Charleroi nie ustaliły maksymalnej liczby PRM na lot,
- Przedsiębiorstwo Ryanair nakłada obowiązek zgłaszania obecności PRM na pokładzie z wyprzedzeniem 48 godzin, w przeciwnym razie usługa nie jest zapewniona, pozostałe przedsiębiorstwa nie wprowadzają żadnego obowiązku tego rodzaju, co zakłada przejście tej usługi przez spółkę BSCA niezależnie od braku uprzedniego zgłoszenia i wiąże się z dodatkowymi kosztami, które musi ponieść spółka BSCA,
- przestrzeganie czasu przylotu i odlotu przez przedsiębiorstwo Ryanair pozwala na zorganizowanie tej usługi w bardziej skuteczny sposób,
- przejrzysta i powszechnie stosowana przez przedsiębiorstwo Ryanair procedura w zakresie PRM (które prosi się o przybycie najpóźniej godzinę i 40 minut przed odlotem) pozwala na optymalizację tej usługi dla spółki BSCA i co za tym idzie na obniżenie kosztów w stosunku do pozostałych przedsiębiorstw lotniczych.

⁽²¹⁰⁾ Wiedząc, że w 2009 r. ruch przedsiębiorstwa Ryanair wynosił 3 289 725 pasażerów, i przyjmując, że połowę tych pasażerów stanowili pasażerowie odlatujący.

⁽²¹¹⁾ Zob. przypis 209.

⁽²¹²⁾ Zob. przypis 210.

- (579) Jeżeli chodzi o warunek ustanowiony w pkt 66 wytycznych, zgodnie z którym umowa musi stanowić część realizacji ogólnej strategii portu lotniczego, która ma doprowadzić do rentowności, aneks z 2010 r, który stanowi dość ograniczoną zmianę umowy z 2005 r., a nie przekształcenie tej umowy, sam opiera się na strategii rozwoju, w ramach której, dzięki ruchowi wygenerowanemu przez przedsiębiorstwo Ryanair, spółka BSCA liczy na zwiększenie dochodów lotniczych i pozalotniczych przy jednoczesnym obniżeniu kosztów za pasażera i uzyskanie w ten sposób wystarczającej marży zysku w krótszym lub dłuższym okresie.
- (580) Przy założeniu, że aneks z 2010 r. podpisano przy użyciu zasobów państwowych i decyzję o podpisaniu aneksu można przypisać państwu, należałoby uznać, że podmiot Region/SOWAER/BSCA zachował się jak prywatny inwestor, podpisując aneks z 2010 r., i że ten ostatni nie stanowi pomocy państwa.

6.2.3. Wniosek dotyczący istnienia pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair

- (581) Komisja stwierdza, że:
- aneksu z 2010 r. nie podpisano przy użyciu zasobów państwowych i decyzji o podpisaniu aneksu z 2010 r. nie można przypisać państwu,
 - (i) umowy z 2001 r., (ii) rozporządzenie ministerialne z dnia 11 czerwca 2004 r. i pismo spółki BSCA z dnia 24 czerwca 2004 r., (iii) aneks z 2005 r. oraz (iv) zbycie przez spółkę BSCA jej udziałów w spółce Promocy są zgodnie z testem prywatnego inwestora.

Środki na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair nie stanowią zatem pomocy państwa.

6.3. Zgodność z rynkiem wewnętrznym pomocy przyznanej na rzecz spółki BSCA

- (582) Jak stwierdzono w motywie 487 umowy z 2002 r. i decyzja w sprawie inwestycji z 2003 r. stanowią pomoc państwa na rzecz spółki BSCA. Pomoc ta udzielana polega na tym, że z umów z 2002 r. i decyzji w sprawie inwestycji z 2003 r. wynika zbyt niska opłata koncesyjna, biorąc pod uwagę infrastrukturę udostępnianą przez Region–SOWAER, świadczone usługi i przyznane dotacje, aż do wygaśnięcia koncesji państwowej przyznanej spółce BSCA, tzn. do 2040 r. Pomoc ta pozwala więc spółce BSCA na obniżenie kosztów operacyjnych, w tym przypadku opłaty koncesyjnej. Stanowi więc ona pomoc operacyjną, która jest otrzymywana od 2002 r. i będzie nadal otrzymywana do 2040 r., jeżeli nie zostaną wdrożone działania naprawcze w celu zmiany zasad obliczania opłaty koncesyjnej. Należy zresztą przypomnieć, aby odrzucić tezę, zgodnie z którą pomoc ta mogłaby stanowić pomoc inwestycyjną, że to na spółce SOWAER, a nie na spółce BSCA ciąży obowiązek przeprowadzenia i sfinansowania programu inwestycji załączonego do umowy SOWAER/BSCA i że spółka SOWAER jest w posiadaniu budynków i infrastruktury, w których przeprowadza się te inwestycje. Pomoc zidentyfikowana przez Komisję nie polega więc na zmniejszeniu kosztów inwestycji, które spółka BSCA musiałaby ponieść w normalnych warunkach, i nie stanowi zatem pomocy inwestycyjnej, ale pomoc operacyjną.
- (583) Celem niniejszej sekcji jest ustalenie, czy przedmiotowa pomoc operacyjna na rzecz spółki BSCA może być zgodna z rynkiem wewnętrznym. Ponadto, jak stwierdzono w motywie 487, Komisja nie wyklucza, że podwyższenie kapitału spółki BSCA dokonane przez spółkę SOWAER w 2002 r. może również stanowić pomoc państwa na rzecz spółki BSCA. W odniesieniu do podwyższenia kapitału, jeżeli środek ten stanowi pomoc, jest to również pomoc operacyjna. W dalszej części Komisja włączy to podwyższenie kapitału do swojej analizy zgodności, przyjmując za punkt wyjścia założenie, zgodnie z którym stanowi ono pomoc.

6.3.1. Zgodność na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE

- (584) Zdaniem Belgii (zob. sekcja 5.1.2.2) dotacja wypłacana przez Region z tytułu niektórych usług związanych z działalnością portu lotniczego, zakładając, że Komisja może twierdzić, że stanowi ona pomoc, jest w każdym wypadku zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE.
- (585) W motywie 410 Komisja przedstawiła powody, dla których uważa ona, że usług o charakterze gospodarczym, z tytułu których Region wpłaca dotację, nie można uznać za usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym.

(586) Ponadto Komisja uważa, że należy zbadać zgodność środka wynikającego z umów z 2002 r. w całości (tzn. opłatę koncesyjną niższą niż opłata zgodna z ceną rynkową z uwzględnieniem dotacji wpłaconych przez Region na rzecz spółki BSCA), a nie wyłącznie zgodność dotacji wpłaconej przez Region.

(587) Komisja stwierdza zatem, że środków przyznanych na rzecz spółki BSCA nie można uznać za zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 traktatu ani na podstawie decyzji i wytycznych opartych na art. 106 ust. 2 TFUE.

6.3.2. Zgodność na podstawie art. 107 ust. 3 TFUE

(588) Zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE pomoc przeznaczona na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem, może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

(589) Zgodnie z pkt 172 wytycznych lotniczych, które weszły w życie dnia 4 kwietnia 2014 r. Komisja będzie „stosować zasady określone w niniejszych wytycznych do wszystkich spraw dotyczących pomocy operacyjnej (zgłoszenia oczekujące na rozpatrzenie i niezgłoszona pomoc niezgodna z prawem) na rzecz portów lotniczych, nawet jeżeli pomoc przyznano przed dniem 4 kwietnia 2014 r. I przed rozpoczęciem okresu przejściowego”.

(590) Zdaniem niektórych stron zastosowanie wytycznych lotniczych do pomocy przyznanej przed ich wejściem w życie jest niezgodne z ogólnymi zasadami prawa (zob. sekcja 4.1.2 lit. b)).

(591) W tym względzie Komisja podkreśla, że w swoim wyroku w sprawie Vizcaya ⁽²¹³⁾ Trybunał zauważył:

— że zastosowanie nowych przepisów do pomocy, którą przyznano bez wcześniejszego zgłoszenia, nie stanowi sytuacji ustalonej uprzednio, ale sytuację w toku,

— że skuteczne stosowanie przepisów Unii wymaga, by Komisja mogła w każdej chwili dostosować swoją ocenę do potrzeb tej polityki oraz

— że państwo członkowskie, które nie zgłosiło Komisji systemu pomocy, nie może racjonalnie oczekiwać, że system ten zostanie oceniony w oparciu o przepisy mające zastosowanie w chwili jego przyjęcia.

Trybunał stwierdza zatem, że w sprawie tej Komisja nie naruszyła zasady niedziałania prawa wstecz ani zasady pewności prawa, stosując nowe przepisy w celu ustalenia zgodności pomocy, którą przyznano bez wcześniejszego zgłoszenia.

(592) Komisja zauważa, że tak jak w sprawie Vizcaya, pomoc przyznano bez wcześniejszego zgłoszenia. Stwierdza ona, że zastosowanie pkt 172 wytycznych lotniczych do przedmiotowych środków nie jest niezgodne z ogólnymi zasadami prawa.

(593) Zgodnie z pkt 137 „pomoc operacyjna udzielona przed rozpoczęciem okresu przejściowego (w tym pomoc wypłacona przed dniem 4 kwietnia 2014 r.) można uznać za zgodną w pełnym zakresie niepokrytych kosztów operacyjnych, jeżeli spełnione zostały warunki określone w sekcji 5.1.2, z wyjątkiem pkt 115, 119, 121, 122, 123, 126–130, 132, 133 i 134. Oceniając zgodność pomocy operacyjnej przyznanej przed dniem 4 kwietnia 2014 r., Komisja weźmie pod uwagę w szczególności zakłócenia konkurencji”.

(594) Aby wspomóc rozwój sektora lotnictwa, w wytycznych lotniczych wyróżnia się zatem pomoc przyznaną przed rozpoczęciem okresu przejściowego (w tym pomoc wypłaconą przed dniem 4 kwietnia 2014 r.) oraz pomoc przyznaną w późniejszym okresie.

⁽²¹³⁾ Sprawy połączone C-465/09 P do C-470/09 P Diputación Foral de Vizcaya i inni przeciwko Komisji, ECLI:EU:C:2011:372.

(595) W sekcji 5.1.2 wytycznych lotniczych określono następujące warunki:

- przyczynianie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania,
- konieczność interwencji państwa,
- właściwy charakter pomocy państwa jako instrumentu polityki,
- Istnienie efektu zachęty,
- proporcjonalność kwoty pomocy (pomoc ograniczona do niezbędnego minimum),
- uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej.

(596) Komisja zbada zatem, czy pomoc przyznana na rzecz spółki BSCA, tzn. umowy z 2002 r., decyzja w sprawie inwestycji i podwyższenie kapitału spółki BSCA dokonane przez spółkę SOWAER (przyjmując w dalszej części decyzji założenie w odniesieniu do tego ostatniego środka, że stanowi on pomoc państwa), spełnia każdy z tych warunków.

6.3.2.1. Przyczynianie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania

(597) W punkcie 113 wytycznych lotniczych cytuje się następujące cele leżące w interesie ogólnym:

- a) zwiększenie mobilności obywateli Unii i poprawienie łączności z regionami poprzez tworzenie punktów dostępu do lotów wewnątrzunijnych,
- b) przeciwdziałanie zbytniemu zagęszczeniu ruchu lotniczego w głównych węzłach lotniczych Unii,
- c) rozwój danego regionu”.

(598) W niniejszym przypadku pomoc przyznano, aby wspomóc rozwój danego regionu. Sprawozdania dostarczone na poparcie decyzji rządu Walonii uzasadniają bowiem interes realizacji inwestycji, których celem jest rozwój portu lotniczego, pozytywnym wpływem rozwoju portu lotniczego na gospodarkę i na zatrudnienie w Charleroi i w obrębie regionu ⁽²¹⁴⁾. W związku z problematyką przekształcania dawnego okręgu przemysłowego regionu Charleroi obszar portu lotniczego zidentyfikowano jako nowy ośrodek rozwoju łączący działalność badawczo-rozwojową, sektory zaawansowane technologicznie i otwarcie na gospodarkę europejską. Jak wynika z noty ministra przedstawionej rządowi: „W oświadczeniu dotyczącym polityki regionalnej przyjętym w dniu 15 lipca 1999 r. parlament Walonii uznaje, że regionalne porty lotnicze stanowią, dla regionu Walonii, oś rozwoju gospodarczego i tworzenia wielu miejsc zatrudnienia, którą należy rozważać zarówno pod kątem gospodarczym i środowiskowym, jak i pod kątem transportu. Głównymi celami są:

- szczególne wsparcie rozwoju działalności gospodarczej, najchętniej w synergii z działalnością portów lotniczych (...), aby zadania publiczne podmiotu budującego infrastrukturę zastąpić inicjatywą prywatną generującą miejsca pracy,
- działanie na rzecz integracji strategicznej działalności portów lotniczych z pozostałymi sieciami transportu osób i transportu towarowego,
- (...)
- intensyfikacja ochrony środowiska i przeciwdziałania hałasowi.

(...) Ważne jest, by w ramach ogólnego planu rozwoju zapewnić portowi lotniczemu kompletną infrastrukturę, aby mógł on pełnić rolę regionalnej dźwigni gospodarczej”.

(599) W wyżej wymienionej nocie podsumowuje się również wynik kilku badań przeprowadzonych w celu ukierunkowania polityki rozwoju portów lotniczych Walonii. W badaniu przeprowadzonym przez firmę Tractebel dokonuje się oceny korzyści gospodarczych i wygenerowanych miejsc pracy w świetle celu 1 mln i 2 mln pasażerów. Wynika z niego, że 1 mln pasażerów generuje 6 364 miejsc pracy, a 2 mln pasażerów generują 8 090 miejsc pracy.

⁽²¹⁴⁾ Zob. na przykład nota przedstawiona rządowi Walonii dołączona do decyzji z dnia 8 listopada 2000 r., s. 9 i nast.

- (600) Przy założeniu, że podwyższenie kapitału dokonane przez spółkę SOWAER stanowi pomoc, podwyższenie to miało na celu uniknięcie przez spółkę BSCA ewentualnej upadłości, tak by spółka BSCA mogła kontynuować swoją działalność i osiągnąć w ten sposób cel leżący w interesie ogólnym opisany w poprzednim motywie.
- (601) Na podstawie obecnie dostępnych danych Komisja stwierdza, że pomoc rzeczywiście ułatwiła rozwój regionu Charleroi, pozwalając na przekształcenie skromnego portu lotniczego w wielkie lotnisko regionalne obsługujące prawie 7 mln pasażerów rocznie i generujące istotną działalność gospodarczą wewnątrz i wokół portu lotniczego. Jeżeli chodzi o zatrudnienie, zgodnie z badaniem Narodowego Banku Belgii opartego na danych z 2009 r., dzięki portowi lotniczemu Charleroi stworzono bezpośrednio 1 323 miejsc pracy wyrażonych jako ekwiwalent pełnego czasu pracy i pośrednio 1 525 miejsc pracy wyrażonych jako ekwiwalent pełnego czasu pracy.
- (602) Komisja uważa, że przyznana pomoc przyczyniła się do osiągnięcia wyraźnie zdefiniowanego celu leżącego w interesie ogólnym, tzn. do rozwoju gospodarczego Charleroi i jego regionu.
- (603) Należy jednak sprawdzić, zgodnie z pkt 114 wytycznych lotniczych, czy pomoc nie sprzyja powielaniu nierentownych portów lotniczych.
- (604) W niniejszej sprawie Komisja uważa, że perspektywy wykorzystania portu lotniczego określone w badaniach przeprowadzonych w latach 2000–2001 ⁽²¹⁵⁾, tzn. niewiele przed przyjęciem środków, były wystarczające, by uzasadnić te inwestycje. Z badań tych wynika bowiem, że istniało zapotrzebowanie na działalność portu lotniczego Charleroi, zwłaszcza w segmencie tanich linii lotniczych, w którym to port lotniczy Bruxelles-National nie był wtedy aktywny. Rozwój portu lotniczego Charleroi i rentowność jego organu zarządzającego, spółki BSCA, świadczą *ex post* o istnieniu tych perspektyw rozwoju. Pod koniec 2013 r. bieżący zysk przed opodatkowaniem spółki BSCA wynosił 14,86 mln EUR, czyli znacznie więcej niż kwota pomocy państwa, którą otrzymała ona w tym roku (kwoty pomocy wskazano w tabeli 34).
- (605) Jak wskazano w motywie 484 i rozwinięto w motywie 626, obszar napływu klientów portu lotniczego Charleroi w dużym stopniu pokrywa się z obszarem napływu klientów portu lotniczego Bruxelles-National. Jak wykazano w motywach 627–641, pomoc spowodowała znaczne zakłócenia konkurencji, wpływając na wzrost liczby pasażerów portu lotniczego Bruxelles-National w segmencie lotów krótkiego i długiego zasięgu typu point-to-point. Port lotniczy Bruxelles-National dysponuje natomiast niewykorzystaną przepustowością (zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airport Company, organu zarządzającego portem lotniczym Bruxelles-National, przepustowość Bruxelles-National wynosi 28 mln pasażerów).
- (606) Od chwili przyznania pomocy spółce BSCA w 2002 i 2003 r. ruch w porcie lotniczym Bruxelles National zawsze wynosił jednak ponad 14 mln pasażerów, co stanowi połowę jego teoretycznej przepustowości. Od 2002 r. ⁽²¹⁶⁾ ruch ten wzrasta (z wyjątkiem 2009 r.), chociaż wzrost jest umiarkowany w porównaniu ze wzrostem portu lotniczego Charleroi.

Tabela 27

Zmiana liczby pasażerów w portach lotniczych Bruxelles-National i Charleroi

(w mln)

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

Źródła: brusselsairport.be i charleroi-airport.com

⁽²¹⁵⁾ Strategiczne badanie rozwoju portu lotniczego Charleroi przeprowadzone przez firmę Tractebel, które zakończono w kwietniu 2000 r. Badanie dotyczące rozwoju strategii w zakresie portów lotniczych w Walonii przeprowadzone przez firmę Roland Berger w lipcu 2000 r. Badanie zlecone przedsiębiorstwu Grands Travaux de Marseille dotyczące możliwości rozwoju portu lotniczego

⁽²¹⁶⁾ W następstwie upadłości przedsiębiorstwa Sabena pod koniec 2001 r. ruch w porcie lotniczym Bruxelles-National zmniejszył się z 19,7 mln w 2001 r. do 14,4 mln w 2002 r.

EBIT⁽²¹⁷⁾ przedsiębiorstwa BAC pozostaje dodatni przynajmniej od 2006 r. [...].

- (607) Komisja stwierdza zatem, że chociaż pomoc na rzecz spółki BSCA wpłynęła na wzrost ruchu pasażerskiego w porcie lotniczym Bruxelles-National i z uwagi na korzyści skali spowodowała spadek rentowności przedsiębiorstwa BAC, nie doprowadziła ona do powielenia nierentownych portów lotniczych. Stan ten znajduje uzasadnienie w szczególności w wysokiej gęstości zaludnienia⁽²¹⁸⁾ i znacznym zapotrzebowaniu na przewozy lotnicze⁽²¹⁹⁾ w obszarach napływu klientów portów lotniczych Charleroi i Bruxelles-National, dzięki czemu oba porty lotnicze mogły być rentowne.

6.3.2.2. Konieczność interwencji państwa

- (608) Jak określono w pkt 116 i 118 wytycznych lotniczych „Pomoc państwa należy stosować w sytuacjach, w których taka pomoc może przynieść istotną poprawę, której nie może zapewnić samoistne działanie rynku. (...) W obecnych warunkach rynkowych ze względu na wysokie koszty stałe zapotrzebowanie na finansowanie publiczne kosztów operacyjnych będzie różne w zależności od wielkości portu lotniczego i zazwyczaj będzie proporcjonalnie większe w przypadku mniejszych portów lotniczych”. Komisja uważa, że porty lotnicze o rocznym przepływie pasażerów wynoszącym 1–3 mln „zazwyczaj powinny być w stanie pokryć większość ponoszonych przez siebie kosztów operacyjnych” i że porty lotnicze o rocznym przepływie pasażerów przekraczającym 3 mln pasażerów „zazwyczaj są rentowne na poziomie operacyjnym i powinny być w stanie pokryć swoje koszty operacyjne”.
- (609) Komisja zauważa jednak, że pkt 119 wytycznych lotniczych, który stanowi: „W związku z tym Komisja uważa, że aby port lotniczy kwalifikował się do otrzymania pomocy operacyjnej, roczny przepływ w danym porcie lotniczym nie może przekraczać 3 mln pasażerów⁽²²⁰⁾”, nie ma zastosowania do pomocy przyznanej przed dniem 4 kwietnia 2014 r.
- (610) W 2002 i 2003 r., czyli w chwili, w której podjęto decyzję o przyznaniu środków, ruch w porcie lotniczym Charleroi wynosił 1-2 mln pasażerów. W biznesplanie spółki BSCA z 2002 r. przewidywano, że w 2011 r. ruch przekroczy 3 mln pasażerów.
- (611) W biznesplanie spółki BSCA z 2002 r. przewidywano, że nawet po przyznaniu pomocy spółka BSCA stanie się rentowna dopiero w 2005 r. (spółka BSCA faktycznie stała się rentowna w 2004 r.). Jeżeli zatem opłata koncesyjna byłaby równa opłacie zgodnej z ceną rynkową, Region i spółka SOWAER mogłyby oczekiwać, że spółka BSCA będzie ponosić straty z działalności operacyjnej przynajmniej w pierwszych latach i że będzie się znajdowała w trudnej sytuacji finansowej, co mogłoby zagrozić funkcjonowaniu portu lotniczego Charleroi i jego rozwojowi, a co za tym idzie osiągnięciu celu związanego z rozwojem gospodarczym pomocy. Podobnie przy braku podwyższenia kapitału w 2002 r. spółka BSCA znalazłaby się w trudnej sytuacji finansowej, która mogłaby zakłócić funkcjonowanie i rozwój portu lotniczego Charleroi. Ponadto przy braku pomocy spółka BSCA musiałaby wymagać od przedsiębiorstwa Ryanair i pozostałych przedsiębiorstw lotniczych znacznie wyższych opłat lotniczych, aby zapewnić swoją własną równowagę finansową. Przy tym założeniu możliwe jest, by przedsiębiorstwo Ryanair, główny klient spółki BSCA, zdecydowało się przenieść swoją bazę z Charleroi do innego portu lotniczego, a nawet w znacznym stopniu zmniejszyć swoją działalność w tym porcie lotniczym, co również zakłóciłoby rozwój portu lotniczego i korzyści, jakich spodziewałby się Region pod względem rozwoju gospodarczego.
- (612) Na podstawie biznesplanu z 2002 r. Komisja uważa, że pomoc z 2002 r. i z 2003 r. była konieczna.

⁽²¹⁷⁾ Zob. przypis 209.

⁽²¹⁸⁾ Obszary napływu klientów obu portów lotniczych obejmują Region Stołeczny Brukseli, który liczy 1,2 mln mieszkańców i którego gęstość zaludnienia wynosi 7 250 mieszkańców na km². Gęstość zaludnienia w Belgii (której obszar nie odpowiada, co prawda, dokładnie obszarom napływu klientów obu portów lotniczych) jest jedną z najwyższych na świecie i wynosi 364 mieszkańców na km².

⁽²¹⁹⁾ Obszary napływu klientów obu portów lotniczych obejmują Region Stołeczny Brukseli. Stanowi on siedzibę instytucji europejskich, organizacji międzynarodowych i przedsiębiorstw wielonarodowych, co sprawia, że istnieje w nim silne zapotrzebowanie na przewozy lotnicze. Ponadto produkt krajowy brutto na mieszkańca w Belgii (której obszar nie odpowiada, co prawda, dokładnie obszarom napływu klientów obu portów lotniczych) wyrażony w standardach siły nabywczej wynosi ponad 20 % średniej Unii Europejskiej (źródło: Eurostat).

⁽²²⁰⁾ Faktyczny średni roczny przepływ pasażerów w okresie dwóch lat budżetowych poprzedzających rok, w którym pomoc zgłoszono lub faktycznie przyznano lub wypłacono, w przypadku pomocy niezgłoszonej. W przypadku nowo powstałego pasażerskiego portu lotniczego należy uwzględnić przewidywany średni roczny przepływ pasażerów w okresie dwóch lat obrotowych po rozpoczęciu obsługi komercyjnego pasażerskiego ruchu lotniczego. Progi te dotyczą podróży w jedną stronę. Oznacza to, że pasażer lecący na przykład do danego portu lotniczego i z powrotem zostałby policzony dwukrotnie, dotyczy to poszczególnych tras. Jeżeli port lotniczy należy do grupy portów lotniczych, liczbę przelotów pasażerskich ustala się na podstawie każdego indywidualnego portu lotniczego.

6.3.2.3. Właściwy charakter pomocy państwa jako instrumentu polityki

- (613) W pkt 120 wytycznych lotniczych przewiduje się, że „państwa członkowskie muszą wykazać, że pomoc jest odpowiednia do osiągnięcia zamierzonego celu lub do rozwiązania problemów, które mają zostać rozwiązane dzięki pomocy. Środek pomocy nie zostanie uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym, jeżeli możliwe jest osiągnięcie tego samego celu przy zastosowaniu instrumentów polityki lub instrumentów pomocy w mniejszym stopniu zakłócających konkurencję”.
- (614) W duchu pkt 121–123 wytycznych lotniczych – nawet jeżeli punkty te z formalnego punktu widzenia nie mają zastosowania w niniejszej sprawie – można zbadać, czy istniał instrument polityki pozwalający na osiągnięcie tego samego celu, który sprzyjałby wydajnemu zarządzaniu portem lotniczym. Instrumenty, za pomocą których ustala się uprzednio kwotę pomocy jako kwotę obejmującą przewidywane niedopasowanie poziomu płynności do kosztów operacyjnych, stanowią przykład instrumentów sprzyjających wydajnemu zarządzaniu portem lotniczym.
- (615) Opłatę koncesyjną uiszczoną przez spółkę BSCA zdefiniowano *ex ante*, a zatem stanowi ona zachętę dla spółki BSCA do wydajnego zarządzania portem lotniczym. Jeżeli natomiast dotacja wpłacona przez Region z tytułu usług zależy od poniesionych kosztów, a nie od kwoty ryczałtowej określonej *ex ante*, część tej dotacji związana z usługami o charakterze gospodarczym pozostaje stosunkowo niewielka. Podobnie podwyższenie kapitału z 2002 r. stanowi jednorazową interwencję, która nie wynika z kwoty ryczałtowej zdefiniowanej *ex ante*, lecz dotyczy stosunkowo niewielkiej kwoty w odniesieniu do kwot pomocy wynikających z umów z 2002 r. i z decyzji w sprawie inwestycji z 2003 r. Komisja stwierdza zatem, że pomoc na rzecz spółki BSCA stanowi zachętę do wydajnego zarządzania portem lotniczym i stanowi właściwy instrument polityki.

6.3.2.4. Istnienie efektu zachęty

- (616) W pkt 124 wytycznych lotniczych określa się, że „Pomoc operacyjna ma efekt zachęty, jeżeli w sytuacji braku pomocy operacyjnej, uwzględniając ewentualne istnienie pomocy inwestycyjnej oraz poziom ruchu, prawdopodobne jest, że poziom działalności gospodarczej danego portu lotniczego ulegnie znacznemu zmniejszeniu”.
- (617) Pomoc na rzecz spółki BSCA pozwoliła na modernizację portu lotniczego Charleroi i zwiększenie jego przepustowości przy jednoczesnym zachowaniu kosztów operacyjnych spółki BSCA na poziomie pozwalającym na oferowanie i utrzymywanie atrakcyjnych warunków na rzecz korzystających przedsiębiorstw lotniczych, w szczególności przedsiębiorstwa Ryanair, unikając znalezienia się w szczególnie trudnej sytuacji finansowej. Jak wskazano w motywie 611, przy braku pomocy spółka BSCA musiałaby wymagać od przedsiębiorstwa Ryanair i pozostałych przedsiębiorstw lotniczych znacznie wyższych opłat lotniczych. Przy tym założeniu możliwe jest, by przedsiębiorstwo Ryanair, główny klient spółki BSCA, zdecydowało się przenieść swoją bazę z Charleroi do innego portu lotniczego, a nawet w znacznym stopniu zmniejszyć swoją działalność w tym porcie lotniczym.
- (618) Komisja stwierdza w związku z tym, że przy braku pomocy poziom działalności gospodarczej portu lotniczego Charleroi prawdopodobnie znacznie by spadł. Komisja uważa zatem, że pomoc miała efekt zachęty.

6.3.2.5. Proporcjonalność kwoty pomocy (pomoc ograniczona do niezbędnego minimum)

- (619) Zgodnie z pkt 125 wytycznych lotniczych: „Aby pomoc operacyjna dla portów lotniczych była proporcjonalna, musi być ograniczona do minimum niezbędnego do prowadzenia działalności objętej pomocą”.
- (620) Aby określić, czy pomoc jest proporcjonalna, należy zbadać, czy biznesplan spółki BSCA (uwzględniający pomoc) pozwalał spółce BSCA na oczekiwanie zysku nieprzekraczającego rozsądnego zysku.
- (621) W biznesplanie spółki BSCA z 2002 r. wykazuje się zwrot z kapitału własnego przewidzianego na okres 2002–2015 w wysokości 8,3 % i zwrot z zainwestowanego kapitału w wysokości 9,6 %. Biorąc pod uwagę, że w celu zastosowania kryterium prywatnego inwestora Komisja stwierdziła, że w 2002 r. można było oczekiwać stopy zwrotu z kapitału własnego wynoszącej 9 % ⁽²²¹⁾, Komisja stwierdza, że zysk przewidziany *ex ante* nie przekraczał rozsądnego poziomu. W zakresie, w jakim pomoc opracowano w celu zapewnienia spółce BSCA pokrycia tych kosztów oraz zysku nieprzekraczającego rozsądnego poziomu, pomoc z 2002 i 2003 r. można uznać za proporcjonalną.

⁽²²¹⁾ Ścisłej rzecz ujmując, zastosowano stopę dyskontową wynoszącą 9 % (zob. motyw 437), opierała się ona średnim ważonym koszcie kapitału wysokości 9 %, który z kolei opierał się na stopie zwrotu z kapitału własnego wynoszącej 9 %, biorąc pod uwagę, że spółka SOWAER nie miała długów.

6.3.2.6. Uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej.

- (622) W pkt 137 wytycznych lotniczych podkreśla się znaczenie oceny skutków pomocy pod względem zakłóceń konkurencji w odniesieniu do pomocy przyznanej przed dniem 4 kwietnia 2014 r. Stanowi on bowiem, że: „Oceniając zgodność pomocy operacyjnej przyznanej przed dniem 4 kwietnia 2014 r., Komisja weźmie pod uwagę w szczególności zakłócenia konkurencji”.
- (623) Ponadto zgodnie z pkt 131 wytycznych lotniczych: „Oceniając zgodność pomocy operacyjnej ze wspólnym rynkiem, Komisja weźmie pod uwagę zakłócenia konkurencji i wpływ na wymianę handlową. Jeżeli port lotniczy znajduje się na tym samym obszarze ciężenia co inny port lotniczy posiadający niewykorzystaną przepustowość, w biznesplanie opartym na solidnych prognozach dotyczących ruchu pasażerskiego i towarowego należy określić prawdopodobny wpływ na ruch w innych portach lotniczych znajdujących się na tym samym obszarze ciężenia”.
- a) Identyfikacja obszaru napływu klientów i konkurencyjnych portów lotniczych
- (624) Zdaniem Belgii obszar napływu klientów portu lotniczego Charleroi obejmuje teren do dwóch godzin drogi i obejmuje 15 mln potencjalnych klientów tanich linii lotniczych. Obszar ten obejmuje Belgię, północ Francji, południe Niderlandów, północ Luksemburga i daleki zachód Niemiec.
- (625) W pobliżu Charleroi znajduje się wiele portów lotniczych, których obszary napływu klientów pokrywają się z obszarem napływu klientów Charleroi: Liège (49 min. szosą, 78 km odległości) – należy jednak uściślić, że port lotniczy w Liège specjalizuje się we frachcie – Lille (1 godz. i 12 min., 121 km), a przede wszystkim Bruxelles-National (46 min., 69 km ⁽²²²⁾) ⁽²²³⁾.
- (626) Obszar napływu klientów portu lotniczego Charleroi w dużym stopniu pokrywa się z obszarem napływu klientów portu lotniczego Bruxelles-National. Obszar nakładania się obejmuje zwłaszcza Region Stołeczny Brukseli, który stanowi obszar o najwyższej gęstości zaludnienia obszaru nakładania się, którego liczba mieszkańców wynosi 1,2 mln. Nawet jeżeli port lotniczy Charleroi jest bardziej oddalony od Brukseli niż port lotniczy Bruxelles-National, czas podróży szosą z centrum Brukseli do port lotniczego Charleroi jest wyższy o zaledwie 30 minut od czasu podróży do portu lotniczego Bruxelles-National.

Tabela 28

Odległości i czas podróży z centrum Brukseli do portów lotniczych Charleroi i Bruxelles-National

Z centrum Brukseli do...	Charleroi	Bruxelles-National
Odległość	46 km	12 km
Samochodem	45 min	16 min
Autobusem	45 min	18 min
Pociągiem	50 min. (przez Charleroi Sud)	17 min

Źródło: decyzja Komisji z dnia 27 lutego 2013 r. w sprawie Ryanair / Aer Lingus

⁽²²²⁾ Dla porównania odległość między portem lotniczym Frankfurt-Hahn a głównym portem lotniczym we Frankfurcie wynosi 120 km.

⁽²²³⁾ Czas i odległości zgodnie ze stroną <https://maps.google.com>.

b) Analiza zakłóceń konkurencji wywołanych przez pomoc

(627) Zakłócenia konkurencji wywołane przez pomoc mogą być związane z tym, że:

- spółka BSCA przyciąga do portu lotniczego Charleroi przedsiębiorstwa lotnicze, których nie byłby on w stanie przyciągnąć bez pomocy i które mogłyby przyznać swoje środki (samoloty, załogi) innym portom lotniczym, w szczególności położonym najbliżej, jak np. Bruxelles-National,
- pomoc może wpłynąć na zachowanie niektórych pasażerów, którzy biorąc pod uwagę wymogi związane z miejscem wylotu i miejscem przeznaczenia, mogą wybrać między usługą, której miejscem wylotu lub miejscem przeznaczenia jest port lotniczy Charleroi a usługą, której miejscem wylotu lub miejscem przeznaczenia jest port lotniczy Bruxelles-National. Pasażerowie ci mogą zostać przyciągnięci przez niskie taryfy oferowane przez przedsiębiorstwa lotnicze działające w Charleroi (taryfy, które mogłyby być wyższe przy braku pomocy na rzecz spółki BSCA) ze szkodą dla przedsiębiorstw działających w Bruxelles-National.

(i) Badanie substytucyjności ofert na usługi portów lotniczych Charleroi i Bruxelles-National

(628) Zdaniem Belgii, jeżeli chodzi o brak lub o uniknięcie negatywnego skutku dla konkurencji, w celu oceny tego warunku Komisja musi odnieść się do chwili przyznania finansowania publicznego, aby ocenić, czy warunek ten został spełniony. Ponadto zdaniem Belgii rozwój portu lotniczego Charleroi wynika z utworzenia się nowego rynku w szczególnym segmencie, którego nie rozwijano w porcie lotniczym Bruxelles-National w momencie przyznania pomocy - w segmencie tanich linii lotniczych. Ponadto w dwóch badaniach przeprowadzonych przez niezależnych ekspertów, Roland Berger International Management Consultant i GTM, stwierdzono nieodległe przepełnienie portu lotniczego Bruxelles-National oraz brak wspólnych klientów obu portów lotniczych. Przedsiębiorstwa działające w porcie lotniczym w Brukseli nie miały wówczas żadnych interesów w porcie lotniczym Charleroi, podczas gdy przedsiębiorstwo Ryanair, główny użytkownik portu lotniczego Charleroi, nie miało wówczas żadnej strategii rozpoczęcia działalności w głównych portach lotniczych. W 2000 r. port lotniczy Charleroi odnotował znaczne pogorszenie swojego wizerunku, co potwierdzają badania przeprowadzone przez firmy GTM i Roland Berger International Management Consultant. Jego infrastruktura była ciasna, ograniczona i słabo uczęszczana. Port lotniczy oferował tylko jedno regularne połączenie i kilka lotów czarterowych w okresie letnim. W związku z tym zdaniem Belgii nie można było uznać, że w tym czasie port lotniczy Charleroi mógł również stanowić konkurencję dla portu lotniczego Bruxelles-National. Ponadto, port lotniczy Bruxelles-National był uprzywilejowany pod względem infrastruktury (wiele terminali, wiele pasów startowych itd.) i dostępności, dzięki małej odległości od stolicy i połączeniu kolejowemu, którego port lotniczy Charleroi jest pozbawiony.

(629) Jeżeli chodzi o te uwagi Belgii, Komisja zauważa, co następuje:

- nawet przyjmując, że do celów analizy zgodności w badaniu skutków pomocy pod względem zakłóceń konkurencji należy uwzględnić moment przyznania pomocy, należałoby jednak rozważyć długo- i krótkoterminowe skutki pomocy, które można było przewidzieć w chwili przyznania pomocy. W chwili przyznania pomocy można było przewidywać, że pomoc pozwoli spółce BSCA na oferowanie bardzo korzystnych taryf na usługi, które będzie ona mogła zaoferować zwłaszcza dzięki inwestycjom przeprowadzonym przez spółkę SOWAER, wynikiem których będzie znaczne zwiększenie przepustowości portu lotniczego Charleroi. W tym względzie można przypomnieć, że w biznesplanie z 2002 r. przewidywano znaczny wzrost ruchu w porcie lotniczym Charleroi, który miał wzrosnąć z 1,2 mln pasażerów w 2002 r. do blisko 3 mln pasażerów w 2010 r. W chwili przyznania pomocy na rzecz spółki BSCA było więc jasne, że pomoc umożliwi spółce BSCA znaczny rozwój i że nie można wykluczyć, iż rozwój nastąpi częściowo ze szkodą dla konkurencyjnych portów lotniczych, zwłaszcza Bruxelles-National,
- Belgia wskazuje, że w chwili przeprowadzania badania przez firmy Roland Berger International Management Consultant i GTM port lotniczy Bruxelles-National był bliski przepełnienia. Komisja stwierdza jednak, że w chwili przyznania środków, tzn. w kwietniu 2002 r. i w kwietniu 2003 r. przedsiębiorstwo lotnicze Sabena ogłosiło upadłość, co w znacznym stopniu wpłynęło na ruch w porcie lotniczym Bruxelles National, który spadł z 19,7 mln pasażerów w 2001 r. do 14,4 mln pasażerów w 2002 r. W chwili przyznania środków port lotniczy Bruxelles-National nie był więc bliski przepełnienia.

- (630) Jeżeli chodzi o badanie substytucyjności ofert na usługi portów lotniczych Charleroi i Bruxelles-National, Komisja przyznaje, że oba porty lotnicze nie są w pełni substytucyjne:
- z powodu stosunkowego oddalenia portu lotniczego Charleroi od centrum aglomeracji Brukseli oraz jego profilu ukierunkowanego na tanie linie lotnicze (zarówno ze względu na infrastrukturę, przedsiębiorstwa lotnicze, które z niego korzystają, jak i usługi, jakie oferuje), port lotniczy Charleroi nie stanowi alternatywy dla portu lotniczego Bruxelles-National dla niektórych kategorii pasażerów (zwłaszcza dla pasażerów biznesowych, dla których priorytetem jest czas podróży),
 - profil portu lotniczego Charleroi jest ukierunkowany na loty krótkiego zasięgu typu point-to-point, przez co nie stanowi on realnej alternatywy dla portu lotniczego Bruxelles-National dla przedsiębiorstw lotniczych, takich jak przedsiębiorstwo Brussels Airlines, które obsługują loty długiego zasięgu lub opierają się na modelu „hub-and-spoke” polegającego na zasileniu sieci długiego zasięgu z „hubu” portu lotniczego przez przesiadających się pasażerów którzy dostają się do hubu za pośrednictwem sieci krótkiego i długiego zasięgu,
 - jest mało prawdopodobne, by port lotniczy Bruxelles-National stanowił wiarygodną alternatywę dla portu lotniczego Charleroi dla niektórych kategorii pasażerów, dla których cena odgrywa ważną rolę.
- (631) Nie zmienia to faktu, że oferty częściowo się pokrywają. O ile prawdą jest, że w chwili przyznania pomocy pokrycie to było mniejsze, to jednak już istniało. Ponadto można było przewidzieć, że w związku z przyznaniem pomocy oferty obu portów lotniczych będą w większym stopniu ze sobą konkurować. Port lotniczy Charleroi oferuje loty, które mogą zainteresować część klientów portu lotniczego Bruxelles-National korzystających z lotów krótkiego i długiego zasięgu. Następujące dane wykazują zmianę liczby połączeń obsługiwanych z portu lotniczego Charleroi, w tym połączenia, dla których połączenie z portu lotniczego Bruxelles-National oferowano do tego samego miejsca przeznaczenia.

Tabela 29

Połączenia obsługiwane z portu lotniczego Charleroi, w tym połączenia, dla których to samo miejsce przeznaczenia jest obsługiwane z portu lotniczego Bruxelles-National

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Liczba połączeń z portu lotniczego Charleroi	7	9	11	17	14	26	33	52	67	84	91	97	102
w tym połączenia, dla których to samo miejsce przeznaczenia jest obsługiwane z portu lotniczego Bruxelles-National	5	5	7	9	9	16	21	32	38	53	60	63	63

Źródło: załącznik 11 do pisma Belgii przekazanego w dniu 7 lutego 2014 r.

- (632) Liczba połączeń oferowanych zarówno w porcie lotniczym Charleroi, jak i w porcie lotniczym Bruxelles-National znacznie się więc zwiększyła (z 5 w 2002 r. do 63 w 2013 r.), co powoduje silną presję konkurencyjną na port lotniczy Bruxelles-National.

(ii) Badanie skutków pomocy

- (633) Zdaniem organu zarządzającego portem lotniczym Bruxelles-National (zwanego dalej „BAC”) ze względu na to istotne nakładanie się połączeń odlatujących obsługiwanych z portu lotniczego Charleroi oraz miejsc przeznaczenia obsługiwanych przez loty odlatające z portu lotniczego Bruxelles-National skutek pomocy, który umożliwia spółce BSCA oferowanie przedsiębiorstwom lotniczym szczególnie atrakcyjnych cen, jest bardzo istotny dla portu lotniczego Bruxelles-National. Zakłócenie konkurencji jest szczególnie silne w odniesieniu do krótkich lotów, ponieważ opłata wpływa w stosunkowo większym stopniu na ceny krótkich lotów niż na ceny długich lotów.

(634) W tabeli 30 przedstawiono zmiany liczby pasażerów odlatujących i przylatujących za pośrednictwem lotów krótkich w Charleroi i Bruxelles-National (porty Bruxelles-National i Charleroi nie były konkurentami w zakresie lotów długodystansowych, ponieważ takich lotów nie oferowano ich w Charleroi).

Tabela 30

Zmiany liczby pasażerów (w mln) lotów „krótkodystansowych” odlatujących i przylatujących w porcie lotniczym Bruxelles-National (BRU) i w porcie lotniczym Charleroi (CRL)

	BRU		CRL		BRU + CRL	
	Rynek lotów krótkodystansowych (liczba pasażerów w mln)	Roczna zmiana (w %)	Rynek lotów krótkodystansowych (liczba pasażerów w mln)	Roczna zmiana (w %)	Rynek lotów krótkodystansowych (liczba pasażerów w mln)	Roczna zmiana (w %)
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

Źródło: Uwagi przedsiębiorstwa BAC z dnia 8 maja 2014 r.

(635) Z tabeli przedstawionej w motywie 634 wynika, że chociaż w 2004 r. ruch w Charleroi odpowiadał jedynie 17 % ruchu w Bruxelles-National w segmencie lotów krótkodystansowych, w 2013 r. stanowił on prawie 55 %. Wzrost ruchu w porcie lotniczym Charleroi był szczególnie intensywny w latach 2008–2010, chociaż w tym samym czasie ruch w segmencie lotów krótkodystansowych w Bruxelles-National ulegał zmniejszeniu. Ten istotny rozwój portu lotniczego Charleroi w latach 2008–2010 jest częściowo uzasadniony otwarciem w 2008 r. nowego terminalu, który sfinansowała spółka SOWAER i za który, jak ustalono w niniejszej decyzji ustalono, spółka BSCA nie płaćca ceny rynkowej.

(636) Zdaniem przedsiębiorstwa BAC ta sytuacja doprowadziła do utraty przychodu odpowiadającego 2,5 mln pasażerów, tj. do straty wynoszącej 50 mln EUR rocznie. Przedsiębiorstwo BAC ocenia, że na 4 mln dodatkowych pasażerów w Charleroi w 2011 r. w porównaniu z 2005 r. prawdopodobnie jedynie 1,5 mln pasażerów było nowymi klientami, podczas gdy pozostałe 2,5 mln było pasażerami, którzy w innych okolicznościach staliby się lub pozostaliby klientami portu lotniczego Bruxelles-National.

(iii) Wniosek

(637) Komisja stwierdza, że:

- porty lotnicze Charleroi i Bruxelles-National są konkurentami w zakresie niektórych bezpośrednich lotów krótko- i średniodystansowych oraz w odniesieniu do niektórych użytkowników,
- port lotniczy Bruxelles-National nie jest przepelniony,
- pomoc umożliwiła spółce BSCA oferowanie przedsiębiorstwom lotniczym szczególnie atrakcyjnych cen za świadczone przez nią usługi portu lotniczego. Komisja uważa, że bez pomocy spółka BSCA niewątpliwie nie byłaby w stanie doprowadzić do tego, aby przedsiębiorstwo Ryanair wprowadziło w porcie lotniczym Charleroi dużą liczbę lotów. Rozwój portu lotniczego Charleroi był jeszcze bardziej intensywny w związku z tym, że Region podjął decyzję o znacznych inwestycjach w port lotniczy Charleroi, a tym samym o zwiększeniu jego przepustowości: teoretyczna przepustowość portu lotniczego przed inwestycjami przeprowadzonymi dzięki środkom z 2002 r. i 2003 r. wynosząca 1 mln pasażerów zwiększyła się zatem do teoretycznej przepustowości wynoszącej 3 mln pasażerów po przeprowadzeniu inwestycji (należy zauważyć, że rzeczywista przepustowość jest faktycznie większa, jak potwierdzają dane liczbowe dotyczące ruchu w porcie lotniczym Charleroi, ponieważ przekroczenie nominalnej przepustowości terminalu jest co do zasady możliwe poprzez obniżenie poziomu wygody pasażerów lub dokonanie kilku dostosowań, które nie wymagają dużych inwestycji).

(638) W związku z tym Komisja stwierdza, że pomoc spowodowała znaczne zakłócenie konkurencji ze szkodą dla portów lotniczych będących konkurentami portu lotniczego Charleroi, w tym przede wszystkim dla portu lotniczego Bruxelles-National. Jeżeli chodzi o podwyższenie kapitału w 2002 r., przy założeniu, że stanowi ono pomoc, przyczyniło się ono do tego zakłócenia, ponieważ umożliwiło spółce BSCA uniknięcie trudności finansowych oraz zapewnienie rozwoju portu lotniczego Charleroi. Stopień, w jakim to podwyższenie przyczyniło się do zakłócenia konkurencji, jest jednak umiarkowany, ponieważ jest to jednorazowa interwencja na ograniczoną kwotę w porównaniu z kwotami pomocy wynikającymi z innych środków objętych niniejszym badaniem, a ponadto interwencja ta miała miejsce na początku etapu rozwoju portu lotniczego, kiedy ruch w tym porcie był nadal dość umiarkowany w porównaniu do ruchu w porcie lotniczym Bruxelles-National.

(639) Komisja stwierdza, że od chwili przyznania pomocy ruch w porcie lotniczym Charleroi zwiększył się ponad pięciokrotnie ⁽²²⁴⁾ (wzrost ten w znacznym stopniu przewyższa średni wzrost w portach lotniczych), podczas gdy ruch w porcie lotniczym Bruxelles-National w segmencie bezpośrednich lotów krótko- i średniodystansowych utrzymywał się na tym samym poziomie od 2004 r. Fakt ten potwierdza również *a posteriori*, że część wzrostu w porcie lotniczym Charleroi miała miejsce ze szkodą dla wzrostu w porcie lotniczym Bruxelles-National. Komisja zauważa również, że począwszy od 2008 r., wpływ portu lotniczego Charleroi na konkurencję był szczególnie silny w następstwie wzrostu przepustowości tego portu, który umożliwiły w szczególności inwestycje przeprowadzone przez spółkę SOWAER.

(640) Komisja stwierdza również, że od początku 2014 r. port lotniczy Bruxelles-National przyjmuje przedsiębiorstwo Ryanair i rozwija się w segmencie tanich linii lotniczych. Port ten przyjmował już przedsiębiorstwo Vueling. W przyszłości konkurencja między oboma portami lotniczymi może się zatem jeszcze bardziej zwiększyć, ponieważ oba porty lotnicze mogą przyciągać te same przedsiębiorstwa lotnicze i te same segmenty klientów.

(641) Na podstawie powyższych elementów Komisja stwierdza, że pomoc spowodowała znaczne zakłócenie konkurencji poprzez zmniejszenie kosztów operacyjnych spółki BSCA dzięki opłatom koncesyjnym na niezwykle niskim poziomie. Zakłócenie to było wprawdzie ograniczone w pierwszych latach po przyznaniu przedmiotowych środków, tj. w latach 2002 i 2003, ponieważ inwestycje nie były jeszcze ukończone i port lotniczy Charleroi odnotowywał nadal ograniczony ruch, jednak następnie zwiększyło się ono i w chwili obecnej jest znaczne.

6.3.2.7. Wniosek dotyczący zgodności pomocy na rzecz spółki BSCA na podstawie art. 107 ust. 3 TFUE

(642) Komisja stwierdza, że pomoc na rzecz spółki BSCA przyczyniła się do regionalnego rozwoju gospodarczego, lecz wywiera ona znaczny i coraz większy wpływ na porty lotnicze konkurujące z portem lotniczym Charleroi, a w szczególności na port lotniczy Bruxelles-National.

⁽²²⁴⁾ Tabela 4: Roczne statystyki ruchu w porcie lotniczym Charleroi.

- (643) Komisja zauważa, że gdyby pomoc przyznano po wejściu w życie wytycznych lotniczych, a więc po dniu 4 kwietnia 2014 r., nie można by uznać jej za zgodną z rynkiem wewnętrznym. W pkt 119 wytycznych lotniczych przewidziano bowiem, że „aby port lotniczy kwalifikował się do otrzymania pomocy operacyjnej, roczny przepływ w danym porcie lotniczym nie może przekraczać 3 mln pasażerów”.
- (644) Wspomnianą pomoc przyznano przed dniem 4 kwietnia 2014 r. i pkt 119 wytycznych lotniczych nie ma zastosowania. Zgodnie z wytycznymi lotniczymi Komisja powinna jednak przeanalizować niezgodną z prawem pomoc operacyjną przyznaną portom lotniczym, uwzględniając zakłócenie konkurencji, które spowodowała ta pomoc⁽²²⁵⁾. Zdaniem Komisji wymóg ten oznacza konieczność zajęcia stanowiska na temat przedmiotowej pomocy w świetle jej pozytywnych skutków w odniesieniu do celu leżącego w interesie ogólnym, którego osiągnięciu ta pomoc służy, z jednej strony oraz jej negatywnych skutków w odniesieniu do konkurencji i wymiany handlowej z drugiej strony. W niniejszym przypadku ustalono, że pomoc miała znaczący pozytywny wpływ na rozwój gospodarczy Charleroi i jego regionu, przy czym rozwój ten można uznać za cel leżący w interesie ogólnym uzasadniający pomoc operacyjną, a jednocześnie przyniosła negatywne skutki, które nabrały znaczenia i z biegiem czasu uległy wzmocnieniu i stały bardzo znaczące.
- (645) W niniejszym przypadku, biorąc pod uwagę, że negatywne skutki pomocy, początkowo ograniczone, wzrastały z czasem w sposób ciągły i stały się nadmierne, Komisja uważa, że Region-SOWAER powinien był, począwszy o określonej dacie, wymagać od spółki BSCA uiszczania opłaty koncesyjnej zgodnej z poziomem, który określono by w momencie przyznania przedmiotowych środków, w 2002 r. i 2003 r., jeżeli Region-SOWAER postępowałby wobec spółki BSCA zgodnie z testem prywatnego inwestora udostępniającego swoją infrastrukturę w celu osiągnięcia rentowności. Spółka BSCA korzystałaby wówczas tymczasowo z niższej pomocy operacyjnej w formie opłaty koncesyjnej do odnośnej dacie, a nie po niej.
- (646) Komisja uważa, że aby doprowadzić do negatywnego wpływu pomocy na konkurencję i wymianę handlową do dopuszczalnego poziomu i aby pomoc była zgodna z rynkiem wewnętrznym, należy wdrożyć to podejście *ex post* w formie (i) odzyskania od spółki BSCA kwoty pomocy otrzymanej od odnośnej dacie oraz (ii) skorygowania zasad obliczania opłaty koncesyjnej na okres od dnia przyjęcia niniejszej decyzji do wygaśnięcia koncesji, z której korzysta spółka BSCA, tak aby w tym okresie spółka BSCA uiszczała na rzecz Regionu-SOWAER opłatę koncesyjną zgodną z poziomem, który określono by w momencie przyznania przedmiotowych środków, w 2002 r. i 2003 r., jeżeli Region-SOWAER postępowałby wobec spółki BSCA zgodnie z testem prywatnego inwestora.
- (647) Odnośna data, która wynika ze zrównoważenia pozytywnych skutków dla lokalnego rozwoju gospodarczego i negatywnych skutków dla konkurencji, nie może być jedynie wynikiem zastosowania metody analizy gospodarczej, lecz wymaga zastosowania przez Komisję szerokiego marginesu swobody, którym dysponuje ona w zakresie zgodności pomocy państwa z rynkiem wewnętrznym.
- (648) W związku z tym Komisja zauważa, że wejście w życie wytycznych lotniczych dnia 4 kwietnia 2014 r. stanowi istotną zmianę w dziedzinie publicznego wsparcia dla portów lotniczych, ponieważ zgodnie z wytycznymi lotniczymi od tej dacie państwa członkowskie nie mogą już przyznawać nowej pomocy operacyjnej portom lotniczym, w których odnotowuje się ruch powyżej 3 mln pasażerów. Wyrażnym celem tego postanowienia jest ograniczenie, od dnia 4 kwietnia 2014 r., negatywnych skutków pomocy operacyjnej przyznawanej portom lotniczym. Komisja uważa, że data ta stanowi również właściwy punkt odniesienia w niniejszej sprawie i że można ją uznać za datę, od której spółka BSCA powinna była zaprzestać korzystania ze zbyt niskiej opłaty koncesyjnej na podstawie środków z 2002 r. i z 2003 r. Jeżeli chodzi o podwyższenie kapitału z 2002 r., w świetle rozważań przedstawionych w motywie 638 oraz ze względu na to, że środek ten przyznano przed dniem 4 kwietnia 2014 r., Komisja uważa, że przy założeniu, że środek ten stanowi pomoc państwa, pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.
- (649) Podsumowując, Komisja uznaje, że:
- środki wdrożone przez Belgię na rzecz spółki BSCA na podstawie umów z 2002 r. i decyzji w sprawie inwestycji z 2003 r. stanowią pomoc państwa zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE do dnia 3 kwietnia 2014 r. oraz pomoc państwa niezgodną z rynkiem wewnętrznym od dnia 4 kwietnia 2014 r.,

⁽²²⁵⁾ Zob. pkt 131 i 137 wytycznych lotniczych.

- podwyższenie kapitału spółki BSCA dokonane w dniu 3 grudnia 2002 r. przez spółkę SOWAER, przy założeniu, że stanowi ono pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, stanowi pomoc państwa zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

6.4. Zastosowanie okresu przedawnienia do pomocy na rzecz spółki BSCA

- (650) W art. 15 rozporządzenia proceduralnego przewiduje się, że odzyskanie pomocy państwa podlega okresowi przedawnienia wynoszącemu dziesięć lat. Okres przedawnienia rozpoczyna się w dniu, w którym beneficjentowi przyznano pomoc niezgodną z prawem.
- (651) Zdaniem Belgii dotacja wypłacona przez Region na niektóre usługi świadczone przez spółkę BSCA związane z działalnością portu lotniczego jest objęta przedawnieniem przewidzianym w art. 15 rozporządzenia proceduralnego. Według Belgii dotację tę przyznano bowiem w dniu 9 lipca 1991 r., a więc w dniu zawarcia umowy Region/BSCA i podpisania dołączonej do niej specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Zdaniem Belgii od tego dnia, niezależnie od przyjęcia różnych przepisów pozbawionych wpływu na zasadę obowiązkowej rekompensaty tych kosztów przez Region, obowiązek wypłacenia przedmiotowej dotacji ciąży na Regionie. Jedynie niektóre rodzaje działalności pozagospodarczej, o których mowa w aneksie nr 6 z dnia 15 stycznia 2008 r., nie są objęte tym przedawnieniem.
- (652) W pierwszej kolejności Komisja przypomina, że jak wskazano w motywie 415, Komisja uznaje, że musi zbadać dotację na niektóre usługi związane z działalnością portu lotniczego w połączeniu z innymi elementami struktury koncesji (udostępnienie infrastruktury i opłata koncesyjna).
- (653) Nawet zakładając, że dotację wypłaconą przez Region na niektóre usługi związane z działalnością portu lotniczego można zbadać oddzielnie od umowy SOWAER/BSCA, Komisja odrzuca jednak analizę, zgodnie z którą środek zapewniający tę dotację nie był poddany żadnej istotnej zmianie. Przeciwnie, Komisja uważa, że każda z następujących trzech zmian w znacznym sposób zmieniła środek:

6.4.1. Aneks nr 3 z dnia 29 marca 2002 r.

- (654) Komisja zauważa, że na mocy art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia dołączonej do umowy Region/BSCA z dnia 9 lipca 1991 r. Region przyjął na siebie pokrycie kosztów za usługi z zakresu ochrony przeciwpożarowej i konserwacji jedynie na okres przejściowy.
- (655) Na mocy aneksu nr 2 do specyfikacji istotnych warunków zamówienia dołączonej do umowy wspomniany okres przejściowy został przedłużony do dnia 1 stycznia 2000 r.
- (656) Region Walonii wypłacił spółce BSCA dotacje za lata 2000 i 2001 na koszty „ochrony przeciwpożarowej i konserwacji” na podstawie prawnej oddzielnej od umowy Region /BSCA ⁽²²⁶⁾, przy czym dokumenty te nie wiązały Regionu wobec spółki BSCA po latach 2000 i 2001.
- (657) Jeżeli chodzi o 2002 r., Belgia twierdzi, że chociaż Region nadal przewidywał dalsze udzielanie rekompensaty z tytułu tych kosztów, utworzenie spółki SOWAER i wprowadzenie nowych ram prawnych spowodowały opóźnienie w formalnym potwierdzeniu przedłużenia tej rekompensaty. Zdaniem Belgii dalsze pokrywanie tych kosztów znajduje potwierdzenie w piśmie z dnia 5 lipca 2001 r. skierowanym przez spółkę BSCA do walońskiego organu ds. transportu i infrastruktury, w którym wyszczególniono główne pozycje budżetu spółki BSCA na 2002 r. dotyczące kosztów związanych z tymi usługami, w następstwie rozmowy telefonicznej, w której, według Belgii, Region potwierdził pokrycie kosztów tych usług za 2002 r.

⁽²²⁶⁾ W odniesieniu do 2000 r.: dekret z dnia 16 grudnia 1999 r. zawierający ogólny budżet wydatków regionu Walonii na rok budżetowy 2000 oraz rozporządzenie rządu Walonii z dnia 27 września 2000 r. udzielające spółce BSCA dotacji na obsługę przeznaczoną na pokrycie wydatków związanych z usługami z zakresu ochrony przeciwpożarowej i konserwacji portu lotniczego Charleroi za 2000 r.

W odniesieniu do 2001 r.: dekret z dnia 14 grudnia 2000 r. zawierający ogólny budżet wydatków regionu Walonii na rok budżetowy 2001 oraz rozporządzenie rządu Walonii z dnia 4 października 2001 r. udzielające spółce BSCA dotacji na obsługę przeznaczoną na pokrycie wydatków związanych z usługami z zakresu ochrony przeciwpożarowej i konserwacji portu lotniczego Charleroi za 2001 r.

- (658) Jak wskazano w motywach 71 i 72, na mocy aneksu nr 3 z dnia 29 marca 2002 r. do umowy koncesji Region/BSCA zmieniono art. 3 ust. 2 umowy Region/BSCA i przewidziano, że region Walonii pokrywa wydatki (koszty i inwestycje) związane z usługami z zakresu ochrony przeciwpożarowej i konserwacji. Na mocy aneksu nr 3 zmieniono również art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia i przewidziano, że koncesjonariusz przedkłada organowi udzielającemu koncesji budżet obejmujący pozycje dotyczące ochrony przeciwpożarowej i konserwacji oraz prowadzi oddzielny rachunek zysków i strat, który organ udzielający koncesji może w każdej chwili przeanalizować i skontrolować.
- (659) Komisja uważa, że aneks nr 3 z dnia 29 marca 2002 r. do umowy koncesji Region/BSCA w znaczny sposób wpływa na środek. W aneksie nr 3 ustanawia się bowiem pisemne zobowiązanie Regionu do pokrywania kosztów związanych z usługami z zakresu ochrony przeciwpożarowej i konserwacji, podczas gdy nie istniało już pisemne zobowiązanie Regionu mające zastosowanie do kosztów poniesionych przez spółkę BSCA od dnia 1 stycznia 2002 r.
- (660) Ponadto na mocy aneksu nr 3 do umowy koncesji Region/BSCA zmieniono art. 3 ust. 2 umowy Region/BSCA i przewidziano, że region Walonii pokrywa wydatki (opłaty i inwestycje) związane z usługami z zakresu ochrony przeciwpożarowej i konserwacji. Na jego mocy zmieniono również art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia i przewidziano, że koncesjonariusz przedkłada organowi udzielającemu koncesji budżet obejmujący pozycje dotyczące ochrony przeciwpożarowej i konserwacji oraz prowadzi oddzielny rachunek zysków i strat, który organ udzielający koncesji może w każdej chwili przeanalizować i skontrolować. W tym względzie Komisja podkreśla, że w aneksie nr 3 przewidziano włączenie do rachunku tworzenia dochodów kosztów inwestycji lub kosztów amortyzacji tych inwestycji, natomiast wcześniej nie miało to miejsca.
- (661) Na podstawie tych elementów Komisja stwierdza, że dotację wpłaconą przez Region na rzecz spółki BSCA z tytułu niektórych usług świadczonych przez spółkę BSCA związanych z działalnością portu lotniczego ustanowiono, a w każdym razie w znacznym stopniu zmieniono, aneksem nr 3 z dnia 29 marca 2002 r. do umowy Region/BSCA.

6.4.2. Aneks nr 5 do umowy Region/BSCA z dnia 10 marca 2006 r.

- (662) Następującymi postanowieniami aneksu nr 5 do umowy Region/BSCA z dnia 10 marca 2006 r. w znacznym stopniu zmieniono aneks nr 3:
- zgodnie z art. 3 ust. 2 pkt 2 umowy Region/BSCA zmienionym aneksem nr 5 Region rekompensuje wydatki ponoszone przez spółkę BSCA na „usługi związane z ochroną przeciwpożarową i z bezpieczeństwem ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego”, podczas gdy wcześniej to Region rekompensował wydatki ponoszone przez spółkę BSCA na usługi z zakresu „konserwacji i ochrony przeciwpożarowej”. Zdaniem Belgii celem tego nowego sformułowania było dokładniejsze zdefiniowanie kosztów, które przyjął na siebie region Walonii, ale nie wpływało ono w znaczny sposób na zakres świadczonych usług. Komisja zauważa jednak, że nawet jeżeli przy założeniu braku wiedzy o zmianie zakresu usług, z tytułu których spółka BSCA otrzymuje rekompensatę, szczegóły dotyczące wydatków pokrywanych zgodnie z art. 25 specyfikacji istotnych warunków zamówienia zmienionym aneksem nr 5 różnią się tym, że obejmują niektóre wydatki, o których wcześniej nie wspomniano: „usługi związane z bezpieczeństwem ruchu naziemnego i obszaru portu lotniczego obejmujące bieżącą konserwację obszaru portu lotniczego, (...), mniejsze prace kładzenia asfaltu, bieżącą konserwację i naprawy pasa oraz dojazdów, konserwację oraz utrzymanie operacyjne oświetlenia pasa startowego i świateł podejścia, prace związane z koszeniem trawy, odgumianie pasa startowego i jego oznakowanie, odśnieżanie i wszelkie inne usługi zapewniające bezpieczeństwo ruchu naziemnego, obszaru portu lotniczego i infrastruktury, z wyjątkiem przestrzeni handlowych strefy portu lotniczego”,
 - kwota dotacji jest ograniczona pułapem, a wcześniej nie była, okazuje się, że pułap ma zastosowanie od pierwszego wejścia w życie aneksu nr 5, a zatem ma on wpływ na kwotę dotacji wpłacanej przez Region na rzecz spółki BSCA począwszy od pierwszego roku,
 - kwota dotacji ma być poddana rewizji przed lipcem 2009 r. ⁽²²⁷⁾.

⁽²²⁷⁾ Rewizja ta miała ostatecznie miejsce dopiero w 2013 r. Nie zmienia to faktu, że wprowadzenie daty rewizji w znaczny sposób zmieniło środek.

- (663) Na podstawie tych różnych elementów Komisja stwierdza, że środek został znacząco zmieniony poprzez podpisanie aneksu nr 5 z dnia 10 marca 2006 r. do umowy Region/BSCA.

6.4.3. Aneks nr 6 do umowy Region/BSCA z dnia 15 stycznia 2008 r.

- (664) W aneksie nr 6 z dnia 15 stycznia 2008 r. do umowy koncesji Region/BSCA zmienia się w dużym stopniu aneks nr 5, znacznie rozszerzając zakres usług, z tytułu których Region płaci dotację na rzecz spółki BSCA – odtąd usługi te obejmują monitorowanie i rejestrowanie lotów, wstępne planowanie lotów, marshalling i zapewnianie ochrony. Jak wyjaśniono w sekcji 6.1.1, Komisja uważa, że usługi te, z wyjątkiem usług związanych z ochroną, stanowią usługi o charakterze gospodarczym.

6.4.4. Wniosek

- (665) Komisja stwierdza zatem, że dotacji wpłaconej przez Region na rzecz spółki BSCA z tytułu niektórych usług związanych z działalnością portu lotniczego nie można uznać za stale obowiązujący środek, którego nie zmieniono w istotny sposób od 1991 r. Wypłacenie tej dotacji opiera się na kilku nowych, kolejno zastosowanych środkach. W niniejszej decyzji bada się następujące środki: a) aneks nr 3 do umowy Region/BSCA z dnia 29 marca 2002 r., b) aneks nr 5 do umowy Region/BSCA z dnia 10 marca 2006 r. oraz c) aneks nr 6 do umowy Region/BSCA z dnia 15 stycznia 2008 r.
- (666) Środki a)–c) nie mogą być objęte dziesięcioletnim okresem przedawnienia, ponieważ między datą ich przyznania a dniem 20 kwietnia 2011 r., w którym Komisja przekazała Belgii pierwsze wezwanie do udzielenia informacji na temat pomocy na rzecz spółki BSCA, upłynęło mniej niż dziesięć lat. Jak natomiast określono w art. 15 rozporządzenia proceduralnego, jakiegokolwiek działanie, podejmowane przez Komisję lub przez Państwo Członkowskie, działające na wniosek Komisji w odniesieniu do pomocy przyznanej bezprawnie powoduje przerwanie okresu przedawnienia. Komisja stwierdza zatem, że przedawnienia, o którym mowa w art. 15 rozporządzenia proceduralnego, nie można zastosować do pomocy na rzecz spółki BSCA badanej w niniejszej decyzji.

6.5. Zastosowanie zasady uzasadnionego oczekiwania do dotacji wypłaconej przez Region na niektóre usługi związane z działalnością portu lotniczego

- (667) Zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia proceduralnego „Komisja nie wymaga windykacji pomocy, jeżeli byłoby to sprzeczne z ogólną zasadą prawa wspólnotowego”. W szczególności Komisja nie może wymagać odzyskania pomocy, której, chociaż została ona przyznana w okresie 10 lat określonym w art. 15 ust. 1 rozporządzenia proceduralnego, dotyczy uzasadnione oczekiwanie po stronie jej beneficjenta wynikające z działań lub stanowisk podejmowanych lub zajmowanych przez Komisję w przeszłości.
- (668) Jak wskazano w sekcji 5.4 niniejszej decyzji Belgia utrzymuje, że odzyskanie dotacji wypłaconej przez Region na niektóre usługi związane z działalnością portu lotniczego jest niezgodne z zasadą uzasadnionego oczekiwania.
- (669) Trybunał stwierdził jednak, że beneficjent niezgodnej z prawem pomocy nie może co do zasady powoływać się na uzasadnione oczekiwanie⁽²²⁸⁾. Beneficjent powinien był bowiem sprawdzić, czy pomoc, którą na jego rzecz przyznano, zgłoszono Komisji i czy Komisja ją zatwierdziła. W tym względzie Komisja przypomina, że pomocy na rzecz spółki BSCA nie zgłoszono Komisji.

6.5.1. Brak wyraźnych zapewnień

- (670) Ponadto, jak wyjaśnił Trybunał⁽²²⁹⁾, nie może powoływać się na naruszenie zasady uzasadnionego oczekiwania ten, „komu administracja nie udzieliła wyraźnych zapewnień (...)”.

⁽²²⁸⁾ Sprawa C-5/89 Komisja przeciwko Niemcom, Rec. 1990, s. I-3437, ECLI:EU:C:1990:320, pkt 14, sprawa C-169/95 Hiszpania przeciwko Komisji, Rec. 1997, s. I-135, ECLI:EU:C:1997:10, pkt 51, sprawa C-148/04 Unicredito Italiano, Zb.Orz. 2005, s. I-11137, ECLI:EU:C:2005:774, pkt 104.

⁽²²⁹⁾ Sprawy połączone C-182/03 i C-217/03 Belgia i Forum 187 przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2006, s. I-5479, ECLI:EU:C:2006:416, pkt 147.

- (671) Belgia utrzymuje, że w związku z brakiem wskazania podstawy roszczenia w decyzji Komisji z 2004 r. spółka BSCA uzyskała wyraźne zapewnienia, że dotacja nie mogła stanowić pomocy państwa. Belgia opiera się w szczególności na motywie 214 decyzji z 2004 r., w którym Komisja wskazuje, że „nie kwestionuje pełnoprawnej możliwości władz Walonii do dalszego przyjmowania na siebie kosztów konserwacji i ochrony przeciwpożarowej”. Wskazuje, że wspomniane uzasadnione oczekiwanie uległo wzmocnieniu przez stałą praktykę decyzyjną Komisji w tej kwestii dotyczącą rozróżnienia między działalnością gospodarczą a pozagospodarczą, które podtrzymano w decyzji Komisji w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle.
- (672) Komisja uważa, że brak podstawy roszczenia w zakresie pomocy na rzecz spółki BSCA w jej decyzji z 2004 r. nie może stanowić „wyraźnego zapewnienia”. Komisja przypomina, że ani decyzja o wszczęciu postępowania z 2002 r., ani decyzja końcowa z 2004 r. nie dotyczyły środków na rzecz spółki BSCA. Jeżeli chodzi o motyw 214 decyzji z 2004 r., Komisja podkreśla, że motyw ten należy interpretować we właściwym mu kontekście. W kontekście tym wydaje się, że wspomnianego motywu nie można rozumieć jako zatwierdzenie środka w świetle zasad pomocy państwa, ale jedynie jako wyjaśnienie rozumowania, zgodnie z którym Komisja nie bada zgodności tego środka z zasadami pomocy państwa, ale uwzględnienie niepewności związanej z przejęciem przez region kosztów finansowania niektórych usług w biznesplanie spółki BSCA, do celów zastosowania testu prywatnego inwestora do umów z 2001 r.
- (673) Jak wskazano w motywach 397–399 niniejszej decyzji, Komisja kwestionuje możliwość wnioskowania z motywów 182 i 183 decyzji w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle, że Komisja uważała w przeszłości, iż zadania porównywalne z konserwacją / bezpieczeństwem ruchu określone w umowie Region/BSCA wchodzą w zakres wykonywania prerogatyw władzy publicznej.

6.5.2. Przewidywalność zmiany linii postępowania

- (674) Jak stwierdził Trybunał⁽²³⁰⁾, „jeżeli rozsądny i przezorny prywatny inwestor jest w stanie przewidzieć wydanie przepisów wspólnotowych mogących wpłynąć na jego interesy, nie może on powoływać się na tę zasadę w razie wydania takich przepisów⁽²³¹⁾”.
- (675) Zdaniem Belgii spółka BSCA nie mogła przewidzieć, że w 2012 r. Komisja ponownie przebadła środek, w stosunku do którego nie wniosła żadnych zastrzeżeń w 2004 r. i którego Sąd nie zakwestionował w 2008 r.
- (676) Komisja nie zgadza się z tym, że zajęła stanowisko w kwestii środków na rzecz spółki BSCA, przyjmując decyzję z 2004 r. W związku z powyższym decyzja z 2012 r. nie stanowi zmiany jej linii postępowania.
- (677) Komisja nie zgadza się również, że niniejsza decyzja stanowi zmianę jej praktyki decyzyjnej dotyczącej rozróżnienia między działalnością gospodarczą a pozagospodarczą. Jeżeli chodzi o decyzję w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle przytoczoną przez Belgię w celu wykazania rzekomej zmiany sposobu postępowania Komisji, Komisja kwestionuje możliwość wnioskowania z tej decyzji, że Komisja uważała w przeszłości, iż zadania porównywalne z konserwacją / bezpieczeństwem ruchu określone w umowie Region/BSCA wchodzą w zakres wykonywania prerogatyw władzy publicznej (zob. motywy 397–399).
- (678) Komisja stwierdza zatem, że odzyskanie niezgodnej z prawem i niezgodnej z rynkiem pomocy przyznanej na rzecz spółki BSCA nie jest niezgodne z zasadą uzasadnionego oczekiwania.

7. WNIOSEK I KWANTYFIKACJA POMOCY, KTÓRĄ NALEŻY ODZYSKAĆ OD SPÓŁKI BSCA

7.1. Pomoc wdrożona niezgodnie z prawem na rzecz spółki BSCA

- (679) Komisja stwierdza, że przyjmując umowy z 2002 r. i decyzję w sprawie inwestycji z 2003 r., Belgia wdrożyła pomoc na rzecz spółki BSCA niezgodnie z prawem, z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE. Pomoc ta polega na różnicy między opłatą, jakiej wymagałby prywatny inwestor (zwaną dalej „opłatą zgodną z ceną rynkową”) a opłatami, jakie spółka BSCA faktycznie uiszczała na rzecz podmiotu Region–SOWAER.

⁽²³⁰⁾ *Idem.*

⁽²³¹⁾ Wyrok Trybunału z dnia 11 marca 1987 r. w sprawie 265/85 Van den Bergh en Jurgens BV i Van Dijk Food Products Lopik przeciwko Komisji, Rec. 1987, s. 1155, ECLI:EU:C:1987:121, pkt 44.

- (680) Opłata zgodna z ceną rynkową to opłata, którą musiałyby uiścić spółka BSCA tak, by każdy ze środków (umowy z 2002 r. oraz decyzja w sprawie inwestycji z 2003 r.) posiadał zerową wartość bieżącą netto dla podmiotu Region-SOWAER. Komisja ustaliła opłatę zgodną z ceną rynkową zgodnie z rozumowaniem przedstawionym w sekcji 6.1.2.2, co umożliwiło ustalenie, że umowy z 2002 r. i decyzja w sprawie inwestycji z 2003 r. pozwoliły na wprowadzenie niższej opłaty koncesyjnej niż opłata, której wymagałby prywatny inwestor, kierując się perspektywami rentowności.
- (681) Komisja stwierdziła, że inwestor prywatny nie wymagałby, aby od momentu podpisania umowy SOWAER/BSCA z 2002 r. spółka BSCA uiszczala opłatę odzwierciedlającą inwestycje, które spółka SOWAER zobowiązała się przeprowadzić zgodnie z tą umową, chociaż inwestycje te nie zostały zrealizowane, a spółka BSCA nie uzyskała oczekiwanych przychodów z tych inwestycji. Przejorny prywatny inwestor zgodziłby się bowiem, by opłata wzrosła jedynie jeżeli organ zarządzający mógłby wykorzystywać nowe inwestycje. W przeciwnym razie organ zarządzający mógłby napotkać trudności w zakresie środków pieniężnych w latach, w których nie mógłby jeszcze osiągać przychodów operacyjnych z tytułu nowej infrastruktury. Komisja stwierdza zresztą, że w umowie przeniesienia koncesji SOWAER/BSCA z 2002 r. przewidziano podniesienie opłaty koncesyjnej w 2007 r., czyli dwa lata po przewidywanym wówczas wprowadzeniu do użytkowania nowego terminalu (2005 r.). W związku z powyższym Komisja uważa, że przejorny prywatny inwestor zgodziłby się, by spółka BSCA uiszczala opłatę w kwocie ustalonej w umowie SOWAER-BSCA z 2002 r. do dwóch lat od końca roku wprowadzenia do użytkowania nowego terminalu (tzn. do 2007 r.), ale wymagałby, aby po tej dacie spółka BSCA uiszczala opłatę zgodną z ceną rynkową, tzn. opłatę pozwalającą podmiotowi Region-SOWAER na otrzymanie zerowej wartości bieżącej netto w całym tym okresie.
- (682) W tabeli 31 przedstawiono:
- a) zmienne opłaty koncesyjne oczekiwane od spółki BSCA zgodnie z przepisami obowiązującymi w momencie przyznania środka z 2002 r. ⁽²³²⁾;
- b) dodatkową opłatę koncesyjną określoną jako stała kwota roczna, indeksowana przy zastosowaniu stopy wynoszącej 2 % rocznie z tytułu inflacji ⁽²³³⁾, którą to opłatę spółka BSCA musiałyby uiszczać od 2007 r., aby opłaty koncesyjne należne ze strony spółki BSCA odpowiadały opłacie koncesyjnej zgodnej z ceną rynkową w związku z umowami z 2002 r. ⁽²³⁴⁾;
- c) dodatkową opłatę koncesyjną określoną jako stała kwota roczna indeksowana przy zastosowaniu stopy wynoszącej 2 % rocznie z tytułu inflacji, którą to opłatę spółka BSCA musiałyby uiszczać od 2008 r., aby opłaty koncesyjne należne ze strony spółki BSCA odpowiadały opłacie koncesyjnej zgodnej z ceną rynkową w związku z decyzją w sprawie inwestycji z 2003 r. ⁽²³⁵⁾;
- (a + b + c) oznacza oczekiwane opłaty koncesyjne zgodne z ceną rynkową: ich wartości są takie, aby wartość bieżąca netto umów z 2002 r. i decyzji w sprawie inwestycji z 2003 r. wynosiła zero.

Tabela 31

Przewidywane opłaty koncesyjne zgodne z ceną rynkową

(EUR)

	a) Opłaty koncesyjne oczekiwane od spółki BSCA w momencie przyznania środka z 2002 r.	b) Opłaty koncesyjne, które należy dodać do opłat a), tak aby wartość bieżąca netto środka z 2002 r. wynosiła 0	c) Opłaty koncesyjne, które należy dodać, tak aby wartość bieżąca netto wynikająca z decyzji w sprawie inwestycji z 2003 r. wynosiła 0	(a + b + c) Opłaty koncesyjne zgodne z ceną rynkową
2002	883 689	0	0	883 689
2003	901 363	0	0	901 363

⁽²³²⁾ Opłaty te odpowiadają zmiennej części opłaty koncesyjnej, ponieważ część stała, którą musi uiszczać spółka BSCA, jest rekompensowana przez płatność regionu Walonii na rzecz spółki BSCA.

⁽²³³⁾ Stopa wynosząca 2 % stanowi cel inflacyjny Europejskiego Banku Centralnego.

⁽²³⁴⁾ Dodatkowe opłaty koncesyjne obliczono przy założeniu ich wzrostu o 2 % rocznie.

⁽²³⁵⁾ Idem.

(EUR)

	a) Opłaty koncesyjne oczekiwane od spółki BSCA w momencie przyznania środka z 2002 r.	b) Opłaty koncesyjne, które należy dodać do opłat a), tak aby wartość bieżąca netto środka z 2002 r. wynosiła 0	c) Opłaty koncesyjne, które należy dodać, tak aby wartość bieżąca netto wynikająca z decyzji w sprawie inwestycji z 2003 r. wynosiła 0	(a + b + c) Opłaty koncesyjne zgodne z ceną rynkową
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) Ponieważ prace nabrały opóźnienia i terminal ostatecznie oddano do użytku w 2007 r., Komisja uważa, że spółka BSCA powinna była uiszczać opłatę zgodną z ceną rynkową od końca 2009 r., tj. od dnia 1 stycznia 2010 r. Komisja uznała, że to Region i spółka SOWAER, a nie spółka BSCA, powinny były pokryć koszty wynikające z opóźnienia wynoszącego dwa lata, ponieważ to te podmioty były odpowiedzialne za przeprowadzenie inwestycji. Komisja uznała zatem, że spółka BSCA była zobowiązana uiszczać opłatę koncesyjną zgodną z ceną rynkową jedynie na koniec 2009 r., przy czym opłata ta nie została zwiększona w stosunku do założenia, zgodnie z którym spółka BSCA musiałaby ją zapłacić na koniec 2007 r., jak przewidziano zgodnie z umową SOWAER-BSCA z 2002 r.

(684) Aby ustalić opłaty koncesyjne zgodne z ceną rynkową, które powinna była uiszczać spółka BSCA i które będzie musiała uiszczać w przyszłości, należy uwzględnić zmienne opłaty faktycznie należne od spółki BSCA (do których należy doliczyć opłaty (b) i (c) przedstawione w tabeli 31). Wydaje się, że nawet jeżeli ruch okazałby się znacznie większy od ruchu przewidywanego w 2002 r., faktycznie należne opłaty (przedstawione w kolumnie a tabeli 32) odpowiadają oczekiwanym zmiennym opłatom koncesyjnym (przedstawionym w kolumnie a tabeli 31) ze względu na pułap zmiennej opłaty koncesyjnej przewidziany już od 2002 r.

(685) W tabeli 32 przedstawiono elementy składające się na opłatę koncesyjną zgodną z ceną rynkową.

Tabela 32

Opłaty koncesyjne zgodne z ceną rynkową z uwzględnieniem opóźnienia prac ⁽¹⁾

(EUR)

	a) Opłaty koncesyjne oczekiwane od spółki BSCA w momencie przyznania środka z 2002 r.	b) Opłaty koncesyjne, które należy dodać do opłat a), tak aby wartość bieżąca netto środka z 2002 r. wynosiła 0	c) Opłaty koncesyjne, które należy dodać, tak aby wartość bieżąca netto wynikająca z decyzji w sprawie inwestycji z 2003 r. wynosiła 0	(a+b+c) Opłaty koncesyjne zgodne z ceną rynkową
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⁾ Tabelę tę oparto na założeniu, że ruch w porcie lotniczym Charleroi jest na takim poziomie, iż zmienna opłata koncesyjna (a) będzie nadal ograniczona pułapem w 2014 r. i w 2015 r. na podstawie obowiązujących postanowień. Jeżeli założenie to okazałoby się nieprawdziwe, należałoby zastąpić kwoty wskazane w kolumnie (a) za 2014 r. i 2015 r. kwotami należnymi od spółki BSCA w zakresie zmiennej opłaty koncesyjnej. Nie miałyby to wpływu na dane zawarte w kolumnach (b) i (c).

(686) W bardziej ogólnym ujęciu, po 2013 r., np. w roku 2013+n, opłata koncesyjna zgodna z ceną rynkową wynosiłaby: $(a) + (9\,348\,451 + 2\,640\,013) \times (1,02)^n$, a więc $(a) + 11\,988\,464 \times (1,02)^n$, gdzie (a) jest zmienną częścią opłaty koncesyjnej należnej od spółki BSCA za rok 2013 + n. Jak wyjaśniono na końcu motywu 685, część (a) za 2014 r. i 2015 r. będzie prawdopodobnie ograniczona pułapem. W powyższych obliczeniach wartości bieżącej netto i opłaty koncesyjnej zgodnej z ceną rynkową w odniesieniu do środków z 2002 r. i z 2003 r. Komisja założyła brak pułapu po 2015 r. Poczawszy od 2016 r., część (a) opłaty zgodnej z ceną rynkową będzie zatem wynosiła 35 % dochodów z działalności lotniczej.

(687) Na podstawie opisanych powyżej założeń i metod oraz przy założeniu, że opłata koncesyjna płacona przez spółkę BSCA pozostanie niezmienną, Komisja stwierdza, że w związku z umowami z 2002 r. i z decyzją w sprawie inwestycji z 2003 r. spółka BSCA otrzymała i będzie otrzymywać do dnia 31 grudnia 2015 r. kwoty pomocy (bez odsetek) odpowiadające sumie wartości z kolumn (b) i (c) tabeli 32. Te kwoty pomocy przedstawiono w poniższej tabeli:

Tabela 33

**Kwoty pomocy otrzymywane przez spółkę BSCA do dnia 31 grudnia 2015 r. – bez odsetek
– przy założeniu, że opłata koncesyjna spółki BSCA pozostanie niezmienną do dnia
31 grudnia 2015 r.**

(EUR)

	Pomoc związana ze środkiem z 2002 r. (bez odsetek)	Pomoc związana ze środkiem z 2003 r. (bez odsetek)	Całkowita pomoc (bez odsetek)
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
Razem	55 569 842	15 692 986	71 262 828

(688) Do dnia 1 października 2014 r., a więc do dnia sporządzenia niniejszej decyzji, w związku z umowami z 2002 r. i z decyzją w sprawie inwestycji z 2003 r. spółka BSCA otrzymała następujące kwoty pomocy ⁽²³⁶⁾ (bez odsetek):

Tabela 34

Kwoty pomocy otrzymane przez spółkę BSCA do dnia 30 września 2014 r., bez odsetek

(EUR)

	Pomoc związana ze środkiem z 2002 r. (bez odsetek) otrzymana do dnia 30 września 2014 r.	Pomoc związana ze środkiem z 2003 r. (bez odsetek) otrzymana do dnia 30 września 2014 r.	Całkowita pomoc (bez odsetek) otrzymana do dnia 30 września 2014 r.
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
30.09.2014	7 131 972	2 014 077	9 146 049
Razem	43 440 265	12 267 579	55 707 844

7.2. Pomoc do odzyskania

(689) Uwzględniając wnioski zawarte w sekcji 6.3.2 odnośnie do zgodności pomocy na rzecz spółki BSCA, pomoc do odzyskania stanowi jedynie różnica między opłatą zgodną z ceną rynkową – obliczoną zgodnie z metodami opisanymi w motywach 680–683 a opłatą uiszczaną przez spółkę BSCA od dnia 4 kwietnia 2014 r.

(690) Ponieważ okres od dnia 4 kwietnia do dnia 1 października 2014 r. liczy 180 dni, pomoc do odzyskania (bez odsetek) na dzień 1 października 2014 r. wynosi $(180/365) \times 12\,228\,234$ EUR, tj. 6 030 362 EUR.

⁽²³⁶⁾ Do 2013 r. kwoty te są identyczne jak w poprzedniej tabeli. W odniesieniu do 2014 r. zastosowano współczynnik 273/365, ponieważ okres od dnia 1 stycznia do dnia 30 września wynosi 273 dni.

- (691) Ponadto dopóki opłata koncesyjna należna od spółki BSCA nie zostanie doprowadzona do poziomu opłaty zgodnej z ceną rynkową, spółka BSCA będzie nadal otrzymywała pomoc niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym, której kwoty będą musiały zostać odzyskane.
- (692) Jeżeli opłata koncesyjna uiszczana przez spółkę BSCA zostanie doprowadzona do poziomu opłaty koncesyjnej zgodnej z ceną rynkową wskazaną w tabeli 32 w 2014 r., kwota pomocy do odzyskania – bez odsetek – zostanie obliczona zgodnie z następującym wzorem, w którym

N oznacza liczbę dni w okresie między dniem 4 kwietnia 2014 r. i dniem, w którym opłata koncesyjna uiszczana przez spółkę BSCA została doprowadzona do poziomu opłaty koncesyjnej zgodnej z ceną rynkową:

kwota pomocy do odzyskania (bez odsetek) = $(N/365) \times$ kwota pomocy za 2014 r.

$$= (N/365) \times 12\,228\,234 \text{ EUR}$$

- (693) Jeżeli opłata koncesyjna uiszczana przez spółkę BSCA zostanie doprowadzona do poziomu opłaty koncesyjnej zgodnej z ceną rynkową wskazaną w tabeli 32 w 2015 r., kwota do odzyskania – bez odsetek – zostanie obliczona zgodnie z następującym wzorem, w którym

N' oznacza liczbę dni w okresie między dniem 1 stycznia 2015 r. i dniem, w którym opłata koncesyjna uiszczana przez spółkę BSCA została doprowadzona do poziomu opłaty koncesyjnej zgodnej z ceną rynkową:

kwota pomocy do odzyskania (bez odsetek)

= kwota pomocy do odzyskania za 2014 r. (bez odsetek) + kwota pomocy do odzyskania za 2015 r. (bez odsetek)

= $[(\text{liczba dni od dnia 4 kwietnia do dnia 31 grudnia 2014 r.})/365] \times$ kwota pomocy za 2014 r. + $(N'/365) \times$ kwota pomocy za 2015 r.

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

$$= 9\,112\,547 + N' \times 34\,172 \text{ EUR}$$

- (694) Władze belgijskie są zobowiązane do odzyskania kwoty obliczonej zgodnie ze wzorami określonymi w motywach 692 i 693 w terminie 4 miesięcy od dnia notyfikacji niniejszej decyzji.
- (695) Władze belgijskie do kwoty pomocy podlegającej odzyskaniu muszą doliczyć odsetki naliczone począwszy od dnia, w którym przedmiotowa pomoc została przekazana do dyspozycji przedsiębiorstw, czyli od każdego dnia skutecznego przyznania pomocy, do dnia jej faktycznego odzyskania⁽²³⁷⁾, zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004⁽²³⁸⁾. Komisja uważa, że data przekazania pomocy do dyspozycji odpowiada datom płatności opłat niższych od ceny rynkowej, które określono w umowach SOWAER/BSCA obowiązujących w momencie dokonywania danej płatności.
- (696) Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla odzyskania ewentualnych innych środków pomocy państwa przyznanych na rzecz spółki BSCA, które nie są przedmiotem niniejszej decyzji.
- (697) Pismem z dnia 7 maja 2014 r. Belgia zgodziła się, aby w ramach niniejszej sprawy, uwzględniając zobowiązanie podjęte przez służby Komisji do jak najszybszego przekazania Belgii przetłumaczonej decyzji w niderlandzkiej wersji językowej, Komisja mogła, w drodze wyjątku, dokonać notyfikacji decyzji, zgodnie z art. 297 TFUE, w języku francuskim. Belgia zgodziła się, aby jedynie tekst w języku francuskim był autentyczny i aby decyzja ta stała się skuteczna poprzez jej notyfikację w języku francuskim,

⁽²³⁷⁾ Zob. art. 14 ust. 2 wspomnianego wyżej rozporządzenia (WE) nr 659/99.

⁽²³⁸⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Środki na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair Ltd (zwanego dalej „Ryanair”), tj. zobowiązanie rządu Walonii wobec przedsiębiorstwa Ryanair z dnia 6 listopada 2001 r., umowa między spółką BSCA a przedsiębiorstwem Ryanair z dnia 2 grudnia 2001 r., umowa w sprawie Promocy z dnia 12 grudnia 2001 r., umowa między spółką Promocy a spółką Leading Verge z dnia 31 stycznia 2002 r., rozporządzenie ministerialne z dnia 11 czerwca 2004 r., pismo spółki BSCA do przedsiębiorstwa Ryanair z dnia 24 czerwca 2004 r., umowa handlowa między spółką BSCA a przedsiębiorstwem Ryanair z dnia 9 grudnia 2005 r., aneks z dnia 6 grudnia 2010 r. do umowy między spółką BSCA a przedsiębiorstwem Ryanair oraz zbycie udziałów spółki BSCA w spółce Promocy z dnia 31 marca 2010 r., nie stanowią pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair Ltd w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

2. Środki na rzecz spółki Brussels South Charleroi Airport (zwanej dalej „BSCA”), tj. umowa między spółką Société wallonne des aéroports (zwaną dalej „SOWAER”) a spółką BSCA z dnia 4 kwietnia 2006 r., aneks nr 5 do umowy między regionem Walonii a spółką BSCA z dnia 10 marca 2006 r. oraz aneks nr 6 do umowy między regionem Walonii a spółką BSCA z dnia 15 stycznia 2008 r., nie stanowią pomocy państwa na rzecz spółki BSCA w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Artykuł 2

1. Środki, które Belgia wdrożyła niezgodnie z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej na rzecz spółki BSCA na mocy umowy przeniesienia koncesji między spółką SOWAER a spółką BSCA z dnia 15 kwietnia 2002 r. oraz aneksu nr 3 z dnia 29 marca 2002 r. do umowy między regionem Walonii i spółką BSCA, a także na mocy decyzji regionu Walonii z dnia 3 kwietnia 2003 r. w sprawie inwestycji stanowią, w odniesieniu do okresu do dnia 3 kwietnia 2014 r., pomoc państwa zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

2. Podwyższenie kapitału spółki BSCA dokonane w dniu 3 grudnia 2002 r. przez spółkę SOWAER, przy założeniu, że stanowi ono pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, stanowi pomoc państwa zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Artykuł 3

Środki, które Belgia wdrożyła niezgodnie z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej na rzecz spółki BSCA na mocy umowy przeniesienia koncesji między spółką SOWAER a spółką BSCA z dnia 15 kwietnia 2002 r. oraz aneksu nr 3 z dnia 29 marca 2002 r. do umowy między regionem Walonii i spółką BSCA, a także na mocy decyzji regionu Walonii z dnia 3 kwietnia 2003 r. w sprawie inwestycji stanowią, w odniesieniu do okresu od dnia 4 kwietnia 2014 r., pomoc państwa niezgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 1 TFUE.

Artykuł 4

1. Belgia zobowiązana jest do zakończenia udzielania pomocy, o której mowa w art. 3, doprowadzając opłatę koncesyjną należną od spółki BSCA co najmniej do poziomu opłaty koncesyjnej zgodnej z ceną rynkową oraz odzyskując od beneficjenta kwoty pomocy otrzymane z tytułu środków, o których mowa w art. 3, od dnia 4 kwietnia 2014 r.

2. Do kwot podlegających zwrotowi dolicza się odsetki za cały okres począwszy od dnia, w którym pomoc została przekazana do dyspozycji beneficjenta, do dnia jej faktycznego odzyskania.

3. Odsetki nalicza się narastająco zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004.

4. Belgia anuluje wszystkie dotychczas niezrealizowane wypłaty pomocy, o której mowa w art. 3, ze skutkiem od daty przyjęcia niniejszej decyzji.

Artykuł 5

1. Odzyskanie pomocy, o której mowa w art. 3, odbywa się w sposób bezzwłoczny i skuteczny.
2. Belgia zapewnia wykonanie niniejszej decyzji w terminie czterech miesięcy od daty jej notyfikacji.

Artykuł 6

1. W terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Belgia przekazuje Komisji następujące informacje:
 - a) daty, w których spółka BSCA uiszczała opłaty koncesyjne za 2014 r., oraz obliczenie odsetek do odzyskania;
 - b) szczegółowy opis środków już podjętych oraz środków planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji;
 - c) dokumenty potwierdzające, że beneficjentowi nakazano zwrot pomocy.
2. Do momentu całkowitego odzyskania pomocy, o której mowa w art. 3, Belgia na bieżąco informuje Komisję o kolejnych środkach podejmowanych na szczeblu krajowym w celu wykonania niniejszej decyzji. Na wniosek Komisji Belgia bezzwłocznie przedstawia informacje o środkach już podjętych oraz środkach planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji. Belgia dostarcza również szczegółowe informacje o kwocie pomocy oraz odsetkach już odzyskanych od beneficjenta.

Artykuł 7

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Belgii.

Sporządzono w Brukseli dnia 1 października 2014 r.

W imieniu Komisji
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Informacje dotyczące kwot otrzymanych, pozostających do odzyskania i już odzyskanych

Nazwa beneficjenta	Łączna kwota pomocy otrzymanej (*)	Łączna kwota pomocy do odzyskania (*) (Kwota główna)	Łączna kwota, która została już zwrócona (*)	
			Kwota główna	Odsetki

(*) W mln EUR.

ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL