

DECISÃO (UE) 2016/2069 DA COMISSÃO**de 1 de outubro de 2014****relativa às medidas SA.14093 (C 76/2002) concedidas pela Bélgica à Brussels South Charleroi Airport e à Ryanair**

[notificada com o número C(2014) 6849]

(Apenas faz fé o texto na língua francesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo ⁽¹⁾,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Depois de ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações nos termos dos referidos artigos ⁽²⁾, e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Na sequência de informações divulgadas na imprensa belga em julho de 2001 e da receção de uma denúncia em janeiro de 2002, a Comissão foi informada de que a Bélgica tinha concedido medidas de auxílio em benefício da companhia aérea Ryanair Ltd (a seguir «Ryanair») para a exploração de serviços aéreos no aeroporto de Charleroi. Por cartas de 21 de novembro de 2001, 13 de junho de 2002 e 4 de julho de 2002, bem como por ocasião de uma reunião em 9 de outubro de 2002, a Bélgica enviou à Comissão informações a este respeito.
- (2) Por carta de 11 de dezembro de 2002 ⁽³⁾ (a seguir «decisão de início do procedimento»), a Comissão informou a Bélgica da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE (a seguir «procedimento formal de investigação») em relação e essas medidas. A Bélgica transmitiu as suas observações em 14 de fevereiro de 2003.
- (3) A decisão de início do procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽⁴⁾. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre as medidas em causa no prazo de um mês a contar da data de publicação.
- (4) A Comissão recebeu observações das partes interessadas. A Comissão enviou as observações à Bélgica por cartas de 19 de março e 22 de abril de 2003, dando-lhe a possibilidade de as comentar. A Comissão recebeu os comentários da Bélgica por cartas de 16 e 27 de maio de 2003.
- (5) A pedido da Comissão, tiveram lugar três reuniões com as autoridades belgas em 24 de junho de 2003, 23 e 25 de julho de 2003. Estas reuniões foram seguidas do envio, em 27 de agosto de 2003, das informações complementares solicitadas pela Comissão.
- (6) Em 19 de dezembro de 2003, a Bélgica enviou à Comissão uma carta com informações complementares. Nessa carta, as autoridades belgas solicitavam uma nova reunião com a Comissão; esta reunião realizou-se em 16 de janeiro de 2004.

⁽¹⁾ Com efeitos a partir de 1 de dezembro de 2009, os artigos 87.º e 88.º do Tratado CE passaram a ser os artigos 107.º e 108.º, respetivamente, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia («TFUE»). Os dois conjuntos de disposições são substancialmente idênticos. Para efeitos da presente decisão, as referências aos artigos 107.º e 108.º do TFUE são, quando apropriado, referências aos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE. O TFUE também introduziu algumas alterações de terminologia, como a substituição de «Comunidade» por «União», «mercado comum» por «mercado interno» e «Tribunal de Primeira Instância» por «Tribunal Geral». Na presente decisão utiliza-se a terminologia do TFUE.

⁽²⁾ JO C 248 de 17.8.2012, p. 1.

⁽³⁾ SG (2002) D/233141

⁽⁴⁾ JO C 18 de 25.1.2003, p. 3.

- (7) A Comissão adotou uma decisão final parcialmente negativa em 12 de fevereiro de 2004 ⁽⁵⁾ (a seguir «decisão de 2004»).
- (8) A referida decisão foi anulada por um acórdão do Tribunal Geral de 17 de dezembro de 2008 ⁽⁶⁾ (a seguir «acórdão de 2008»), que obrigava a Comissão a adotar uma nova decisão final sobre as medidas em causa. O Tribunal Geral considerou que o facto de a Comissão não ter examinado conjuntamente as medidas concedidas a favor da Ryanair pela Região da Valónia (a seguir «Região») e pela entidade gestora do aeroporto de Charleroi, a sociedade anónima Brussels South Charleroi Airport (a seguir «BSCA»), e de não ter verificado se essas duas entidades, consideradas em conjunto, se comportaram como operadores racionais em economia de mercado, padecia de um erro de direito. O acórdão de 2008 levou à reabertura do procedimento formal de investigação que tinha sido encerrado pela decisão final de 2004.
- (9) Por carta de 23 de julho de 2010, a Comissão deu à Bélgica, bem como às partes que apresentaram observações no âmbito do procedimento formal de investigação iniciado em 11 de dezembro de 2002, a possibilidade de apresentarem novas observações no âmbito do procedimento formal de investigação reaberto na sequência do acórdão de 2008. Na sequência de um pedido da Comissão de 20 de abril de 2011, as autoridades belgas enviaram informações complementares por cartas de 14 de julho e 21 de setembro de 2011.
- (10) Por carta de 21 de março de 2012, a Comissão notificou à Bélgica a decisão de alargar o procedimento formal de investigação a outras medidas (a seguir «decisão de alargamento de 2012»).
- (11) A decisão de alargamento de 2012 foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽⁷⁾. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre as medidas em causa.
- (12) A Bélgica comunicou as suas observações em 22 de maio de 2012. As observações de 22 de maio não continham o quadro recapitulativo constante do anexo I da decisão de alargamento de 2012. Este foi comunicado em 5 de junho de 2012.
- (13) Em 9 de agosto de 2012, a Comissão solicitou informações complementares, nomeadamente sobre os encargos suportados pela Société Wallonne des Aéroports (a seguir «SOWAER») devido aos investimentos efetuados no aeroporto de Charleroi e aos serviços prestados em benefício da BSCA. As autoridades belgas transmitiram, em 3 de setembro de 2012, as contas anuais da SOWAER relativas aos exercícios de 2001 a 2004, e enviaram informações complementares em 9 de outubro de 2012 e 18 de outubro de 2012.
- (14) Em 26 de outubro de 2012, na sequência de uma reunião, a Comissão solicitou informações complementares. A Bélgica transmitiu essas informações em 9 de novembro de 2012.
- (15) A Comissão recebeu observações das seguintes partes interessadas:
- as observações da parte interessada C em 14 de setembro de 2012;
 - as observações do Board of Airline Representatives em 17 de setembro de 2012, juntamente com as observações da Air France, da Association of European Airlines e da Brussels Airport Company;
 - as observações da Brussels Airlines em 18 de setembro de 2012;
 - as observações da BSCA em 4 de outubro de 2012;
 - a Ryanair apresentou as suas observações em 3 de outubro de 2012, fazendo referência às observações enviadas em 30 de setembro de 2011, 13 de abril de 2012 e 4 de julho de 2012. A Ryanair apresentou observações suplementares em 10 de abril de 2013, 20 de dezembro de 2013, 17 e 31 de janeiro de 2014.
- (16) A Comissão transmitiu essas observações à Bélgica em 2 de julho e 29 de outubro de 2012, 3 de maio de 2013, 22 de janeiro e 24 de fevereiro de 2014, dando-lhe a possibilidade de as comentar. A Comissão recebeu os comentários da Bélgica por cartas de 17 de julho de 2012, 14 de dezembro de 2012 e 5 de junho de 2013.

⁽⁵⁾ Decisão 2004/393/CE da Comissão, de 12 de fevereiro de 2004, relativa às vantagens concedidas pela Região da Valónia e pelo Brussels South Charleroi Airport à companhia aérea Ryanair por ocasião da sua instalação em Charleroi (JO L 137 de 30.4.2004, p. 1).

⁽⁶⁾ Acórdão de 17 de dezembro de 2008 no processo T-196/04, *Ryanair/Comissão* (Coletânea 2008, p. II-03646), EU:T:2008:585.

⁽⁷⁾ Ver nota 2.

- (17) Em 14 de janeiro de 2014, a Comissão solicitou informações complementares à Bélgica, nomeadamente a fim de aplicar o teste do operador numa economia de mercado às medidas concedidas a favor da BSCA. A Bélgica respondeu por cartas enviadas em 7 e 24 de fevereiro de 2014. No entanto, uma vez que estas respostas estavam incompletas, a Comissão enviou uma nova carta à Bélgica em 10 de março de 2014, indicando-lhe as respostas em falta e convidando-a a apresentá-las. A Bélgica enviou elementos adicionais em 24 de março de 2014.
- (18) Em 7 de fevereiro de 2014, a Comissão solicitou informações complementares à Bélgica, nomeadamente sobre as medidas concedidas à Ryanair. Em 18 e 24 de março de 2014, a Bélgica transmitiu uma parte das respostas às questões submetidas.
- (19) Também em 7 de fevereiro de 2014, realizou-se no aeroporto de Charleroi uma reunião entre os representantes da Região da Valónia, da SOWAER e da BSCA, por um lado, e os serviços da Comissão, por outro.
- (20) Em 25 de fevereiro e 11 de março de 2014, a Comissão solicitou à Bélgica informações complementares e, nomeadamente, esclarecimentos sobre os elementos apresentados pela Bélgica em 7 e 24 de fevereiro de 2014, relativamente às medidas concedidas pela Região e pela SOWAER à BSCA. A Bélgica respondeu por cartas enviadas em 25 de março e 4 de abril (anexos enviados em 9 de abril) de 2014.
- (21) Em 17 e 19 de março de 2014, na sequência da adoção das orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas (a seguir «orientações relativas à aviação») ⁽⁸⁾, a Comissão convidou a Bélgica e as partes interessadas a formularem observações sobre a aplicação das orientações relativas à aviação no caso vertente. Além disso, em 15 de abril de 2014, foi publicada uma comunicação, convidando os Estados-Membros e as partes interessadas a apresentarem as suas observações, incluindo no caso vertente, à luz da entrada em vigor das orientações da UE relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas. A Comissão recebeu observações da Brussels Airport Company, da Brussels Airlines, do «Board of Airlines Representatives», da Air France, bem como da associação «Transports et environnement». A Comissão transmitiu estas observações à Bélgica em 26 de maio de 2014. Esta última apresentou as suas observações em 26 de junho de 2014.
- (22) Em 11 de abril de 2014, realizou-se uma nova reunião entre os serviços da Comissão, por um lado, e a Bélgica, a BSCA e a SOWAER, por outro. Na sequência dessa reunião, a Bélgica enviou documentos, bem como uma nota de 5 de maio de 2014 sobre as missões de serviço público confiadas à BSCA.
- (23) Em 5 de maio de 2014, a Comissão enviou um novo pedido de informações à Bélgica, ao qual esta respondeu em 13 de maio de 2014.
- (24) Por carta de 7 de maio de 2014, a Bélgica aceitou que, no âmbito do presente processo, tendo em conta o compromisso assumido pelos serviços da Comissão de lhe comunicar o mais rapidamente possível uma tradução da decisão em língua neerlandesa, a Comissão lhe notificasse, excecionalmente, nos termos do artigo 297.º do TFUE, a decisão em língua francesa. A Bélgica aceitou que apenas fizesse fé a versão em língua francesa da decisão e que a decisão produzisse efeitos após a sua notificação em língua francesa.
- (25) Em 2 de julho de 2014, a Brussels Airlines enviou uma versão atualizada das observações que apresentara em 25 de setembro de 2013, na sequência da publicação do projeto de orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas. Essas observações foram transmitidas à Bélgica em 4 de julho de 2014, que apresentou as suas observações em 18 de julho de 2014.

2. ELEMENTOS CONTEXTUAIS RELATIVOS ÀS MEDIDAS EXAMINADAS

2.1. Criação da BSCA e da SOWAER — Historial dos compromissos da Região da Valónia e da SOWAER relativos à Brussels South Charleroi Airport

2.1.1. Reforma institucional de 1980

- (26) Na sequência da lei relativa à reforma institucional de 8 de agosto de 1980, as regiões belgas passaram a dispor das competências necessárias para a gestão e exploração dos aeródromos e aeroportos públicos situados no seu território, com exceção do aeroporto de Bruxelas-Nacional, relativamente ao qual o Estado Federal belga manteve as competências em causa.

⁽⁸⁾ JO C 99 de 4.4.2014, p. 3.

- (27) De acordo com a Bélgica ⁽⁹⁾, o Governo da Valónia decidiu explorar as potencialidades económicas que este tipo de infraestruturas de transporte oferece e efetuar gradualmente os investimentos necessários. Em 2 de maio de 1989, o Governo da Valónia aprovou uma nota do Ministro dos Transportes que previa o seguinte: «O principal objetivo do Executivo valão é, por conseguinte, envidar todos os esforços para que os aeroportos e aeródromos da Valónia alcancem rapidamente o seu limiar de rentabilidade. Para atingir esse objetivo, devem ser levadas a cabo diversas ações de forma conjunta, nomeadamente em matéria de infraestruturas».

2.1.2. Criação da BSCA e Convenção Região/BSCA de 1991

- (28) Em 1991, a Região criou a BSCA, a fim de gerir o aeroporto de Charleroi Bruxelas Sul (a seguir «aeroporto de Charleroi»).
- (29) Por convenção celebrada em 9 de julho de 1991 (a seguir «Convenção Região/BSCA»), a Região atribuiu à BSCA, por um período de 50 anos:
- uma concessão de serviço para a gestão comercial do domínio público do aeroporto de Charleroi;
 - uma concessão dominial relativa à utilização permanente e exclusiva da zona aeroportuária.
- (30) A Convenção Região/BSCA – incluindo o caderno de encargos anexo à Convenção (a seguir «caderno de encargos») – estabelece a partilha dos encargos entre a Região da Valónia e a BSCA:
- a) No que diz respeito à concessão de serviço, a Convenção Região/BSCA ⁽¹⁰⁾ prevê que a BSCA «assume a suas expensas» as obrigações ligadas à gestão técnica e comercial da zona aeroportuária. Contudo, nos termos do artigo 25.º do caderno de encargos, a Região assume «o custo dos serviços de incêndio ⁽¹¹⁾ e manutenção ⁽¹²⁾» até 1 de janeiro de 1997.
 - b) No que diz respeito à concessão dominial, a Convenção prevê que a Região é responsável pela preparação, bem como por todos os trabalhos de ordenamento, instalação e equipamento da área concessionada ⁽¹³⁾, ao passo que a BSCA é responsável pela limpeza e manutenção da área concessionada (...) ⁽¹⁴⁾. O caderno de encargos ⁽¹⁵⁾ prevê ainda um programa anual ou plurianual de equipamento, proposto pela BSCA e adotado em concertação com a Região, cujo financiamento incumbirá à autoridade concedente.
- (31) No que diz respeito às taxas, a Convenção ⁽¹⁶⁾ prevê que:
- a BSCA está autorizada a cobrar as taxas associadas ao tráfego do aeroporto, bem como as correspondentes a qualquer prestação de serviços que seja chamada a efetuar,
 - em contrapartida da concessão, a BSCA paga à Região uma taxa anual correspondente a 35 % das taxas aeronáuticas cobradas pela BSCA no ano anterior. Esta taxa é afetada a um fundo para o financiamento dos problemas ambientais decorrentes da exploração do aeroporto.

2.1.3. Medidas relativas ao pagamento da subvenção «incêndio-manutenção» pela Região à BSCA de 1997 a 2002

- (32) Nos termos da adenda n.º 2 ao caderno de encargos, a assunção do «custo dos serviços de incêndio e manutenção» pela Região foi prorrogada até 1 de janeiro de 2000.

⁽⁹⁾ Nota da Bélgica de 24 de fevereiro de 2014.

⁽¹⁰⁾ Artigo 3.º, n.º 2, da Convenção Região/BSCA.

⁽¹¹⁾ Nos termos do artigo 12.º do caderno de encargos, o serviço de incêndio é definido segundo as normas da Organização da Aviação Civil Internacional.

⁽¹²⁾ Nos termos dos artigos 12.º e 19.º do caderno de encargos, o serviço de manutenção é definido como «o serviço técnico de manutenção dos edifícios, das pistas, dos acessos, da frota automóvel, etc.», bem como «a manutenção dos terrenos, edifícios e equipamentos dos edifícios e dos materiais incluídos na concessão ou colocados à sua disposição, de forma a que estejam sempre aptos a serem utilizados para os fins a que se destinam».

⁽¹³⁾ Artigo 10.º, n.º 1, da Convenção Região/BSCA.

⁽¹⁴⁾ Nos termos do artigo 13.º, n.º 2.º, da Convenção Região/BSCA, a BSCA é responsável pela limpeza e manutenção da área concessionada. Deve, além disso, assegurar todas as pequenas ou grandes reparações necessárias. No entanto, a adenda n.º 1 à Convenção limitou a responsabilidade da BSCA apenas às grandes reparações ocasionadas pela falta de manutenção urgente.

⁽¹⁵⁾ Artigo 22.º do caderno de encargos anexo à Convenção Região/BSCA.

⁽¹⁶⁾ Artigo 18.º da Convenção Região/BSCA.

- (33) A Região assumiu também o custo dos serviços de incêndio e manutenção para os anos 2000 ⁽¹⁷⁾ e 2001 ⁽¹⁸⁾.
- (34) No que diz respeito ao ano de 2002, a Bélgica alega que, apesar de a Região ter sempre previsto continuar a conceder uma compensação para estes custos, a constituição da SOWAER e a criação de um novo quadro jurídico acarretaram um atraso na formalização da prorrogação desta compensação. Segundo a Bélgica, a manutenção deste financiamento foi confirmada por carta de 5 de julho de 2001 enviada pela BSCA ao Ministério dos Transportes e Equipamentos da Valónia, que especificava as grandes linhas do orçamento de 2002 da BSCA consagradas aos custos associados a estes serviços, no seguimento de uma conversa telefónica durante a qual teria sido confirmada a assunção dos encargos desses serviços pela Região para 2002.

2.1.4. Principais elementos do plano de investimentos para o aeroporto de Charleroi em 1999-2000

- (35) No final dos anos 1990, foram realizados diversos estudos de consultores externos sobre as possibilidades de desenvolvimento do aeroporto de Charleroi. Assim, a Região encomendou à Tractebel um estudo estratégico de desenvolvimento do aeroporto de Charleroi, concluído em abril de 2000 ⁽¹⁹⁾. Simultaneamente, um estudo da consultora Roland Berger International Management Consultant de julho de 2000 incidiu no desenvolvimento de uma estratégia aeroportuária para a Valónia ⁽²⁰⁾. Por último, no contexto das negociações com a Região em curso desde o início de 2001 com vista a uma eventual entrada no capital da BSCA, a empresa Grands Travaux de Marseille encomendou um estudo sobre o potencial de desenvolvimento do aeroporto ⁽²¹⁾.
- (36) De acordo com a Bélgica, mesmo antes desses estudos e devido a condicionamentos técnicos relacionados com a infraestrutura existente ⁽²²⁾, era certa a necessidade de construir um novo terminal na zona norte do aeroporto. Alguns terrenos já tinham sido expropriados pela empresa Intercommunale Igretec, responsável pela criação do polo aeroportuário. A própria Região efetuou expropriações no decurso dos anos 1990 e a Intercommunale transferiu-lhe, em 1999, os terrenos que tinha expropriado. Foi nestes terrenos que se construiu o novo terminal de passageiros, atualmente em funcionamento.
- (37) Numa reunião realizada em 20 de julho de 2000, a Região da Valónia aprovou as orientações de um acordo-quadro sobre um programa de investimento plurianual no aeroporto de Charleroi, incluindo, em especial, «o projeto de um novo terminal de passageiros», com um orçamento global de 113,74 milhões de EUR.

Quadro 1

Investimentos em infraestruturas previstos no Acordo-Quadro de 20 de julho de 2000

(em milhões)

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

⁽¹⁷⁾ Nos termos do Decreto de 16 de dezembro de 1999, que contém o orçamento geral das despesas da Região da Valónia para o exercício orçamental de 2000, e da Decisão de 27 de setembro de 2000 do Governo da Valónia, que concede uma subvenção de exploração à BSCA destinada a cobrir as despesas relativas aos serviços de incêndio e manutenção do aeroporto de Charleroi para 2000.

⁽¹⁸⁾ Nos termos do Decreto de 14 de dezembro de 2000, que contém o orçamento geral das despesas da Região da Valónia para o exercício orçamental de 2001, e da Decisão de 4 de outubro de 2001 do Governo da Valónia, que concede uma subvenção de exploração à BSCA destinada a cobrir as despesas relativas aos serviços de incêndio e manutenção do aeroporto de Charleroi para 2001.

⁽¹⁹⁾ Este estudo dizia respeito ao plano de desenvolvimento do aeroporto de Charleroi – Bruxelas Sul a médio (5 anos) e longo prazo (20 anos). Fazia referência ao projeto de um novo terminal norte e continha uma descrição precisa dos investimentos propostos.

⁽²⁰⁾ Este estudo apresentava os nichos potenciais para o aeroporto de Charleroi, nomeadamente, a possibilidade de se tornar uma base para companhias *low-cost*, mencionando a Ryanair. Este estudo quantificava os investimentos a realizar para desenvolver o aeroporto: o sistema de pistas, as expropriações, o saneamento e redes diversas, os aterros/escavações, o novo terminal, o parque de estacionamento, as ligações e o acesso privado no aeroporto, o acesso público rodoviário e outros (combustíveis, torre de controlo, material circulante, etc.).

⁽²¹⁾ Este estudo confirmava o segmento de mercado para o desenvolvimento do aeroporto de Charleroi, ou seja, as companhias de *low cost*, as companhias regionais e companhias *charter*. Além disso, confirmava que a Ryanair constituía uma oportunidade de desenvolvimento rápido do tráfego a curto prazo com uma base de 5 aviões. O estudo analisava igualmente as condições técnicas relacionadas com a chegada das companhias aéreas Easyjet e Go, bem como das companhias regionais e *charter*.

⁽²²⁾ Esses condicionamentos técnicos prendiam-se com a necessidade de dispor de um sistema ILS (Instrument Landing System) da categoria III para permitir aterragens em condições de má visibilidade, elemento indispensável para poder acolher companhias aéreas com aviões baseados e linhas regulares. Na altura, o projeto de parque empresarial «Aéropôle» na sua versão inicial estendia-se muito mais a sul, o que teria inviabilizado o desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias.

- (38) Em 8 de novembro de 2000, a Região aprovou uma decisão de execução da sua Decisão de 20 de julho de 2000, que altera os pressupostos do programa de investimento plurianual e eleva o custo total de investimento para 121 milhões de EUR. Contudo, segundo a nota em anexo a essa decisão, «os investimentos relativos ao novo terminal e às suas infraestruturas de apoio só serão realizados à medida da evolução das necessidades específicas. O financiamento destes investimentos deve ser avaliado em função do desenvolvimento das atividades». A nota especifica a avaliação nesta fase dos custos originados por um novo terminal: «Se as necessidades reais do aeroporto o exigirem (...), a criação do novo terminal e das respetivas infraestruturas de apoio pode implicar um investimento na ordem dos 1 514 MBEF», ou seja, cerca de 37,5 milhões de EUR, sem todavia especificar o calendário de execução deste montante (ver quadro 9). Nessa data, as modalidades de financiamento do programa de investimento do aeroporto de Charleroi ainda não tinham sido determinadas ⁽²³⁾.

Quadro 2

Investimentos em infraestruturas previstos na nota anexa à Decisão de 8 de novembro de 2000

(em milhões)

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

A: Financiamento direto pela Região; B: Subvenções ao investimento.

2.1.5. Criação da SOWAER em 1 de julho de 2001

- (39) Em 1 de julho de 2001, a Região constituiu uma sociedade sob o seu controlo exclusivo, a Société Wallonne des Aéroports (a seguir «SOWAER»), para desenvolver as infraestruturas aeroportuárias da Região, colocar estas infraestruturas à disposição das sociedades gestoras dos aeroportos em causa e mantê-las em estado operacional, assumindo as grandes manutenções e reparações.
- (40) Previamente, numa decisão de 23 de maio de 2001 que tem por objeto a «criação de um mecanismo financeiro e [a] criação de uma empresa especializada», a Região tinha aprovado os estatutos e o plano financeiro da SOWAER para os anos de 2001 a 2004 ⁽²⁴⁾, nomeadamente um investimento num montante total no aeroporto de Charleroi de 3 753 MBEF, ou seja, cerca de 93 milhões de EUR, dos quais 28 milhões de EUR para o novo terminal (ver quadro 3).

Quadro 3

Investimentos em infraestruturas previstos no plano financeiro da SOWAER aprovado pela Região em 23 de maio de 2001

(em milhões)

	2001	2002	2003	2004	Total BEF	Total EUR
Terrenos	253	15	0	38	306	7,59
Infraestruturas	741	709	548	319	2 317	57,44

⁽²³⁾ Na altura, estava prevista uma intervenção financeira da Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT), que acabou por ser abandonada. A nota acima referida indica assim que «será, por conseguinte, necessário adaptar os textos existentes (convenção de concessão, caderno de encargos e protocolos anexos) em função da nova fórmula que venha a ser adotada para o financiamento dos investimentos».

⁽²⁴⁾ Transmitido como anexo 19 da carta da Bélgica de 26 de agosto de 2003.

(em milhões)

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

- (41) Um plano financeiro mais pormenorizado e incluindo os últimos desenvolvimentos dos programas de investimento de Liège e Charleroi foi apresentado ao Conselho de Administração da SOWAER em março de 2002 ⁽²⁵⁾. Este plano foi posteriormente atualizado em intervalos regulares (cerca de uma vez por ano).
- (42) Ainda nos termos do plano financeiro da SOWAER aprovado em 23 de maio de 2001, a contribuição para o Fundo para o ambiente foi limitada a 75 milhões de BEF (1,86 milhões de EUR) para o ano de 2002. O plano financeiro incluía igualmente nas receitas da SOWAER o saldo do Fundo para o ambiente, a título das suas missões delegadas.

2.1.6. *Convenção SOWAER/BSCA de 15 de abril de 2002 e adenda n.º 3 à Convenção Região/BSCA de 29 de março de 2002*

- (43) Em 15 de abril de 2002, a SOWAER, que tinha retomado em 29 de março de 2002 a concessão dominial atribuída à BSCA em 1991, celebrou com a BSCA um contrato de subconcessão dominial (a seguir «Convenção SOWAER/BSCA de 2002»), nos termos do qual:
- a) A BSCA pode utilizar até 2040 de forma exclusiva a zona aeroportuária para efeitos de exploração. Nesta zona aeroportuária, a SOWAER compromete-se a realizar um programa de investimentos (a seguir «programa de investimentos»), especificado na Convenção SOWAER/BSCA e idêntico ao programa mencionado no considerando 40 supra. A SOWAER compromete-se, além disso, a efetuar as grandes reparações e manutenções respeitantes aos terrenos, edifícios e infraestruturas.
- b) Em contrapartida da colocação à disposição da zona aeroportuária, da realização do programa de investimentos e dos grandes trabalhos de manutenção, a BSCA deve pagar uma taxa de concessão constituída por:
- uma parte variável anual correspondente a 35 % das taxas aeronáuticas com um limite máximo que deverá evoluir ao longo do tempo (a seguir «taxa variável limitada»),
 - uma taxa fixa anual que também deverá evoluir ao longo do tempo (a seguir «taxa fixa»).
- (44) Quase simultaneamente, em 29 de março de 2002, a Região e a BSCA celebraram uma adenda que altera a Convenção Região/BSCA. Segundo esta adenda – adenda n.º 3 à Convenção Região/BSCA ⁽²⁶⁾, a Região comprometia-se a pagar à BSCA:
- uma subvenção que lhe permita assumir os custos da disponibilização pela SOWAER de terrenos, edifícios e infraestruturas aeroportuárias. Esta subvenção correspondia à taxa fixa mencionada no considerando 43, se bem que, no final, a BSCA apenas suportava a taxa variável limitada;
 - uma subvenção para reembolso das despesas (encargos e investimentos) incorridas pela BSCA com os serviços de «manutenção e incêndio». A adenda n.º 3 altera também o artigo 25.º do caderno de encargos, prevendo nomeadamente que na conta de exploração relativa ao custo dos serviços de incêndio e manutenção sejam incluídos os custos de investimento e/ou encargos de amortização dos investimentos.

2.1.7. *Revisão do programa de investimentos de 3 de abril de 2003*

- (45) Em 3 de abril de 2003, o Governo da Valónia reconheceu uma revisão do programa de investimentos. Esta revisão previa, nomeadamente, a alteração da capacidade do novo terminal em relação ao nível decidido na versão inicial do programa de investimentos. Com efeito, em vez de uma capacidade para dois milhões de

⁽²⁵⁾ Transmitido como anexo 2 da carta da Bélgica de 24 de fevereiro de 2014.

⁽²⁶⁾ Artigo 3.º, n.º 2.2, da adenda n.º 3 à Convenção Região/BSCA de 29 de março de 2002.

passageiros, estava agora previsto construir um terminal com uma capacidade para três milhões de passageiros, bem como um parque de estacionamento de automóveis maior do que inicialmente previsto. Esta revisão representava um montante de investimento adicional de 33 milhões de EUR.

2.1.8. *Convenção SOWAER/BSCA de 4 de abril de 2006 e adenda n.º 5 à Convenção Região/BSCA de 10 de março de 2006*

- (46) A Convenção SOWAER/BSCA de 2002 foi substituída, em 4 de abril de 2006, por uma nova Convenção (a seguir «Convenção SOWAER/BSCA de 2006»). Esta última retoma, no essencial, as disposições da Convenção SOWAER/BSCA de 2002, especificando o conteúdo de certos serviços prestados pela SOWAER à BSCA, para além dos serviços definidos na Convenção SOWAER/BSCA de 2002. Além disso, altera as modalidades de cálculo do montante das taxas de concessão que a BSCA deve pagar à SOWAER.
- (47) Paralelamente, a Convenção Região/BSCA foi alterada pela adenda n.º 5 em 10 de março de 2006. O artigo 3.º, n.º 2.2, da Convenção Região/BSCA prevê agora que:
- são objeto de uma compensação da Região os custos incorridos pela BSCA com os serviços relacionados com a proteção contra incêndios e a segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária;
 - esta compensação é limitada, sendo o limite máximo, fixado em 5 774 000 EUR para 2006, indexado anualmente.
- (48) A adenda especifica igualmente que o montante da compensação financeira deve ser revisto antes de julho de 2009.

2.1.9. *Adenda n.º 6 à Convenção Região/BSCA de 15 de janeiro de 2008*

- (49) A Convenção Região/BSCA foi novamente alterada em 15 de janeiro de 2008 (adenda n.º 6). Nos termos desta alteração:
- a Região atribui à BSCA, além da realização dos serviços relacionados com a proteção contra incêndios e a segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária, a realização dos serviços relacionados com o acompanhamento e registo dos voos, a planificação dos voos previstos ⁽²⁷⁾, a orientação de aeronaves em terra (*marshaling*) ⁽²⁸⁾ e a segurança ⁽²⁹⁾ (estas missões eram anteriormente asseguradas diretamente pela Região ⁽³⁰⁾),
 - a subvenção da Região abrange agora não só os custos da BSCA relativos ao serviço de incêndio e à segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária (mantendo-se o limite máximo), mas também os custos relativos à segurança, ao acompanhamento e registo dos voos, à planificação dos voos previstos e ao *marshaling*.

2.2. Desenvolvimento do aeroporto de Charleroi

- (50) Até então praticamente desprovido de utilizadores regulares, o aeroporto de Charleroi acolheu, a partir de 1 de maio de 1997, a companhia Ryanair, inicialmente para a exploração da rota Dublin-Charleroi. Em abril de 2001, a Ryanair instalou a sua primeira base continental em Charleroi, numa primeira fase, com duas aeronaves e com novos destinos (Shannon, Glasgow, Pisa, Veneza e Carcassonne).
- (51) Entre 2000 e 2013, o tráfego de Charleroi aumentou de cerca de 200 000 para quase 7 milhões de passageiros.

⁽²⁷⁾ Esta missão abrange i) a recolha de todas as informações relativas aos movimentos de aeronaves, ii) a recolha de diferentes documentos de aeronaves e iii) a planificação e gestão dos estacionamentos de aeronaves.

⁽²⁸⁾ Orientação das aeronaves até ao estacionamento.

⁽²⁹⁾ Os serviços relacionados com a segurança incluem «o rastreio, a telemonitorização, as rondas e patrulhas de vigilância, o controlo de acessos e a emissão dos cartões de visitante». As missões de segurança foram delegadas na BSCA Security, uma empresa detida em 51 % pela Região da Valónia e em 49 % pela BSCA.

⁽³⁰⁾ As tarefas de segurança e proteção no aeroporto de Charleroi foram atribuídas à BSCA nos termos do Decreto de 19 de dezembro de 2007, que altera o Decreto de 23 de junho de 1994 relativo à criação e à exploração dos aeroportos e aeródromos da competência da Região da Valónia. Igualmente nos termos deste decreto, a BSCA delega as tarefas de segurança na BSCA Security, uma sociedade anónima criada para esse efeito, cujo capital é detido em 49 % pela BSCA e em 51 % pela Região.

Quadro 4

Estatísticas anuais do tráfego no aeroporto de Charleroi

Ano	Passageiros	Ano	Passageiros
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) A Ryanair representou sempre mais de [70-80] (*) % do tráfego do aeroporto de Charleroi.

2.3. Estatuto e acionistas da BSCA

- (53) A estrutura acionista da BSCA sofreu diversas remodelações desde 2001. No final de 2000, a BSCA era efetivamente detida em mais de 80 % pela Sambrinvest ⁽³¹⁾ e, em menor percentagem, pela Cockerill Sambre, Igretec ⁽³²⁾ e alguns outros acionistas.
- (54) Uma primeira reformulação ocorreu por força de uma decisão do Governo da Valónia de 8 de fevereiro de 2001. Nesta decisão, o Governo incumbia a Sogepa ⁽³³⁾, uma empresa controlada pela Região, de readquirir 2 680 ações da BSCA (43,79 % do capital) detidas pela Sambrinvest, as ações próprias detidas pela BSCA, bem como as participações que os «acionistas privados» quisessem vender. Além disso, o Governo encarregou, na mesma decisão, o ministro responsável pela gestão aeroportuária de «preparar um acordo de acionistas entre a SOWAER, a Sambrinvest e eventualmente a Igretec, para organizar a coordenação dos respetivos poderes no seio da BSCA tanto na Assembleia Geral como no Conselho de Administração e no Comité Executivo».
- (55) Paralelamente, a Região decidiu também realizar um aumento de capital da BSCA: o princípio dessa recapitalização surge, em maio de 2001, numa decisão do Governo da Valónia ⁽³⁴⁾. Este aumento de capital, num montante total de 3 941 300 EUR, foi realizado em 3 de dezembro de 2002; a SOWAER entrou com a quantia de 3 808 660 EUR, em numerário, no capital da BSCA, adquirindo uma participação de 49,23 %.

(*) Informação abrangida pelo segredo profissional.

⁽³¹⁾ A Sambrinvest é um investidor de capital de risco ativo na região de Charleroi-Thuin. Tem como objetivo o acompanhamento e o desenvolvimento das PME. Até 2012, a Sambrinvest era detida em 50 % pela Região da Valónia.

⁽³²⁾ A Igretec é a empresa intermunicipal para a gestão e realização de estudos técnicos e económicos. Participa no desenvolvimento e na reconversão de Charleroi através do desenvolvimento do aeroporto, do polo aeroportuário vizinho, bem como do ordenamento das zonas industriais, agrupando 68 municípios, principalmente da província de Hainaut. É presidida pelo ministro-presidente da Região da Valónia.

⁽³³⁾ A Société Wallonne de Gestion et de participation (Sogepa) é o braço financeiro privilegiado da Região da Valónia para o apoio às empresas em reestruturação. Intervém quer sob a forma de empréstimos, quer sob a forma de capital, e gere as participações, obrigações, adiantamentos ou juros que a Região da Valónia ou a própria Sogepa detêm nestas empresas através de missões delegadas do Governo.

⁽³⁴⁾ Decisão de 23 de maio de 2001 intitulada «Desenvolvimento dos aeroportos, introdução de um mecanismo financeiro e criação de uma empresa especializada». Esta decisão exprime o acordo do Governo da Valónia a favor dos estatutos da SOWAER, do seu plano financeiro, das suas previsões orçamentais e da sua estrutura de gestão. Por outro lado, convida a Sogepa a proceder à constituição da SOWAER e estabelece que «o financiamento das medidas ambientais, excluindo isolamentos, será analisado pela SOWAER, em concertação com as empresas concessionárias».

Quadro 5

Evolução da composição da estrutura acionista da BSCA ⁽¹⁾

(em %)

Ano	BSCA	SOWAER	Sogepa	Sambrinvest	Igretec	Belgian Airport	Outros
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

Os dados referem-se à data de 31 de dezembro do ano indicado.

⁽¹⁾ Carta das autoridades belgas de 21 de setembro de 2011 e de 6 de fevereiro de 2014.

- (56) De 2002 a 2008, a SOWAER geriu uma participação de cerca de 49 % no capital da BSCA. Segundo as autoridades belgas, esta gestão foi efetuada por conta do Governo da Valónia.
- (57) Em 2009, a BSCA abriu o seu capital a um parceiro privado. O consórcio Belgian Airports (a seguir «Belgian Airports»), constituído pelo grupo italiano SAVE e a sociedade belga Holding Communal S.A. ⁽³⁵⁾, adquiriu assim 27,65 % do capital da entidade gestora do aeroporto. A Belgian Airports tem direito de veto sobre uma série de decisões importantes, incluindo os acordos comerciais com a Ryanair.

3. DESCRIÇÃO DAS MEDIDAS

- (58) Na presente decisão são apreciados dois tipos de medidas:
- as medidas concedidas pela Região e pela SOWAER à BSCA (secção 3.1),
 - as medidas concedidas pela Região, pela SOWAER e pela BSCA à Ryanair (secção 3.2).

⁽³⁵⁾ Esta empresa foi liquidada em 2011.

3.1. Medidas concedidas pela Região e pela SOWAER à BSCA

(59) São objeto do presente processo as seguintes medidas a favor da BSCA:

- Nos termos da Convenção SOWAER/BSCA e das decisões de investimento, a colocação à disposição da BSCA dos terrenos e infraestruturas do aeroporto de Charleroi e a realização de um programa de investimentos com vista à sua modernização e ampliação, bem como a prestação de determinados serviços pela SOWAER, incluindo as grandes reparações da infraestruturas, em contrapartida de uma taxa paga pela BSCA (secção 3.1.1);
- Nos termos da Convenção Região/BSCA, a concessão pela Região de uma subvenção para certos serviços ligados à atividade aeroportuária (ver secção 3.1.2);
- A subscrição pela SOWAER, em 3 de dezembro de 2002, de um aumento do capital social da BSCA (secção 3.1.3).

3.1.1. *Colocação à disposição dos terrenos e infraestruturas do aeroporto de Charleroi, incluindo as infraestruturas realizadas ao abrigo do programa de investimentos, e prestação de determinados serviços, nomeadamente as grandes reparações, em contrapartida de uma taxa de concessão*

3.1.1.1. *Colocação à disposição dos terrenos e infraestruturas do aeroporto de Charleroi, incluindo as infraestruturas realizadas ao abrigo do programa de investimentos, e prestação de determinados serviços, nomeadamente as grandes reparações*

(60) Nos termos da Convenção SOWAER/BSCA de 2002, a SOWAER:

- atribui à BSCA até 2040 uma subconcessão dominial relativa à utilização permanente e exclusiva da zona aeroportuária para efeitos de exploração,
- disponibiliza novos investimentos à BSCA. O programa de investimentos, que inclui, nomeadamente, a construção de um novo terminal, o prolongamento da pista, a construção de um caminho de circulação e de uma placa de estacionamento para mais aeronaves e equipamentos de ajuda à navegação, representa um montante de 93 milhões de EUR ⁽³⁶⁾,

Quadro 6

Programa de investimentos anexo à Convenção SOWAER/BSCA de 2002

	<i>(em milhões)</i>					
	2001	2002	2003	2004	Total BEF	Total EUR
Terrenos	253	15	0	38	306	7,59
Infraestruturas	741	709	548	319	2 317	57,44
Terminal	10	500	500	120	1 130	28,01
Total	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

⁽³⁶⁾ Este programa é idêntico ao programa mencionado no considerando (41).

— efetua as grandes reparações e manutenções respeitantes aos terrenos, edifícios e infraestruturas aeroportuárias que se encontram na área concessionada.

- (61) O programa de investimentos foi revisto anualmente. Estas revisões incluíram quer atualizações relacionadas com custos suplementares que não tinham sido previstos em abril de 2002, quer decisões relativas a novos investimentos. Designadamente, em 3 de abril de 2003, o Governo da Valónia reconheceu uma revisão do programa de investimentos aprovada pelo Conselho de Administração da SOWAER. Esta revisão ⁽³⁷⁾ previa, especificamente, um novo terminal com uma capacidade superior à inicialmente prevista (3 milhões em vez de 2 milhões de passageiros) e um parque de estacionamento de automóveis maior do que o inicialmente previsto. Implicava um montante de investimento adicional de 33 milhões de EUR.
- (62) O programa de investimentos foi revisto anualmente até 2009 ⁽³⁸⁾. O custo total do programa de investimentos da SOWAER em Charleroi para 2002-2010, tal como revisto aquando da sua última atualização pelo Conselho de Administração da SOWAER em 2009, ascendia a 219 103 435 EUR ⁽³⁹⁾. Embora este programa de investimentos se intitulasse «Programa de investimentos para 2002-2010», as despesas estavam previstas até 2017.

Quadro 7

Custos totais do programa de investimentos da SOWAER em Charleroi, tal como revisto pelo Conselho de Administração da SOWAER em 2009

(EUR)

Tipo de investimentos	
Investimentos tradicionais	[180 000 000 – 210 000 000]
Dos quais terrenos	[4 000 000 – 5 000 000]
Dos quais estacionamentos para aeronaves	[36 000 000 – 40 000 000]
Dos quais o novo terminal	[80 000 000 – 100 000 000]
Dos quais a torre de controlo	[10 000 000 – 13 000 000]
Compromissos anteriores	[1 000 000 – 2 000 000]
Investimentos geradores de receitas	[3 000 000 – 4 000 000]
Segurança – Proteção – Ambiente	[8 000 000 – 11 000 000]
Manutenções extraordinárias	[4 000 000 – 6 000 000]
Total	219 103 435

Fonte: Anexo 7 da carta das autoridades belgas de 21 de setembro de 2011.

⁽³⁷⁾ Segundo a nota enviada pela SOWAER ao Governo da Valónia em 3 de abril de 2003, por força desta revisão, o programa de investimentos passava de 93 para 150,8 milhões de euros, ou seja, um aumento de 57,8 milhões, dos quais:

- 33 milhões para a ampliação do terminal de passageiros em relação ao que estava inicialmente previsto,
- 3 milhões para a segunda fase de construção da torre de controlo,
- 2 milhões para o programa de proteção e segurança,
- 1,6 milhões para a SOWAER retomar o saldo orçamental,
- 1,5 milhões para a atualização das aquisições de terrenos em torno do aeroporto,
- 12 milhões para provisões para pagamentos e regularizações eventuais,
- 4,8 milhões qualificados como «variação».

⁽³⁸⁾ Ver nota da Bélgica de 6 de fevereiro de 2014.

⁽³⁹⁾ Este montante exclui o programa obrigatório de investimentos complementares (que não é analisado na presente decisão) e os investimentos financiados pela própria BSCA.

- (63) Para além das grandes reparações e manutenções, a SOWAER comprometeu-se, nos termos da Convenção SOWAER/BSCA de 2006, a prestar serviços adicionais por conta da BSCA, nomeadamente serviços de assessoria de natureza diversa (jurídica, ambiental, financeira, administrativa, etc.), a análise e as recomendações relativas à poluição sonora associada ao aeroporto, e a definição e atualização de um sistema de informação geográfica (SIG).

3.1.1.2. Taxa de concessão devida pela BSCA à SOWAER

- (64) Em contrapartida dos elementos descritos na secção 3.1.1.1, a BSCA paga à SOWAER uma taxa da concessão.

i) Disposições contratuais

- a) Período compreendido entre 15 de abril de 2002 e 31 de dezembro de 2005

- (65) Nos termos da Convenção SOWAER/BSCA de 2002, a BSCA paga à Região uma taxa da concessão constituída por:

— um montante anual variável (a seguir «taxa variável limitada»), igual a 35 % das taxas aeronáuticas cobradas durante o ano em curso, com um limite máximo fixado em 883 689 EUR em 2002, aumentando 2 % por ano entre 2003 e 2006. Este limite é aumentado para 2 650 000 EUR em 2007, aumentando 2 % por ano e sendo revisto a partir de 2015 ⁽⁴⁰⁾. Esta taxa é afetada a um fundo para o financiamento dos problemas ambientais decorrentes da exploração do aeroporto,

— um montante anual fixo (a seguir «taxa fixa»), fixado em 9 371 000 EUR para 2002 e posteriormente indexado. Este montante é fixado em 13 525 000 EUR a partir de 2010 e indexado ⁽⁴¹⁾.

- (66) No entanto, nos termos da Convenção de concessão Região/BSCA, conforme alterada em 29 de março de 2002, a BSCA beneficia de uma subvenção da Região destinada a permitir-lhe «assumir missões de serviço público no quadro da exploração do aeroporto de Charleroi, ou seja, as despesas relacionadas com a utilização dos terrenos, edifícios e infraestruturas aeroportuárias colocados à sua disposição pela SOWAER». Esta subvenção é igual à taxa fixa limitada, pelo que apenas a taxa variável limitada é efetivamente suportada pela BSCA. Além disso, nos termos da Convenção SOWAER/BSCA de 15 de abril de 2002, a BSCA está isenta do pagamento da taxa fixa no caso de não receber a subvenção da Região ⁽⁴²⁾.

b) Período a partir de 1 de janeiro de 2006

- (67) A Convenção SOWAER/BSCA de 2002 foi revista pela Convenção SOWAER/BSCA de 2006, aplicável a partir de 1 de janeiro de 2006. Nos termos desta Convenção ⁽⁴³⁾, a BSCA paga à SOWAER:

— um montante anual variável, fixado em 1,5 EUR por passageiro e 8 EUR por tonelada de mercadorias, indexados com base no índice de preços no consumidor da Bélgica ⁽⁴⁴⁾. Esse montante variável foi limitado contratualmente a 956 533 EUR ⁽⁴⁵⁾ para 2006 e a 2 651 067 EUR a partir de 2007, sendo aumentado a partir de 2008 em 2 % por ano.

— um montante anual fixo de 10 094 000 EUR, aumentado em 2 % por ano.

⁽⁴⁰⁾ Artigo 11.º da Convenção SOWAER/BSCA de 2002.

⁽⁴¹⁾ Idem.

⁽⁴²⁾ O artigo 11.º, n.º 3, da Convenção SOWAER/BSCA de 2002 estabelece que «a BSCA beneficiará de uma isenção do pagamento da taxa fixa até ao montante da subvenção da Região da Valónia que não receba ou deixe de receber, por motivos que não lhe sejam imputáveis ou que sejam alheios à sua vontade».

⁽⁴³⁾ Artigo 12.º da Convenção de serviços SOWAER/BSCA de 2006.

⁽⁴⁴⁾ A indexação é anual a partir de 2007. É calculada com base no índice belga de preços no consumidor.

⁽⁴⁵⁾ O limite máximo de 956 533 EUR corresponde ao limite máximo de 883 689 EUR (previsto na Convenção SOWAER/BSCA de 2002), aumentado em 2 % por ano.

- (68) Paralelamente, a Convenção de concessão de serviços entre a região e a BSCA de 10 de março de 2006 altera os termos da subvenção da Região destinada a cobrir a parte fixa das taxas da BSCA à SOWAER ⁽⁴⁶⁾, retomando a cláusula de isenção prevista no considerando 66 ⁽⁴⁷⁾.
- (69) Por último, na adenda n.º 1, de 27 de maio de 2009, à Convenção SOWAER/BSCA de 2006, a BSCA e a SOWAER acordaram que, a partir de 2009, a BSCA pagará à SOWAER um montante anual suplementar de [...] EUR por metro quadrado suplementar ⁽⁴⁸⁾, tendo em vista a aquisição de novos terrenos pela SOWAER e a correspondente extensão do âmbito territorial da Convenção de serviços. Estes montantes suplementares totalizaram 1 206 EUR em 2010, 1 230 EUR em 2011, 1 255 EUR em 2012 e 1 280 EUR em 2013 ⁽⁴⁹⁾.
- ii) Montantes das taxas pagas pela BSCA à SOWAER
- (70) Com base nestes elementos, apresenta-se no quadro 8 uma síntese dos montantes das taxas efetivamente pagas pela BSCA à SOWAER, tendo em conta as compensações pagas pela Região à BSCA para serem transferidas para a SOWAER.

Quadro 8

Taxas pagas pela BSCA à SOWAER ⁽¹⁾

(em EUR)

Ano	Parte fixa	Parte variável	Taxas totais	Taxas líquidas
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

Para além das partes fixa e variável, as taxas totais incluem o montante adicional relacionado com o alargamento do âmbito territorial da Convenção de serviços a partir de 2009 referido no considerando 69. As taxas líquidas têm em conta a subvenção da Região à BSCA.

⁽¹⁾ Anexo 2 da carta da Bélgica de 24 de fevereiro de 2014.

⁽⁴⁶⁾ Segundo esta adenda, a compensação financeira da Região à BSCA já não se destina apenas a «despesas relacionadas com a utilização dos terrenos, edifícios e infraestruturas aeroportuárias colocados à sua disposição pela SOWAER no exercício dos serviços ligados à proteção contra incêndios e à segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária». Por conseguinte, os montantes são inscritos no orçamento da Região a título de «Subvenção à BSCA que lhe permite assegurar missões de serviço público no quadro da exploração dos aeroportos».

⁽⁴⁷⁾ O artigo 12.º, n.º 3, da Convenção de serviços de 4 de abril de 2006 estabelece que «a BSCA beneficiará de uma isenção do pagamento do preço dos serviços até ao montante da compensação financeira da Região da Valónia que não receba ou deixe de receber, por motivos que não lhe sejam imputáveis ou que sejam alheios à sua vontade».

⁽⁴⁸⁾ Este montante é indexado até ao limite de 2 % por ano. É aplicável às superfícies acrescentadas ao âmbito da subconcessão a partir da data da sua aquisição pela SOWAER.

⁽⁴⁹⁾ Anexo 2 da carta da Bélgica de 24 de fevereiro de 2014.

3.1.2. Subvenção paga pela Região para determinados serviços relacionados com a atividade aeroportuária

3.1.2.1. Disposições contratuais

a) Período compreendido entre 29 de março de 2002 e 31 de dezembro de 2005

(71) A adenda n.º 3, de 29 de março de 2002, à Convenção de concessão Região/BSCA altera o artigo 3.º, n.º 2, da Convenção Região/BSCA e prevê o reembolso, por parte da Região da Valónia, das despesas inerentes aos serviços de incêndio e manutenção:

— o serviço de incêndio é definido de acordo com as normas da Organização da Aviação Civil Internacional ⁽⁵⁰⁾,

— o serviço de manutenção é definido como «o serviço técnico de manutenção dos edifícios, das pistas, dos acessos, da frota automóvel, etc.» ⁽⁵¹⁾, bem como «a manutenção dos terrenos, edifícios e equipamentos dos edifícios e dos materiais incluídos na concessão ou colocados à sua disposição, de forma a que estejam sempre aptos a serem utilizados para os fins a que se destinam» ⁽⁵²⁾.

(72) A adenda n.º 3, de 29 de março de 2002, altera igualmente o artigo 25.º do caderno de encargos e prevê que o concessionário deve apresentar à autoridade concedente o orçamento relativo às rubricas de incêndio e manutenção e deve ter uma conta de exploração distinta que possa, a qualquer momento, ser analisada e controlada pela autoridade concedente.

«Devem ser imputados a essa conta de exploração, designadamente:

— o custo total do pessoal encarregado da proteção contra incêndios e da manutenção da infraestrutura aeroportuária e do enquadramento deste pessoal, incluindo os encargos da entidade patronal e as respetivas provisões (novas atividades),

— os custos dos serviços e bens diversos (incluindo eventuais subcontratantes),

— os custos dos investimentos e/ou dos encargos de amortização dos investimentos ⁽⁵³⁾,

— as eventuais despesas de subcontratação em matéria de manutenção e de proteção contra incêndios».

b) Período compreendido entre 10 de março de 2006 e 31 de dezembro de 2007

(73) A adenda n.º 5, de 10 de março de 2006, à Convenção de concessão Região/BSCA altera o artigo 3.º, n.º 2.2, da Convenção Região/BSCA do seguinte modo: «São objeto de inscrição anual no orçamento da Região da Valónia: ráfego em terra».

(74) A adenda n.º 5 altera igualmente o artigo 25.º do caderno de encargos. O artigo 25.º alterado prevê que «os serviços ligados à segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária incluem a manutenção corrente da infraestrutura aeroportuária, o serviço técnico de manutenção dos edifícios, das pistas, dos acessos e da frota automóvel, os pequenos trabalhos de pavimentação, de manutenção corrente e de reparação da pista e dos acessos, a conservação e manutenção operacional da iluminação da pista e da balizagem, os trabalhos de corte, a remoção de borracha da pista e a sua marcação, a limpeza de neve e qualquer outro serviço que garanta a segurança do tráfego em terra, da infraestrutura aeroportuária e das infraestruturas, com exceção dos espaços comerciais da zona aeroportuária».

(75) Nos termos do artigo 25.º do caderno de encargos, a compensação financeira está limitada a 5 774 000 EUR para 2006. Este limite máximo será indexado anualmente até 31 de dezembro de 2009. O montante da compensação financeira será revisto o mais tardar no segundo semestre de 2009.

⁽⁵⁰⁾ Artigo 12.º do caderno de encargos.

⁽⁵¹⁾ Idem.

⁽⁵²⁾ Artigo 19.º do caderno de encargos.

⁽⁵³⁾ Os custos dos investimentos e/ou dos encargos de amortização dos investimentos não eram mencionados nos textos anteriores.

(76) Além disso, o artigo 25.º, n.º 7, do caderno de encargos, introduzido pela adenda n.º 5, de 10 de março de 2006, prevê que o montante da compensação não pode ultrapassar os custos efetivamente suportados pela BSCA e que qualquer sobrecompensação dos custos será objeto de uma compensação orçamental efetuada a cargo da dotação orçamental inscrita no exercício seguinte.

c) Período a partir de 1 de janeiro de 2008

(77) A adenda n.º 6, de 15 de janeiro de 2008, à Convenção de concessão Região/BSCA altera o artigo 25.º, n.º 1, do caderno de encargos e acrescenta aos serviços já confiados à BSCA ⁽⁵⁴⁾ o acompanhamento e registo dos voos, a planificação dos voos previstos, o *marshaling* e a segurança.

(78) O acompanhamento e o registo dos voos consistem em completar a base de dados da administração da Valónia com as informações relativas aos voos (número de passageiros, matrícula, nome do piloto, tipo de aeronave, tipo de voo, proveniência, peso do avião, etc.). A planificação dos voos abrange as comunicações, os planos de voo, os *slots*, os anúncios de rádio e a gestão das posições de estacionamento das aeronaves. O acompanhamento e registo dos voos, bem como a planificação dos voos, são assegurados pelo «serviço de navegação».

(79) O *marshaling* abrange duas tarefas, nomeadamente o *marshaling* na posição de estacionamento, realizado pelo coordenador de zonas sempre que chega uma aeronave, e o «follow me», que consiste na orientação da aeronave por uma viatura utilizada unicamente para os pilotos que não conhecem o aeroporto (aviação de negócios) ou para as aeronaves de grande porte, de código D. No aeroporto de Charleroi, o número de operações deste tipo é muito limitado (no máximo, 100 por ano).

(80) Os serviços de segurança são definidos no artigo 25.º, n.º 2, do caderno de encargos, conforme alterado pela adenda n.º 6 de 15 de janeiro de 2008: «O rastreio, a telemonitorização, as rondas e patrulhas de vigilância, o controlo de acessos e a emissão dos cartões de visitante». A BSCA delegou a execução dos serviços de segurança na sociedade anónima de direito público BSCA Security. As missões da BSCA Security são definidas de acordo com o Decreto de 23 de junho de 1997 relativo à criação dos aeroportos da Região da Valónia ⁽⁵⁵⁾. A BSCA Security é detida em 51 % pela Região da Valónia e em 49 % pela BSCA.

(81) As modalidades da compensação financeira são fixadas do seguinte modo pelo artigo 25.º, n.º 1, do caderno de encargos alterado:

— no que se refere aos serviços relacionados com a proteção contra incêndios e a segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária, a Região assume os custos associados à sua prestação de acordo com as regras estatuídas pela adenda n.º 5 (ver considerando 75), até 31 de dezembro de 2009; as Partes devem proceder a uma reavaliação do montante da compensação, o mais tardar durante o segundo semestre de 2009,

— no que se refere aos serviços relacionados com o acompanhamento e registo dos voos, a planificação dos voos previstos, o *marshaling* e a segurança ⁽⁵⁶⁾, a Região assume os custos desses serviços para os anos de 2008 e 2009. A partir de 1 de janeiro de 2010, o financiamento é limitado ao montante indexado da compensação paga no ano anterior.

(82) O artigo 25.º, n.º 7, do caderno de encargos é alterado e prevê que o montante da compensação não pode ultrapassar os custos efetivamente suportados pela BSCA após dedução das taxas eventualmente cobradas aos utentes para cobrir esses serviços.

3.1.2.2. Montante da subvenção paga pela Região da Valónia

(83) O quadro 9 resume as subvenções pagas pela Região da Valónia à BSCA e à BSCA Security, não incluindo a subvenção de «missão pública» que compensa a taxa fixa anual.

⁽⁵⁴⁾ Os serviços relacionados com a proteção contra incêndios e a segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária.

⁽⁵⁵⁾ No anexo 10 da carta da Bélgica de 5 de fevereiro de 2014 figuram os estatutos da BSCA Security.

⁽⁵⁶⁾ O parágrafo em questão menciona também os serviços relacionados com a segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária.

Quadro 9

Subvenções pagas pela Região à BSCA ou à BSCA Security ⁽¹⁾ entre 2001 e 2013 (não incluindo a subvenção de «missão pública» que compensa a taxa fixa anual)

	Incêndio, segurança, manutenção	Proteção e segurança	Serviço de navegação, incluindo <i>marshaling</i>	Total
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
Total	69 266 576	78 073 852	2 596 388	149 936 816

Fonte: Anexo 9 da carta da Bélgica transmitida em 6 de fevereiro de 2014, alterada relativamente à subvenção Giro pela resposta da Bélgica transmitida em 25 de março de 2014.

⁽¹⁾ A subvenção concedida a título da segurança e proteção é paga à BSCA Security.

3.1.3. Aumento de capital subscrito pela SOWAER

- (84) No âmbito dos seus planos de desenvolvimento, nomeadamente a negociação dos acordos de 2001 com a Ryanair, uma nota estratégica apresentada ao Conselho de Administração da BSCA em 31 de julho de 2001 indicava que «a BSCA irá acumular, nos três próximos anos, 164 milhões de perdas. Os seus fundos próprios à data de 31 de dezembro de 2003 serão, por conseguinte, reduzidos a 23 milhões de francos, ou seja, menos de 20 % do capital atual de 153 milhões de francos [belgas]. Por esse motivo, é necessário prever um aumento de capital de 5 milhões de EUR, a fim de evitar uma situação precária».
- (85) Com efeito, na sua Decisão de 23 de maio de 2001 relativa ao plano financeiro da SOWAER, a Região já tinha aprovado o princípio de sucessivas injeções de capital nas sociedades de gestão dos aeroportos da Valónia ⁽⁵⁷⁾. O plano financeiro da SOWAER nessa data previa «uma tomada de participação na BSCA no valor de ± 60 milhões de BEF (...) e, posteriormente, de 3 vezes 30 milhões, distribuídos por 3 anos (capital de 600 milhões e participação da SOWAER de 25 %, ou seja, 150 milhões)», ou seja, uma injeção de capital de 3,718 milhões de EUR ao longo de três anos.

⁽⁵⁷⁾ O plano financeiro indica que «o desenvolvimento previsto para a BSCA e a SAB vai exigir aumentos de capital próprio significativos (para além dos financiamentos externos) e, por conseguinte, um acompanhamento por parte da SOWAER».

- (86) O aumento de capital foi finalmente realizado de uma só vez, em 3 de dezembro de 2002. O capital subscrito foi inteiramente realizado; a SOWAER entrou, assim, com a quantia de 3,809 milhões de EUR, em numerário, no capital da BSCA, adquirindo uma participação de 49,23 % no capital da BSCA ⁽⁵⁸⁾.

3.2. Medidas concedidas pela Região e pela BSCA à Ryanair ⁽⁵⁹⁾

3.2.1. Os acordos de 2001

- (87) Será designado «acordos de 2001» o conjunto constituído pelos seguintes documentos:
- o compromisso do Governo da Valónia de 6 de novembro de 2001,
 - o contrato entre a BSCA e a Ryanair de 2 de dezembro de 2001 (a seguir «contrato de 2001»),
 - a Convenção Promocy, de 12 de dezembro de 2001, e o contrato entre a Promocy e a Leading Verge, de 31 de janeiro de 2002, que foram objeto da decisão adotada pelo Conselho de Administração da BSCA em 31 de julho de 2001 ⁽⁶⁰⁾.

3.2.1.1. O compromisso do Governo da Valónia de 6 de novembro de 2001

- (88) A Região celebrou, em 6 de novembro de 2001, um acordo com a Ryanair. Este acordo previa uma taxa de aterragem de 1 EUR por passageiro com partida do aeroporto para a Ryanair, correspondendo a uma redução na ordem de 50 % da taxa de aterragem em relação ao montante fixado e publicado pelo Governo da Valónia, apurado segundo outro método de cálculo ⁽⁶¹⁾ (com efeito, naquela altura, as taxas aeroportuárias cobradas às companhias aéreas eram determinadas de acordo com uma tabela tarifária aprovada e publicada pelo Governo da Valónia e não pela BSCA). Além disso, a Região comprometia-se a indemnizar a Ryanair pelas perdas que a companhia viesse a sofrer diretamente devido a uma eventual alteração do nível das taxas aeroportuárias ou dos horários de abertura do aeroporto durante os anos de 2001 a 2016, exceto se essas alterações fossem impostas pela União Europeia, pelo Estado Federal, pela Organização da Aviação Civil Internacional ou resultassem de outros requisitos do direito internacional.

3.2.1.2. O contrato de 2001, incluindo as disposições relativas à Promocy

- (89) Nos termos do contrato de 2001 entre a BSCA e a Ryanair, a BSCA estabeleceu um preço para a assistência em escala à Ryanair no valor de 1 EUR por passageiro ⁽⁶²⁾, ou seja, 10 vezes inferior ao preço anunciado em 2001 pela BSCA para os restantes utilizadores.
- (90) A BSCA também se tinha comprometido a contribuir, quer financeiramente, quer através da prestação de diversos serviços, para as despesas ligadas ao estabelecimento da base da Ryanair em Charleroi ⁽⁶³⁾. Esta contribuição ascendia a:
- 250 000 EUR para as despesas de alojamento e ajudas de custo do pessoal da Ryanair;
 - 160 000 EUR por cada nova rota aberta, até ao limite de três rotas por aeronave baseada no aeroporto, ou seja, um máximo de 1 920 000 EUR;
 - 768 000 EUR para participação nas despesas de recrutamento e formação dos pilotos e das tripulações afetos aos novos destinos servidos pelo aeroporto;
 - 4 000 EUR para a compra de equipamentos de escritório.
- (91) Paralelamente, a BSCA teve de disponibilizar à Ryanair, a título gratuito, 100 metros quadrados de escritórios e 100 metros quadrados de «engineering store», bem como garantir um direito de acesso não exclusivo a uma sala de formação. A BSCA também teve de diligenciar no sentido de que a Ryanair obtivesse um custo mínimo ou nulo pela utilização de um hangar para a manutenção de aviões.

⁽⁵⁸⁾ As restantes participações resultantes do aumento de capital foram subscritas no montante total de cerca de 133 000 EUR por alguns acionistas minoritários: as sociedades SONACA, Carolo Parking e Igretec.

⁽⁵⁹⁾ Em 6 de julho de 2012, a BSCA celebrou um novo acordo com a Ryanair. Uma vez que este acordo não consta das medidas identificadas na decisão de início do procedimento de 2002, nem das medidas identificadas na decisão de alargamento de 2012, não é analisado na presente decisão.

⁽⁶⁰⁾ Informação indicada na reunião de 24 de junho de 2003 entre a Comissão e as autoridades belgas.

⁽⁶¹⁾ Enquanto no sistema geral aplicável a todos a taxa de aterragem era calculada em função do peso por tonelada das aeronaves, para a Ryanair era calculada numa base diferente e cobrada por passageiro embarcado.

⁽⁶²⁾ Ponto 1.3 do contrato entre a BSCA e a Ryanair de 2 de dezembro de 2001.

⁽⁶³⁾ Ponto 1.5 do contrato entre a BSCA e a Ryanair de 2 de dezembro de 2001.

- (92) Por outro lado, nos termos do contrato de 2001, a Ryanair e a BSCA constituíram uma empresa de promoção comercial conjunta, denominada Société de Promotion de Brussels South Charleroi Airport (a seguir «Promocy»). O objeto social da Promocy consistia no desenvolvimento de Charleroi e da sua região através da exploração comercial do aeroporto ⁽⁶⁴⁾ (a Promocy financiava, por exemplo, uma parte do preço dos bilhetes promocionais da Ryanair). A BSCA e a Ryanair deviam contribuir nas mesmas proporções para o funcionamento da Promocy ⁽⁶⁵⁾. Assim, a BSCA e a Ryanair subscreveram, em partes iguais, o capital social da Promocy, no montante total de 62 500 EUR. Além disso, a BSCA e a Ryanair pagavam, respetivamente, uma contribuição de 4 EUR por passageiro transportado pela Ryanair com partida do aeroporto de Charleroi.
- (93) As taxas por passageiro com partida do aeroporto aplicáveis às operações da Ryanair ao abrigo do contrato de 2001, bem como as contribuições para o financiamento da Promocy, encontram-se resumidas no quadro 10.

Quadro 10

Taxas aplicáveis à Ryanair nos termos do contrato de 2001 ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Taxa de aterragem	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Taxa por passageiro	7	7	7,38	7,5	7,88	8	8	8	8	8	8	8
Assistência em escala	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Promocy	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4
Total líquido pago pela Ryanair	5	5	5,58	5,76	6,14	6,26	6,52	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6

As tarifas do contrato de 2001, variando em 1 de abril, são objeto de uma aplicação proporcional para poderem ser comparadas numa base anual (1 de janeiro a 31 de dezembro).

⁽¹⁾ Taxas por passageiro com partida do aeroporto, de acordo com os dados fornecidos na resposta das autoridades belgas de 14 de julho de 2011. As taxas para os anos de 2001 a 2003 são idênticas às de 2004.

- (94) Em contrapartida, a Ryanair comprometeu-se perante a BSCA a basear um certo número de aviões (entre dois e quatro) em Charleroi e a explorar, no mínimo, três rotações por dia e por avião a partir de Charleroi durante o período de 15 anos (2001-2016) abrangido pelo contrato. A companhia irlandesa garantia assim à entidade gestora do aeroporto um tráfego de passageiros que lhe permitia prever a obtenção de receitas, quer a título das taxas aeroportuárias quer das atividades extra-aeronáuticas. Segundo o contrato, se a Ryanair cessasse as suas operações em Charleroi durante os cinco primeiros anos do contrato, a companhia seria obrigada a reembolsar à BSCA a participação nas despesas relacionadas com o estabelecimento da base da Ryanair e a contribuição de marketing. A partir do quinto ano de vigência do contrato, o montante do reembolso era fixado de modo degressivo ⁽⁶⁶⁾.

3.2.2. O Decreto ministerial de 11 de junho de 2004 e a carta da BSCA de 24 de junho de 2004

- (95) Na opinião da Bélgica, de acordo com o direito nacional, a decisão de 2004 conduziu *de facto* à nulidade dos acordos de 2001. Assim, a Região decidiu adotar em 11 de junho de 2004 um decreto ministerial que reduzia, a título promocional, as taxas devidas pela aterragem de aeronaves no aeroporto de Charleroi. Este decreto entrou em vigor em 13 de fevereiro de 2004, com efeitos retroativos. Previa que, a título promocional, a taxa devida por

⁽⁶⁴⁾ Ponto 4 do anexo C do contrato entre a BSCA e a Ryanair de 2 de dezembro de 2001.

⁽⁶⁵⁾ Ponto 1.6 e anexo C do contrato entre a BSCA e a Ryanair de 2 de dezembro de 2001.

⁽⁶⁶⁾ Artigo 2.º do contrato de 2001.

todas as companhias aéreas pela aterragem de aeronaves que assegurassem um serviço de linha regular era fixada em 1 EUR por passageiro (isto é, a tarifa de que beneficiava a Ryanair ao abrigo dos acordos de 2001). Esta redução geral só era válida por um período de trinta e seis meses a contar da data de entrada em vigor do decreto ministerial.

- (96) Por carta de 24 de junho de 2004 ⁽⁶⁷⁾, a BSCA comprometeu-se perante a Ryanair a manter os termos dos acordos de 2001 em vigor até 31 de março de 2006, assegurando nomeadamente à companhia um custo total de utilização dos serviços do aeroporto de 5 EUR por passageiro embarcado, correspondente ao nível que teria resultado da aplicação dos acordos de 2001 se tivessem continuado em vigor em 2005 e 2006 (ver quadro 10). O enquadramento comercial provisório estava condicionado pelo respeito de um limite máximo de 2 milhões de passageiros anuais para o conjunto da atividade aeroportuária ⁽⁶⁸⁾; contudo, não obstante este limite máximo ter sido ligeiramente excedido em 2004 ⁽⁶⁹⁾, as condições oferecidas à Ryanair não foram alteradas em 2004 e 2005.

3.2.3. A adenda de 2005

- (97) Por Decreto de 3 de fevereiro de 2005, a Região delegou nas entidades gestoras de aeroportos, entre as quais a BSCA ⁽⁷⁰⁾, a competência para fixar as tarifas das taxas aeroportuárias.
- (98) A partir de 1 de abril de 2006, a tarifa geral das taxas de aterragem cobradas pela BSCA foi aumentada para 2 EUR por passageiro com partida do aeroporto, sendo essa tarifa de 2 EUR indexada. Além disso, foi instituído um sistema de descontos anuais em função do número de passageiros com partida do aeroporto, em conformidade com o quadro 11.

Quadro 11

Descontos sobre as taxas de aterragem aplicáveis a todas as companhias aéreas que operam no aeroporto de Charleroi, a partir de 1 de abril de 2006 ⁽¹⁾

Descontos com base anual		
Percentagem de desconto (%)	De # passageiros com partida do aeroporto	A # passageiros com partida do aeroporto
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⁾ Carta das autoridades belgas de 14 de julho de 2011 e <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>

- (99) Em 9 de dezembro de 2005, a BSCA propôs à Ryanair, e esta aceitou, um novo acordo comercial com data de 9 de dezembro de 2005 (a seguir «adenda de 2005») para o período compreendido entre 1 de abril de 2006 e 31 de dezembro de 2015.

⁽⁶⁷⁾ Ofício enviado à Comissão por carta das autoridades belgas de 13 de setembro de 2004. Essa carta seguiu-se a um «Memorando de Intenções» (MOI) celebrado em 8 de abril de 2004.

⁽⁶⁸⁾ Ponto 3b da carta de 24 de junho de 2004.

⁽⁶⁹⁾ O número total de passageiros que utilizaram o aeroporto em 2004 foi de 2 034 140 (ver quadro 1).

⁽⁷⁰⁾ Artigos 35.º e 36.º do Decreto de 3 de fevereiro de 2005 relativo ao relançamento económico e à simplificação administrativa. Estas disposições foram transpostas para o aeroporto de Charleroi pela adenda n.º 4 à Convenção de concessão de 1991 entre a Região e a BSCA, que prevê no seu artigo 1.º que «o concessionário determina e cobra aos utilizadores o montante das taxas aeroportuárias devidas pela utilização do aeroporto sob sua gestão».

(100) Nos termos da adenda de 2005:

- as taxas de aterragem devidas pela Ryanair são calculadas com base na tarifa geral, aplicando-se um desconto de 50 % a partir de 200 000 passageiros (ver quadro 11),
- as tarifas de assistência em escala («handling») aplicáveis às operações da Ryanair são fixadas até 2015, em conformidade com o quadro 12,
- a Ryanair é sujeita a uma nova taxa, denominada «*infrastructure access fee*» («taxa de acesso à infraestrutura»),
- o contrato já não prevê quaisquer pagamentos da BSCA à Promocy.

Quadro 12

Taxas aplicáveis à Ryanair nos termos da adenda de 2005 ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Taxa de aterragem			[1- -1,2]									
Taxa por passageiro			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Assistência em escala			[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]
Acesso à infraestrutura			[0- -0,5]									
Total líquido pago pela Ryanair			[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]
Diferença em relação ao contrato de 2001			[0- -0,5]									

Os valores da taxa de aterragem baseiam-se nas projeções de passageiros da Ryanair no momento da assinatura da adenda de 2005.

⁽¹⁾ Taxas por passageiro com partida do aeroporto, de acordo com os dados fornecidos na resposta das autoridades belgas de 14 de julho de 2011.

(101) A Comissão constata que os montantes por passageiro pagos pela Ryanair nos termos do quadro 12 são, com exceção do ano [...], idênticos aos que estavam previstos no contrato de 2001 ⁽⁷¹⁾ (ver quadro 10).

(102) Por último, o contrato de 2005 prevê que, durante um período mínimo de 6 meses a contar do início da utilização do novo terminal, a Ryanair deve basear em Charleroi 4 aviões com um mínimo de [25-32] rotações diárias. Caso contrário, a Ryanair pagará uma sobretaxa de [10-25] %.

⁽⁷¹⁾ As projeções da Região não têm em conta a indexação anual das taxas de aterragem, nem o aumento do número de passageiros da Ryanair para além dos 1,75 milhões; estas duas correções têm um impacto oposto no montante efetivo das taxas por passageiro pagas pela Ryanair.

3.2.4. A adenda de 2010

- (103) Em 1 de janeiro de 2009, a BSCA introduziu uma taxa adicional por passageiro, paga por todas as companhias aéreas que operam no aeroporto de Charleroi, por conta dos passageiros com mobilidade reduzida (a seguir «taxa PMR»). A adenda n.º 7 à Convenção Região/BSCA autoriza, efetivamente, a BSCA a fixar esse tipo de taxa, o que, segundo a Bélgica, é conforme com o direito da União ⁽⁷²⁾. A taxa PMR foi fixada em 19,5 cents por passageiro com partida do aeroporto em 2009 ⁽⁷³⁾.
- (104) Em 6 de dezembro de 2010, foi celebrada uma adenda ao contrato entre a BSCA e a Ryanair por troca de correspondência entre a BSCA e a Ryanair (a seguir «adenda de 2010»). Esta adenda prevê:
- uma derrogação do nível geral da taxa PMR, nos termos da qual a Ryanair pagará [10-30] cents por passageiro para o ano que vai de 1 de fevereiro de 2009 a 31 de janeiro de 2010; além disso, as regras de indexação da taxa PMR preveem uma redução da tarifa proporcional ao aumento do tráfego gerado pela Ryanair ⁽⁷⁴⁾;
 - uma redução de [10-50] cents por passageiro da Ryanair sobre as tarifas da assistência em escala.

3.2.5. Cessão das participações da BSCA na Promocy

- (105) Em 31 de março de 2010, a BSCA cedeu à Ryanair a sua participação de 50 % na Promocy ⁽⁷⁵⁾. A BSCA vendeu as ações pelo seu valor contabilístico num montante total de 31 100 EUR (ou seja, 100 EUR por ação). A totalidade dos riscos e obrigações foi transferida para o acionista único, neste caso a Ryanair.
- (106) De acordo com a Bélgica, no momento dessa cessão, a tesouraria da Promocy ascendia a 261 073 EUR (saldo do ativo, após dedução do capital e da reserva legal) ⁽⁷⁶⁾. A BSCA cedeu, portanto, metade do capital da Promocy a um preço muito inferior a metade do valor da tesouraria.

4. OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

4.1. Observações das partes interessadas relativas às medidas a favor da BSCA

4.1.1. Brussels Airport Company (a seguir «BAC»)

- a) Observações recebidas em setembro de 2012, na sequência da adoção da decisão de alargamento de 2012

- (107) A BAC considera que todas as medidas concedidas à BSCA, tal como descritas na decisão de alargamento de 2012, constituem um auxílio estatal que não pode ser declarado compatível com o mercado interno.
- (108) Segundo a BAC, nenhum dos investimentos descritos na decisão de alargamento de 2012 foi objeto de uma decisão juridicamente vinculativa anterior a 12 de dezembro de 2000.
- (109) A BAC considera que nenhum dos investimentos realizados nas infraestruturas dizia respeito ao exercício do poder público, uma vez que todos eles constituem elementos essenciais às atividades económicas do operador, incluindo os trabalhos destinados a melhorar o funcionamento do aeroporto (como os sistemas de aterragem ou a extensão da pista) ou a favorecer o seu desenvolvimento económico (parques de estacionamento para veículos, vias de acesso ou oficinas de manutenção).

⁽⁷²⁾ Regulamento (CE) n.º 1107/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho de 2006, relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo (JO L 204 de 26.7.2006, p. 1).

⁽⁷³⁾ Este montante é indexado anualmente; ver <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>

⁽⁷⁴⁾ Taxa PMR para o ano N+1 = [0,10-0,30] EUR × passageiros da Ryanair em 2009 / passageiros da Ryanair no ano N. O número de passageiros da Ryanair em 2009 foi de 3 289 725.

⁽⁷⁵⁾ A Promocy era a empresa comum da BSCA e da Ryanair constituída ao abrigo dos acordos de 2001.

⁽⁷⁶⁾ Resposta da Bélgica enviada em 18 de março de 2014 à Comissão, intitulada «Resposta ao pedido de informações da Comissão de 7 de fevereiro de 2014» (resposta à pergunta 18).

i) Pagamento pela BSCA da concessão e das infraestruturas

- (110) A BAC alega que nenhuma das medidas concedidas à BSCA, tal como descritas na decisão de alargamento de 2012, está em conformidade com o princípio do investidor numa economia de mercado (a seguir «PIEM»). Tendo em conta as práticas do setor, o retorno do investimento obtido pela Região/SOWAER é claramente inferior ao que um investidor privado esperaria ⁽⁷⁷⁾.
- (111) Segundo a BAC, nenhum dos auxílios ao investimento concedidos à BSCA estava limitado ao mínimo necessário. Com efeito, a quantia paga pela BSCA para a concessão e as infraestruturas permaneceu constante entre 2002 e 2010, com exceção de um aumento em 2007, ao passo que o número de passageiros e as receitas aumentaram durante o mesmo período. Consequentemente, o valor líquido médio das infraestruturas aumentou para a BSCA, enquanto os pagamentos líquidos médios diminuíram.

ii) Serviços prestados pela SOWAER à BSCA e serviços reembolsados pela Região

- (112) No que respeita aos serviços prestados pela SOWAER à BSCA e aos serviços reembolsados pela Região à BSCA, a BAC declara que, com exceção dos serviços públicos, como a polícia e as alfândegas, o Estado belga não intervém em qualquer outra atividade no aeroporto de Bruxelas. A BAC assume o custo dos serviços de incêndio, segurança e manutenção. Os serviços relacionados com o acompanhamento, registo e planeamento dos voos são pagos diretamente à Belgocontrol pelas companhias aéreas que utilizam o aeroporto de Bruxelas. No aeroporto de Charleroi, as companhias aéreas não precisam de pagar para beneficiar desses serviços. Como tal, os serviços reembolsados pela Região da Valónia à BSCA não estão relacionados com o exercício do poder público.
- (113) A BAC considera que estes serviços não constituem serviços de interesse económico geral, uma vez que são inerentes à exploração de um aeroporto e aos aspetos essenciais das atividades económicas de um aeroporto, não cumprindo os critérios do acórdão *Altmark*.
- (114) A BAC considera que os pagamentos efetuados para reembolsar a BSCA pela prestação destes serviços não são conformes com o PIEM e constituem um auxílio ao funcionamento. Sendo os pagamentos efetuados pela BSCA à Região pela utilização das infraestruturas inferiores aos que um investidor privado consideraria aceitáveis, esse investidor não suportaria pagamentos adicionais por outros serviços sem beneficiar de um rendimento correspondente.
- (115) A BAC salienta que os auxílios ao funcionamento só podem ser declarados compatíveis em circunstâncias excecionais e sob condições estritas em regiões desfavorecidas. Nenhuma destas condições está preenchida no caso do aeroporto de Charleroi, pelo que o auxílio não pode ser considerado compatível com o mercado interno.

iii) Participação da SOWAER no aumento de capital da BSCA

- (116) A BAC duvida que o aumento de capital da BSCA de 3 de dezembro de 2002 tenha sido realizado em conformidade com o PIEM. A BAC sublinha, além disso, que, para avaliar se um investidor privado teria procedido ao aumento de capital, os restantes auxílios de que beneficia a BSCA não deveriam ser tidos em conta.

iv) Impacto sobre a concorrência

- (117) A BAC alega que os auxílios permitiram ao aeroporto de Charleroi reforçar a sua posição concorrencial relativamente a outros aeroportos e a outros meios de transporte, como o comboio de alta velocidade, uma vez que permitem à BSCA aplicar taxas aeroportuárias reduzidas. Daí resulta uma clivagem importante entre as taxas aplicadas em Bruxelas e as aplicadas em Charleroi, nomeadamente devido às diferenças entre as taxas por passageiro e as taxas relacionadas com a segurança. As taxas aeroportuárias cobradas pela BSCA são inferiores ao preço de mercado em comparação com o aeroporto de Bruxelas e outros aeroportos equiparáveis situados na zona de influência do aeroporto de Charleroi (como Eindhoven, Lille e Colónia/Bona).

⁽⁷⁷⁾ A BAC alega que um investidor privado perspetivaria, pelo menos, um rendimento de 14 milhões de EUR (5 %), tendo por base o investimento de 281 milhões de EUR realizado pela SOWAER nas infraestruturas da BSCA. Todavia, a SOWAER apenas beneficiou de um rendimento de 0,66 % depois de impostos sobre as sociedades em 2009. Além disso, nem a Região da Valónia nem a SOWAER obtiveram outros rendimentos, como dividendos, entre 2002 e 2007. Entre 2007 e 2009, o dividendo pago foi inferior a 400 000 EUR e, em 2010, a Região da Valónia recebeu um dividendo de 4,66 milhões de EUR. Além disso, os custos da infraestrutura da BSCA face às receitas representavam apenas 6,7 % em 2009, quando normalmente deveriam figurar entre os custos mais significativos do aeroporto. Os custos anuais de amortização da BAC, por exemplo, elevam-se a 30 % das receitas anuais.

- (118) Segundo a BAC, esta diferença implicou uma perda de 2,5 milhões de passageiros entre 2004 e 2011. O desenvolvimento do aeroporto de Charleroi não se deveu apenas ao tráfego suplementar que o aeroporto de Bruxelas deixou de gerar, dado que o crescimento médio anual de uma amostra de referência de aeroportos europeus foi de 20,5 % entre 2005 e 2011, enquanto o tráfego em Bruxelas se manteve constante. Além disso, o aumento dos destinos e das frequências em Charleroi coincidiu com a supressão ou a redução das frequências em Bruxelas para esses destinos.
- b) Observações recebidas em maio de 2014 na sequência da publicação das orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas
- (119) A BAC considera que tanto os auxílios ao investimento como os auxílios ao funcionamento concedidos à BSCA constituem auxílios estatais que não podem ser considerados compatíveis com o mercado interno. A entrada em vigor das orientações relativas à aviação reforça, em seu entender, esta conclusão.
- i) Auxílios ao investimento
- (120) A BAC considera que os auxílios ao investimento de que beneficiou a BSCA constituem auxílios estatais que devem ser considerados incompatíveis com o mercado interno, dado não serem proporcionais aos objetivos de interesse comum (o aeroporto internacional de Bruxelas não estava congestionado) e não serem limitados ao mínimo necessário.
- ii) Auxílios ao funcionamento
1. Presença de auxílios estatais nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE
- (121) Segundo a BAC, a decisão de início do procedimento concentrou-se principalmente na diferença de tratamento no financiamento dessas atividades entre Charleroi e outras empresas do mesmo Estado-Membro, e outros aeroportos como o aeroporto de Bruxelas-Nacional. A este respeito, a BAC considera que o reembolso pela Região da Valónia à BSCA dos custos desses serviços constitui um auxílio estatal e uma discriminação entre a BAC e a BSCA no seio do Estado belga, uma vez que a BAC tinha de suportar integralmente estes custos.
2. Compatibilidade das medidas de auxílios estatais nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE
- (122) O ponto 137 das orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas ⁽⁷⁸⁾ (a seguir «orientações relativas à aviação») estabelece uma série de critérios que devem ser respeitados para que os auxílios ao funcionamento concedidos no passado sejam considerados compatíveis com o mercado interno. Segundo a BAC, os auxílios ao funcionamento de que a BSCA beneficiou não cumprem esses critérios.
- a) O auxílio não contribui para a realização de um objetivo de interesse comum bem definido
- (123) Com efeito, uma vez que Charleroi e Bruxelas-Nacional concorrem na mesma zona de influência, os auxílios concedidos à BSCA levam, no entender da BAC, a uma duplicação das capacidades aeroportuárias disponíveis na Bélgica. Assim, as capacidades de Charleroi foram aumentadas, apesar de as capacidades do aeroporto de Bruxelas não estarem esgotadas. A soma do número de passageiros em Charleroi e no aeroporto de Bruxelas totalizava 25,4 milhões em 2012, ou seja, um número ainda inferior à capacidade de acolhimento máxima oferecida pelo aeroporto de Bruxelas.
- b) Ausência de necessidade de intervenção do Estado
- (124) A BAC salienta que o tráfego anual de Charleroi excedia 1 milhão de passageiros em 2001-2002 e 3 milhões de passageiros em 2008-2009. Tendo em conta as categorias estabelecidas nas orientações relativas à aviação, a BSCA devia poder suportar sozinha a maioria, ou mesmo a totalidade, dos custos ocasionados no aeroporto de Charleroi durante o período considerado no inquérito da Comissão.

⁽⁷⁸⁾ Ver nota 8.

- (125) Segundo a BAC, desde a entrada em vigor das orientações relativas à aviação, não devia ser permitido conceder nenhum auxílio ao funcionamento à BSCA, dado que o tráfego anual de passageiros excedeu largamente o limiar de 3 milhões desde 2009.
- b) O auxílio não é adequado e o seu montante é desproporcionado
- (126) Segundo a BAC, os montantes pagos pela BSCA relativamente aos serviços seguintes poderiam ter sido mais adequados: o montante pago pela disponibilização das infraestruturas aeroportuárias, pelos serviços prestados pela SOWAER, ou ainda o reembolso pela Região da Valónia de determinados serviços. Segundo a BAC, os auxílios estatais concedidos à BSCA não se limitaram ao mínimo necessário, dispondo a Região da Valónia e a SOWAER de políticas menos prejudiciais à concorrência.
- c) O auxílio tem efeitos negativos sobre a concorrência e as trocas comerciais
- (127) Antes de mais, a BAC sublinha que, contrariamente ao previsto no ponto 131 das orientações relativas à aviação, o plano de negócios da BSCA não analisou a questão do impacto que o desenvolvimento da sua atividade teria no tráfego do aeroporto de Bruxelas.
- (128) Além disso, a BAC chama a atenção da Comissão para o facto de o processo em apreço não poder ser comparado com o do aeroporto de Groningen, em que a Comissão considerou o auxílio ao funcionamento compatível com o mercado interno. Com efeito, nesse processo, a Comissão reconheceu a necessidade de descongestionar o aeroporto de Schiphol e o facto de os aeroportos estarem suficientemente distantes; dois elementos não relevantes para o caso em apreço.
- (129) Estes auxílios, que permitiram à BSCA baixar artificialmente o montante das taxas aeroportuárias, tiveram os seguintes efeitos negativos sobre a BAC: uma redução significativa da sua utilização pelos passageiros e uma redução das frequências, ou mesmo a supressão, das linhas servidas também pelo aeroporto de Charleroi.
- (130) No que diz respeito à diminuição do volume de passageiros em Bruxelas-Nacional, a BAC sublinha que a mesma se deve essencialmente a um fenómeno de absorção da sua clientela pela BSCA. Assim, segundo a BAC, enquanto a maioria dos aeroportos europeus viu a sua frequência aumentar entre 2005 e 2013, a de Bruxelas-Nacional estagnou, ao mesmo tempo que o volume de passageiros em Charleroi aumentou.
- (131) Segundo a BAC, o fenómeno de absorção da sua clientela explica também a supressão de linhas em Bruxelas-Nacional e a diminuição da frequência de determinados voos. A BAC estabelece, nomeadamente, uma correspondência entre os voos suprimidos no aeroporto de Bruxelas-Nacional na sequência da criação de voos equivalentes no aeroporto de Charleroi.
- (132) A BAC recomenda que a Comissão determine, na decisão que venha a tomar sobre esses auxílios, em conformidade com os limites estabelecidos pelas novas orientações, que (i) nenhum auxílio ao funcionamento e ao investimento possa ser concedido à BSCA a partir da entrada em vigor das novas orientações, (ii) os serviços aeroportuários em Charleroi sejam tributados a um nível suficiente para cobrir os custos marginais gerados.

4.1.2. *Brussels Airlines*

- a) Existência de auxílio à BSCA
- i) Atividade económica
- (133) A Brussels Airlines afirma que os serviços de incêndio, manutenção, proteção e segurança, bem como os serviços relacionados com a aterragem, a descolagem e as infraestruturas não fazem parte da sua missão de serviço público, mas sim da atividade económica de gestão de um aeroporto, não devendo ser subvencionados de forma discriminatória. Esses serviços não podem ser considerados serviços de interesse económico geral. A Brussels Airlines refere que outros setores na Região da Valónia financiam os seus próprios serviços de incêndio, como é também o caso do aeroporto de Bruxelas. Dado que a Região da Valónia cobre os custos relacionados com a segurança no aeroporto de Charleroi, a BSCA não imputa esses custos às companhias aéreas, ao passo que o aeroporto de Bruxelas não beneficiou de qualquer compensação a este nível. Os passageiros com partida de Bruxelas estão também sujeitos à taxa da autoridade belga da aviação civil, o que não é o caso dos passageiros com partida do aeroporto de Charleroi.

ii) Vantagem

- (134) A Brussels Airlines não considera que a Região/SOWAER se comportou como um operador privado numa economia de mercado quando ajudou a BSCA. A rentabilidade da BSCA parece inflacionada pelos subsídios, subvenções e medidas de compensação, sem os quais a sua margem de lucro seria constantemente negativa. A Brussels Airlines questiona também se a rentabilidade combinada da BSCA e da SOWAER reflete práticas orientadas para o mercado. A Brussels Airlines alega que a Região não agiu como investidor privado na medida em que esse investidor não investiria numa empresa estruturalmente deficitária.

iii) Distorções da concorrência

- (135) Entre 2004 e 2012, enquanto a utilização do aeroporto de Charleroi por passageiros de pequeno curso triplicou, a do aeroporto de Bruxelas estagnou, uma vez que a sua taxa de utilização em 2012 foi idêntica à de 2004. A Brussels Airlines acrescenta que, no que respeita à companhia, o número de passageiros passou de [...] para [...] milhões. Tendo em conta estas constatações e o facto de que, considerados em conjunto, o número de passageiros dos aeroportos aumentou 34 %, a Brussels Airlines conclui que quem beneficiou de todo o crescimento foi o aeroporto de Charleroi. A Brussels Airlines constata que, entre 2004 e 2007, outros aeroportos europeus também registaram fortes taxas de crescimento (mais de 20 %), mas que a de Charleroi não se explica apenas por um aumento do tráfego, mas também pelo facto de um grande número de passageiros que habitualmente frequentavam o aeroporto de Bruxelas terem optado pelo aeroporto de Charleroi. A Brussels Airlines estima esta perda em [...] milhões de passageiros por ano em benefício do aeroporto de Charleroi, ou seja, uma perda de rendimento avaliada em mais de [...] milhões de EUR por ano.

b) Base jurídica para a apreciação da compatibilidade dos auxílios concedidos à BSCA

- (136) Segundo a Brussels Airlines, a Comissão não dispõe de base jurídica para autorizar um auxílio ao funcionamento que (i) foi concedido antes da entrada em vigor das orientações relativas à aviação e que (ii) era incompatível com o mercado interno no momento em que foi concedido. A aplicação retroativa das orientações relativas à aviação é contrária aos princípios gerais de direito, sobretudo quando, como acontece no caso em apreço, as condições para autorizar os auxílios ao funcionamento são comparativamente menos rigorosas do que no passado.
- (137) Em primeiro lugar, os princípios da segurança jurídica e da não retroatividade da legislação europeia afastam a possibilidade de uma regulamentação da União produzir efeitos antes da sua publicação, salvo em circunstâncias excepcionais. No caso em apreço, a Brussels Airlines considera que não estamos na presença de circunstâncias excepcionais.
- (138) Em segundo lugar, a Comunicação da Comissão relativa à determinação das regras aplicáveis à apreciação dos auxílios estatais concedidos ilegalmente estipula que a Comissão apreciará sempre a compatibilidade dos auxílios ilegais com o mercado comum em conformidade com os critérios materiais estabelecidos em cada instrumento em vigor no momento em que os mesmos foram concedidos. Por conseguinte, no entender da Brussels Airlines, a Comissão não se pode afastar das suas próprias regras sem violar os princípios gerais do direito (igualdade de tratamento, confiança legítima). Segundo a Brussels Airlines, não existe, portanto, qualquer motivo legítimo para não aplicar essa comunicação no caso em apreço.
- (139) Por último, os auxílios ao funcionamento são, por natureza, incompatíveis com o mercado interno. Segundo a Brussels Airlines, este princípio foi claramente estabelecido nas orientações de 2005.
- (140) A Brussels Airlines considera que a abordagem da Comissão neste processo é inaceitável, sobretudo porque:
- a Comissão tinha anteriormente proibido as medidas em causa das quais o aeroporto de Charleroi beneficiou.
 - na sua decisão de alargamento de 2012, a Comissão alargou o âmbito das medidas objeto do procedimento de investigação.
 - de acordo com a decisão de alargamento, as medidas examinadas são manifestamente incompatíveis com o mercado interno.

- (141) Por conseguinte, segundo a Brussels Airlines, a Região da Valónia e a BSCA estavam perfeitamente ao corrente da legislação em vigor em matéria de auxílios estatais. A proibição dos auxílios não violaria, portanto, o princípio da confiança legítima. Pelo contrário, seria particularmente injusto justificar retroativamente o seu comportamento ilícito em detrimento de terceiros e, em especial, em detrimento daqueles que respeitaram as regras. Por uma questão de equilíbrio dos interesses em jogo, impõe-se claramente a proibição dos auxílios em causa.
- (142) Segundo a Brussels Airlines, ao aplicar retroativamente as orientações relativas à aviação aos auxílios ao funcionamento concedidos no passado que eram manifestamente incompatíveis, a Comissão estaria a reconhecer implicitamente essa incompatibilidade.
- c) Compatibilidade do auxílio à BSCA com base nas novas orientações relativas à aviação
- i) Objetivo de interesse geral
- (143) A Brussels Airlines chama a atenção da Comissão para a incerteza dos efeitos positivos esperados das políticas de auxílios públicos, tais como o desenvolvimento e a acessibilidade das regiões.
- (144) O fenómeno da absorção do tráfego dos aeroportos estabelecidos em proveito dos aeroportos regionais implica, segundo a Brussels Airlines, várias outras consequências negativas:
- em primeiro lugar, como são criadas novas capacidades enquanto outras permanecem disponíveis, assiste-se à duplicação ineficaz de infraestruturas. Para sustentar este argumento, a Brussels Airlines sublinha que, durante o período em análise (2000-2012), a capacidade disponível no aeroporto de Bruxelas-Nacional era suficiente para acolher mais passageiros. A título de exemplo, em 2011, o aeroporto de Bruxelas tinha capacidade para acolher até 28 milhões de passageiros quando apenas recebia 18,8 milhões. Ao mesmo tempo, o aeroporto de Charleroi acolhia 5,9 milhões de passageiros quando tinha capacidade para acolher 6 a 7 milhões. A soma das capacidades de acolhimento dos dois aeroportos em 2011 era de 24,7 milhões, ou seja, uma capacidade total inferior à capacidade máxima do aeroporto de Bruxelas.
 - em segundo lugar, a Brussels Airlines sublinha que o desenvolvimento da atividade do aeroporto de Charleroi, em detrimento do aeroporto de Bruxelas-Nacional e da Brussels Airlines, teria um impacto social e económico negativo. A Brussels Airlines compara o valor acrescentado direto e indireto dos aeroportos de Bruxelas e de Charleroi entre 2007 e 2009. O valor acrescentado do aeroporto de Charleroi seria de 38 milhões de EUR, enquanto o do aeroporto de Bruxelas-Nacional ascenderia a 358 milhões de EUR. A Brussels Airlines refere-se igualmente ao número de postos de trabalho diretos e indiretos criados pelos aeroportos entre 2007 e 2009. Enquanto o emprego no aeroporto de Charleroi registou um aumento de 589 ETI (equivalente a tempo inteiro) durante esse período, no aeroporto de Bruxelas diminuiu em 1 057. Embora o número de passageiros no aeroporto de Charleroi tenha aumentado consideravelmente entre 2007 e 2009, ao contrário do de Bruxelas-Nacional, o nível de emprego direto e indireto não aumentou a ponto de compensar a diminuição de postos de trabalho no aeroporto de Bruxelas.
 - por último, segundo a Brussels Airlines, o fenómeno de absorção teve um impacto negativo na rentabilidade das companhias tradicionais em benefício das companhias *low-cost*, cuja rentabilidade se deve maioritariamente às subvenções. Segundo a Brussels Airlines, enquanto a rentabilidade média da AEA (Associação das Companhias Aéreas Europeias) foi baixa, ou mesmo negativa, durante todo o período considerado (os resultados antes de juros e impostos ascendiam a 0,9 mil milhões de EUR em 2000 e a - 0,4 milhões de EUR em 2012), a da Ryanair foi significativa (os resultados antes de juros e impostos ascendiam a 84 milhões de EUR em 2000 e 617 milhões de EUR em 2012). No entanto, segundo a Brussels Airlines, essa rentabilidade é aumentada pelos subsídios recebidos nos aeroportos. Segundo a Brussels Airlines, sem esses auxílios (estimados em 720 milhões de EUR em 2011), a rentabilidade da Ryanair teria sido substancialmente mais baixa, ou até mesmo negativa.
- (145) Além disso, a Brussels Airlines sublinha o facto de os auxílios ao funcionamento terem sido concedidos ao aeroporto de Charleroi apesar de (i) estar localizado na mesma zona de influência do aeroporto de Bruxelas-Nacional e de (ii) este último dispor ainda de capacidades disponíveis. Por conseguinte, a Brussels Airlines considera que um plano de negócios, baseado em previsões do tráfego de passageiros e de carga, deveria ter identificado o efeito potencial do desenvolvimento deste aeroporto sobre o tráfego do aeroporto de Bruxelas. A Brussels Airlines sublinha que essa avaliação nunca foi feita. Em todo o caso, se essa avaliação tivesse sido feita, teria demonstrado um aumento do tráfego no aeroporto de Charleroi em detrimento do do aeroporto de Bruxelas. Segundo a Brussels Airlines, esse resultado teria correspondido à realidade: um aumento da quota de mercado do aeroporto de Charleroi, correspondente a um declínio da quota de mercado do aeroporto de Bruxelas-Nacional e à redução da frequência e/ou ao encerramento de várias linhas da Brussels Airlines. Por

consequente, a Brussels Airlines reitera que os auxílios ao funcionamento concedidos à BSCA não contribuíram para a realização de um objetivo de interesse comum. Pelo contrário, estas medidas conduziram a uma má utilização e desperdício de recursos.

ii) Necessidade dos auxílios

- (146) A Brussels Airlines recorda que as orientações relativas à aviação estabelecem que, para beneficiar de auxílios ao funcionamento, o tráfego anual do aeroporto não deve exceder 3 milhões de passageiros. A Brussels Airlines sublinha que este limiar foi ultrapassado em 2009. Além disso, a Brussels Airlines constata que os auxílios ao funcionamento de que beneficiou a BSCA não evoluíram entre 2002 e 2008, quando, em teoria, a BSCA deveria ter sido capaz de cobrir uma parte crescente dos seus custos de funcionamento. Acrescenta que, desde 2009, o aeroporto de Charleroi deveria estar em condições de cobrir os seus custos de funcionamento e não era elegível para receber outros auxílios ao funcionamento.

iii) Adequação do auxílio

- (147) Segundo a Brussels Airlines, mesmo que se provasse que o aeroporto de Charleroi ainda necessitava de auxílios ao funcionamento em 2008, era por demais evidente que o financiamento público da BSCA através dos auxílios estatais constituía uma política inadequada, uma vez que o aeroporto de Charleroi não era rentável. Além disso, a Brussels Airlines sublinha que as medidas em questão revestem todas um carácter inadequado devido ao facto de a Região da Valónia não ter, tanto quanto é do seu conhecimento, tentado comparar *a priori* as suas medidas de auxílio com medidas menos prejudiciais à concorrência.

iv) Distorção da concorrência

- (148) A Brussels Airlines recorda que o aeroporto de Charleroi está localizado na mesma zona de influência que o aeroporto de Bruxelas e que este último dispunha ainda de capacidade disponível durante o período examinado. Além disso, a Brussels Airlines salienta que, enquanto o número de passageiros aumentou no aeroporto de Charleroi, o do aeroporto de Bruxelas-Nacional estagnou ou diminuiu nos últimos anos, apesar do aumento global do tráfego aéreo em todos os países europeus.

4.1.3. Associação de representantes das companhias aéreas (BAR)

a) Observações recebidas na sequência da decisão de alargamento de 2012

- (149) A BAR alega que, no aeroporto de Bruxelas, os custos dos serviços terminais (taxas), os custos associados à segurança e determinados custos em matéria de proteção e os custos dos serviços de incêndio são suportados pelos seus utilizadores, ao passo que, nos aeroportos regionais, são assumidos pelas autoridades aeroportuárias ou regionais. Segundo a BAR, trata-se de uma vantagem substancial para os aeroportos regionais.

b) Observações recebidas na sequência da publicação das orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas

i) Quanto à distorção da concorrência causada pelos auxílios ao funcionamento a favor da Brussels South Charleroi Airport (BSCA)

- (150) A BAR recorda resumidamente a natureza dos auxílios em questão: trata-se de auxílios ao funcionamento pagos à BSCA pela Região da Valónia, «provavelmente transferidos, pelo menos em parte, para a Ryanair».

- (151) A BAR denuncia o facto de a Comissão, ao anunciar que pretendia aplicar os princípios estabelecidos nas orientações relativas à aviação «a todos os casos relativos a auxílios ao funcionamento concedidos a aeroportos, mesmo se o auxílio tiver sido concedido antes de 4 de abril de 2014», violar o princípio da segurança jurídica e adotar uma abordagem oposta à preconizada em 2002 na sua Comunicação relativa à determinação das regras aplicáveis à apreciação dos auxílios estatais, onde, segundo a BAR, se especifica que os auxílios devem ser apreciados «à luz das regras em vigor no momento em que foram concedidos». Além disso, a BAR considera que esta mudança de política da Comissão viola também o dever de fundamentação, na medida em que a Comissão não explica por que razão a evolução do setor da aviação terá um impacto na apreciação dos auxílios ao funcionamento concedidos no passado, nem por que motivo só são afetados estes últimos e não também os auxílios ao arranque ou ao investimento concedidos anteriormente. A este respeito, a BAR salienta que, caso a Comissão

declarasse um auxílio concedido no passado como compatível com o mercado interno, apesar de ter sido anteriormente considerado incompatível, isso violaria não só os princípios gerais acima referidos, como também os princípios da boa administração e da confiança legítima.

(152) Segundo a BAR, as medidas de auxílio em causa, incluindo as concedidas no passado à BSCA, não são compatíveis com o mercado interno, mesmo que apreciadas à luz das disposições das orientações relativas à aviação, pelas seguintes razões:

— as medidas de auxílio não são necessárias: a BSCA ultrapassou o limiar de um milhão de passageiros, na medida em que acolhe 6 milhões e deve, por conseguinte, ser capaz de suportar os seus custos de exploração. Em todo o caso, os auxílios ao funcionamento não podem ser declarados compatíveis, uma vez que a BSCA registou 3 milhões de passageiros, nem necessários durante o período anterior, uma vez que a BSCA devia ser capaz de cobrir os seus custos de funcionamento;

— o auxílio é e era anticoncorrencial: segundo a BAR, dado que a BSCA está localizada na mesma zona de influência do aeroporto de Bruxelas-Nacional, que dispunha de capacidades de reserva, a Região da Valónia deveria ter levado esse facto em consideração quando concedeu os auxílios, mas não o fez.

ii) Observações complementares relativas às condições de concorrência equitativas

(153) Segundo a BAR, ainda que a BSCA considere que os auxílios destinados à prestação de certos serviços públicos ao aeroporto devem ser autorizados, será necessário compará-los com os mesmos serviços prestados no aeroporto de Bruxelas-Nacional. No entanto, a BAR assinala que alguns serviços prestados à BSCA são considerados serviços públicos enquanto não o são no aeroporto de Bruxelas-Nacional.

(154) A BAR salienta que a cobrança de taxas aeroportuárias não deve conduzir a uma situação de discriminação entre os utilizadores. A BAR refere, em particular, as reduções nas taxas aeroportuárias de que a Ryanair beneficia, mas que não são concedidas às outras companhias que operam no mesmo aeroporto, e o facto de as taxas aeroportuárias no aeroporto de Bruxelas-Nacional serem muito mais elevadas.

(155) A BAR recorda que, desde que o aeroporto de Bruxelas foi privatizado, as suas prestações de serviços deixaram de ser expressamente consideradas como sendo da competência do setor público. Estas prestações constituem «atividades reguladas» e as respetivas taxas pagas pelos utilizadores ou passageiros do aeroporto são controladas de acordo com uma fórmula.

(156) Além disso, a BAR chama igualmente a atenção da Comissão para a hipótese de haver subvenções cruzadas, uma vez que a Ryanair exerce a sua atividade simultaneamente em Charleroi e no aeroporto de Bruxelas-Nacional. Se tal hipótese se verificasse, estaríamos claramente perante uma distorção da concorrência.

4.1.4. Associação das Companhias Aéreas Europeias (AEA)

a) Observações recebidas na sequência da decisão de alargamento de 2012

(157) A AEA alega que as subvenções concedidas aos aeroportos regionais só são admissíveis se beneficiarem todos os utilizadores do aeroporto sem discriminação e se não criarem distorções entre os aeroportos na mesma zona de influência. A AEA reconhece que os aeroportos podem adaptar as suas infraestruturas para dar resposta às necessidades de utilizadores específicos, desde que sejam respeitados os princípios da transparência, da relação com os custos e da não discriminação.

4.1.5. Air France

a) Observações recebidas na sequência da decisão de alargamento de 2012

(158) A Air France solicita à Comissão que não aprove o que considera serem auxílios ao funcionamento que falseiam a concorrência entre transportadoras aéreas e entre aeroportos. A Air France considera que a Comissão deveria proceder a uma comparação exaustiva das taxas aplicadas no aeroporto de Charleroi com as aplicadas nos aeroportos da mesma zona de influência, em especial no aeroporto de Bruxelas-Nacional.

- (159) Além disso, a Air France contesta a aplicação retroativa das orientações relativas à aviação aos processos referentes a auxílios à exploração de aeroportos, mesmo que esses auxílios tenham sido pagos antes da sua publicação, por diversas razões:
- em seu entender, a aplicação retroativa das orientações relativas à aviação favorece os intervenientes faltosos, ao legitimar comportamentos contrários às regras em vigor na altura em que estes ocorreram. Em contrapartida, esta abordagem penaliza os intervenientes que respeitaram as orientações anteriores e não auferiram de fundos públicos;
 - a aplicação retroativa das orientações relativas à aviação aos auxílios à exploração concedidos a aeroportos é contrária aos princípios gerais de direito e à jurisprudência europeia.
- (160) A Air France defende que as novas orientações irão favorecer os novos operadores em detrimento dos operadores históricos. Com efeito, ao permitir que uma nova companhia aérea pague apenas o custo incremental associado à sua atividade, as orientações discriminam os operadores históricos do aeroporto, sujeitos a taxas mais elevadas.
- (161) Por último, a Air France recorda que, embora a condição de acessibilidade não discriminatória à infraestrutura de um aeroporto possa parecer facilmente cumprida na teoria, a prática é bem diferente, sendo determinados modelos de exploração deliberadamente desfavorecidos.

4.1.6. BSCA

a) Observações recebidas na sequência da decisão de alargamento de 2012

- (162) A BSCA convida a Comissão a encerrar a sua investigação devido à ausência de um auxílio estatal a seu favor ou a favor dos seus parceiros comerciais.
- (163) A título preliminar, a BSCA considera que o tempo decorrido desde o início do processo é suscetível de criar uma confiança legítima na BSCA e nos seus utilizadores. A BSCA recorda que a Comissão já tinha sido informada, na sua primeira investigação conducente à decisão de 2004, do mecanismo criado pela Região da Valónia e pela BSCA em 1991 no âmbito do contrato de concessão e suas alterações subsequentes. A BSCA opõe-se, portanto, à extensão do âmbito das medidas objeto da investigação da Comissão.
- (164) A BSCA chama a atenção da Comissão para a importância dos aeroportos regionais para o desenvolvimento económico e social, a acessibilidade da região, bem como o turismo. A BSCA considera que a liberalização do transporte aéreo fez surgir uma nova categoria de passageiros orientados para as viagens a cidades e as viagens de curta duração por razões familiares, bem como novos modelos económicos de baixo custo para dar resposta a esta nova procura. A BSCA considera, portanto, que faz muito pouca concorrência ao aeroporto de Bruxelas-Nacional. A este respeito, a BSCA sublinha o impacto muitíssimo limitado que a abertura no passado de uma linha entre Dublin e o aeroporto de Charleroi Bruxelas Sul teve no aeroporto de Bruxelas-Nacional. ⁽⁷⁹⁾ A BSCA justifica o seu êxito com a política dinâmica criada pelas autoridades da Valónia nos últimos anos e com a flexibilidade da sua infraestrutura e o dinamismo das equipas do aeroporto.
- (165) No que diz respeito aos serviços de interesse geral, a BSCA recorda que recebe desde 1991 uma compensação por serviços de interesse geral, tal como definidos no artigo 25.º do caderno de encargos celebrado com as autoridades públicas da Valónia. A BSCA contesta a análise efetuada pela Comissão na sua decisão de 21 de março de 2012, refutando o caráter não económico dessas atividades. A entidade gestora considera que se trata, por um lado, de uma inversão de posição por parte da Comissão em relação à sua prática decisória existente e, por outro, de uma violação das normas internacionais e europeias em matéria de segurança nos transportes. A BSCA recorda à Comissão que a transferência desses serviços de interesse geral previamente assegurados pela administração foi motivada por razões de boa gestão e de flexibilidade. A compensação paga pelas autoridades da Valónia é, por isso, limitada e justificada com base nos custos, não gerando qualquer benefício para a BSCA. Foi instaurado um sistema de controlo para evitar qualquer sobrecompensação.
- (166) Relativamente ao aumento de capital, a BSCA recorda que a Comissão não tinha suscitado dúvidas por ocasião da primeira investigação e considerou-o conforme com o princípio do investidor privado numa economia de

⁽⁷⁹⁾ Decisão 2004/393/CE, considerando 300.

mercado. O operador acrescenta que este aumento foi decidido com base num plano de negócios credível e realista e que era justificado pelas suas necessidades no âmbito do desenvolvimento considerável das suas atividades. A este respeito, a BSCA salienta que a Comissão já tinha observado, em 2004, que os resultados previstos para 2003 eram superiores aos preconizados no plano de negócios de 2001. Do mesmo modo, o número de passageiros que transitaram pela BSCA e o rendimento de exploração em 2011 excederam as estimativas previstas no mesmo plano de negócios. Por último, o desenvolvimento das atividades da BSCA em parceria com a Ryanair terá, segundo a BSCA, permitido à SOWAER tirar partido dos bons resultados da BSCA, proporcionando-lhe uma mais-valia substancial por ocasião da venda de uma parte das suas ações em 2009.

4.2. Observações das partes interessadas relativamente às medidas concedidas à Ryanair

4.2.1. *Britannia*

(Observações recebidas na sequência da decisão de início do procedimento de 2002)

- (167) A companhia aérea Britannia considera normal que os aeroportos possam oferecer um apoio ao marketing e reduções em função do volume de passageiros que as companhias atraem, sobretudo quando se trata de aeroportos que não se encontram ainda devidamente estabelecidos. Estas vantagens devem, todavia, manter-se proporcionais, realistas e limitadas no tempo. A Britannia manifesta a sua preocupação face à desigualdade criada entre companhias aéreas concorrentes no caso vertente. As taxas aeroportuárias são desiguais e irrealistas, não obstante o facto de as companhias de custos reduzidos utilizarem as pistas, os terminais ou os dispositivos de segurança da mesma forma que as restantes companhias.

4.2.2. *Scandinavian Airlines*

(Observações recebidas na sequência da decisão de início do procedimento de 2002)

- (168) A SAS recorda que a desregulamentação do espaço aéreo europeu gerou uma concorrência acrescida entre as companhias aéreas tradicionais, tendo permitido além disso a criação de novas companhias que desenvolveram novos conceitos empresariais. É fundamental que esta concorrência esteja em conformidade com um acervo regulamentar aplicado de forma transparente e não discriminatória.

4.2.3. *KLM Royal Dutch Airline*

(Observações recebidas na sequência da decisão de início do procedimento de 2002)

- (169) A KLM explica que as companhias de custos reduzidos e as companhias tradicionais oferecem produtos distintos e que cada uma delas possui a sua «razão de ser», quer a nível comercial quer operacional. As companhias de custos reduzidos evitam geralmente os grandes aeroportos, cuja logística pode ser pesada e os custos de utilização elevados, optando por plataformas regionais que lhes permitem efetuar rotações rápidas a um custo mínimo. Esta evolução não deve ser posta em causa, mas não pode justificar a concessão de auxílios. Segundo a KLM, as vantagens obtidas pela Ryanair em Charleroi excedem largamente o que é permitido no âmbito do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, e a contrapartida oferecida pela Ryanair, que consiste em basear um certo número de aviões no aeroporto de Charleroi, não altera em nada esta situação de facto.

4.2.4. *Air France*

(Observações recebidas na sequência da decisão de início do procedimento de 2002)

- (170) A Air France considera que a redução dos encargos aplicáveis à Ryanair e o facto de a Região da Valónia e a BSCA os financiarem geram uma desvantagem para os concorrentes da Ryanair que garantem ligações no mercado intracomunitário. A redução da taxa de aterragem permite à Ryanair diminuir os seus custos de exploração e torna-a, efetivamente, mais competitiva do que os seus concorrentes, não só a nível dos voos que explora com partida ou destino a Charleroi, como também no conjunto da rede Ryanair. O compromisso de indemnização assumido pela Região da Valónia é igualmente considerado uma vantagem que garante à Ryanair a estabilidade das condições de exploração, quando «a prática de utilização de uma plataforma aeroportuária demonstra que o ambiente comercial e regulamentar nunca permanece estático. Assim, o montante das taxas aeroportuárias pode aumentar facilmente, se a entidade gestora se vir obrigada a financiar medidas específicas, eventualmente para acolher outras transportadoras que pretendam implantar-se em Charleroi; por outro lado, a evolução das medidas ambientais pode igualmente alterar as condições de utilização de um aeroporto».

4.2.5. Austrian Airlines

(Observações recebidas na sequência da decisão de início do procedimento de 2002)

- (171) Segundo a Austrian Airlines, a chegada das companhias de custos reduzidos ocasionou uma corrida aos subsídios entre aeroportos e regiões que pretendem ser servidos por essas transportadoras. Esta evolução põe em causa o princípio da remuneração pela disponibilização das infraestruturas, que é uma das regras fundamentais do universo da aviação civil. Os auxílios concedidos não são degressivos, são independentes do êxito registado pela Ryanair nas rotas em que esta presta serviços e apenas beneficiam uma única companhia aérea, o que gera uma discriminação. A Austrian Airlines conclui que as «cooperações» do tipo da observada entre a Ryanair e a Região da Valónia conduzem a distorções da concorrência significativas entre companhias aéreas e são em larga medida incompatíveis com o funcionamento adequado do mercado interno da aviação.

4.2.6. Associação das populações vizinhas e moradores das comunas próximas do aeroporto de Charleroi-Gosselies (ARACH)

(Observações recebidas na sequência da decisão de início do procedimento de 2002)

- (172) A ARACH manifesta a sua preocupação pelo facto de os auxílios financeiros concedidos à Ryanair conduzirem ao «desenvolvimento desenfreado do aeroporto» numa zona urbana e refere que «enquanto cidadãos e contribuintes, somos afetados por auxílios públicos contestáveis concedidos a uma empresa privada, na medida em que se trata de um uso abusivo dos recursos orçamentais da Região da Valónia».

4.2.7. Parte interessada A

(Observações recebidas na sequência da decisão de início do procedimento de 2002)

- (173) A parte interessada A manifesta-se «*muito preocupada*» com as subvenções concedidas pelas autarquias, que afetam as condições de concorrência entre diversos modos de transporte: «Assim, a companhia Ryanair beneficia nomeadamente de subsídios públicos na ligação Charleroi-Londres, ao passo que a Eurostar, explorada conjuntamente pela SNCB, pelos caminhos de ferro britânicos e pela SNCF, não beneficia dos mesmos. Os dois meios de transporte encontram-se todavia em concorrência direta na ligação Bruxelas-Londres. Cabe exclusivamente aos operadores ferroviários divulgar a ligação, adquirir o equipamento e os meios de tração, pagar as portagens pela utilização das infraestruturas e do túnel, etc. Extingue-se assim a igualdade de tratamento entre concorrentes».

4.2.8. Parte interessada B

(Observações recebidas na sequência da decisão de início do procedimento de 2002)

- (174) A parte interessada B salienta que as vantagens concedidas à Ryanair diminuem a sua estrutura de custos e permitem-lhe praticar preços mais reduzidos. Estas práticas afetam as condições de concorrência que estas companhias aplicam a partir de Charleroi ou do aeroporto de Bruxelas-Nacional, independentemente das ligações em causa. A concorrência entre as chamadas companhias «low-cost» não é apenas uma concorrência que deve ser analisada rota a rota. Para muitos viajantes, os destinos de Veneza ou de Barcelona são substituíveis. A concorrência exerce-se, por conseguinte, em todas as ligações.
- (175) Esta empresa explica que os custos diretos a partir de Bruxelas são de 32,14 EUR por passageiro contra 5 EUR no caso da Ryanair, a partir de Charleroi ⁽⁸⁰⁾.
- (176) Ainda que os serviços de assistência em escala sejam mais limitados para a Ryanair do que para outras companhias aéreas, esta parte interessada salienta que inúmeros serviços de assistência em escala são, contudo, necessários a todas as companhias. O facto de o mercado da assistência em escala se encontrar aberto à concorrência no aeroporto de Bruxelas-Nacional significa que os custos de assistência não deveriam normalmente

⁽⁸⁰⁾ Custos diretos por avião e por rotação a partir de Bruxelas-Nacional, incluindo as taxas de aterragem, as taxas por passageiro, outras taxas e as despesas de assistência. Com base num volume previsto de 1 700 000 passageiros em 2003, a diferença de custo é de 23 milhões de EUR.

ser muito mais elevados no aeroporto de Bruxelas-Nacional do que no aeroporto de Charleroi. Os custos de assistência são em geral mais elevados nos pequenos aeroportos do que nos grandes, na medida em que as empresas não conseguem, regra geral, atingir a dimensão crítica necessária para efetuar economias de escala. Esta parte interessada considera que a Ryanair economizou 17 milhões de EUR em 2003 em relação ao custo real da assistência em escala e da taxa de aterragem. Ao que parece, a BSCA também não terá tido em conta os efeitos da Diretiva 96/67/CE do Conselho ⁽⁸¹⁾: o aeroporto deveria alcançar os dois milhões de passageiros por ano de forma relativamente rápida, pelo que a BSCA deverá aplicar a diretiva ao referido limiar e abrir o mercado da assistência em escala a outros operadores.

- (177) A BSCA não terá agido como investidor privado numa economia de mercado, mas por motivos políticos e sociais, segundo instruções da Região da Valónia. O contrato de 15 anos não permitirá provavelmente à BSCA estabelecer-se de forma rentável, devendo continuar a enfrentar problemas de exploração. A perspectiva de rentabilidade do investimento pode ser comprometida caso a Ryanair se retire ⁽⁸²⁾.
- (178) A BSCA terá obtido contribuições da Região da Valónia, quer sob a forma do produto das taxas aeroportuárias até ao limite de 65 % quer da disponibilização gratuita da infraestrutura, enquanto a Região da Valónia paga uma contribuição à SOWAER. Em princípio, cada pagamento da Região da Valónia deve limitar-se à compensação pelos custos associados às obrigações de serviço público impostas à BSCA, mas a situação é pouco clara a este respeito.
- (179) Para esta empresa, que reconhece ter beneficiado também, esporadicamente, de vantagens de «marketing» para o lançamento de novos destinos, mas nunca de reduções das taxas aeroportuárias ou dos custos da assistência em escala, as vantagens concedidas à Ryanair em Charleroi excedem largamente as práticas em vigor. Considera, porém, que assumiu riscos comerciais não menos importantes ao instalar-se no aeroporto de Bruxelas-Nacional numa época em que a concorrência da Sabena era extremamente forte.
- (180) O facto de algumas outras entidades gestoras de aeroportos concederem vantagens à Ryanair é irrelevante na demonstração de que o aeroporto de Charleroi agiu como investidor privado numa economia de mercado. A empresa refere-se ao acórdão *Steinike & Weinlig* ⁽⁸³⁾.

4.2.9. *Brussels International Airport Company, atual Brussels Airport Company (a seguir «BAC»)*

(Observações recebidas na sequência da decisão de início do procedimento de 2002)

- (181) Segundo a BAC, a BSCA não terá agido como investidor privado na medida em que as vantagens concedidas se distinguem, pela sua dimensão, das concedidas por outros aeroportos ⁽⁸⁴⁾. O facto de a Ryanair obter vantagens de outros aeroportos seria em todo o caso irrelevante, na medida em que estas podem igualmente constituir auxílios estatais.
- (182) A parte interessada chama a atenção da Comissão para diversos fatores que devem ser tidos em conta na análise da potencial recuperação da rentabilidade da BSCA e que parecem excluir a possibilidade de lucros a médio prazo:
- (183) a BSCA beneficiou de uma recapitalização da Região da Valónia de quatro milhões de EUR em dezembro de 2002,
- a BSCA «beneficia de uma isenção de metade do montante das taxas devidas à Região da Valónia no período de 2001-2006. Esta vantagem corresponde a um milhão de EUR por ano, que a BSCA deverá todavia reembolsar a partir de 2007»;

⁽⁸¹⁾ Diretiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de outubro de 1996, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade (JO L 272 de 25.10.1996, p. 36). Diretiva com a última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de setembro de 2003, que adapta à Decisão 1999/468/CE do Conselho, as disposições relativas aos comités que assistem a Comissão no exercício das suas competências de execução previstas em actos sujeitos ao artigo 251.º do Tratado (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

⁽⁸²⁾ A empresa cita o exemplo da Shannon na Irlanda. A Shannon concedeu, durante um certo tempo, vantagens à Ryanair que não tiveram continuidade. A Ryanair decidiu transferir as suas operações para outro aeroporto e a Shannon não obteve do seu investimento a rentabilidade razoável que esperava.

⁽⁸³⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 22 de março de 1977 no processo 78/76, *Steinike & Weinlig / Alemanha*; (Coletânea p. 595), EU: C:1977:52: «Uma eventual violação por um Estado-Membro de uma obrigação que lhe incumbe por força do Tratado [relacionada com a proibição prevista no artigo 92.º] não se pode considerar justificada pelo facto de outros Estados-Membros também não cumprirem essa obrigação. O efeito de várias distorções da concorrência sobre as trocas comerciais entre os Estados-Membros não é o de se neutralizarem mutuamente, mas, pelo contrário, o de se cumularem, o que aumenta as consequências prejudiciais para o mercado comum» (n.º 24).

⁽⁸⁴⁾ As tarifas impostas por Frankfurt-Hahn e Londres Stansted são mais elevadas e as reduções menores, quando a Ryanair explora 49 destinos a partir de Londres e 15 a partir de Frankfurt-Hahn, contra nove a partir de Charleroi.

- a Comissão deverá ter em conta o montante dos custos relativos às obras de ampliação do aeroporto de Charleroi, avaliados em 95 milhões de EUR, e às modalidades de financiamento. Se as referidas obras não forem assumidas pela BSCA, será necessário verificar as condições de disponibilização destas infraestruturas a favor da BSCA por parte da Região da Valónia. Esta parte interessada duvida que, no estado atual das suas infraestruturas, o aeroporto esteja apto a acolher um número suficiente de passageiros para garantir o equilíbrio financeiro da BSCA;
- a Região da Valónia coloca gratuitamente à disposição da BSCA o equipamento e o pessoal necessários ao conjunto das operações de segurança do aeroporto de Charleroi, ou seja, o controlo dos passageiros e das suas bagagens antes do embarque, ao passo que, «regra geral, os custos relacionados com a segurança são suportados pelos utilizadores do aeroporto, quer através de uma taxa de segurança paga ao operador do aeroporto, quer através de uma taxa, nos casos em que estes serviços são assegurados pelos poderes públicos».

4.2.10. Parte interessada C

(Observações recebidas na sequência da decisão de alargamento de 2012)

- (184) A parte interessada C considera que as vantagens concedidas pela Região da Valónia à BSCA e à Ryanair prejudicam a concorrência e que os aeroportos de Charleroi e de Bruxelas-Nacional operam no mesmo mercado.
- (185) A parte interessada C critica a relação entre a Região da Valónia, a BSCA e a Ryanair e as diferenças daí decorrentes em matéria de taxas cobradas às companhias aéreas, em Bruxelas e em Charleroi. Mais concretamente, i) as taxas de manutenção não são repercutidas nos utilizadores, mas sim compensadas pela Região da Valónia, ii) as taxas de aterragem favorecem a Ryanair, [...].
- (186) A parte interessada C alega igualmente que a Ryanair não paga pelos serviços associados à gestão aeroportuária normal, como sejam os serviços de incêndio, a ampliação e construção de infraestruturas e as taxas por passageiro.

4.2.11. Brussels Airlines

a) Existência de um auxílio

i) Vantagem seletiva

- (187) Segundo a Brussels Airlines, a Ryanair beneficiou de uma vantagem seletiva em relação às outras companhias aéreas.
- (188) Com efeito, os auxílios concedidos pela Região e pela SOWAER a favor da BSCA reduzem os custos de funcionamento desta última e permitem-lhe aplicar taxas mais baixas às companhias aéreas, como a Ryanair, reduzindo, assim, igualmente os custos de funcionamento desta companhia. Em especial, dado que a Região da Valónia cobre os custos relacionados com a segurança no aeroporto de Charleroi, a BSCA não imputa esses custos às companhias aéreas, ao passo que o aeroporto de Bruxelas-Nacional não beneficiou de qualquer compensação a este nível. A Brussels Airlines considera que o programa de apoio financeiro global da Região a favor da BSCA deve ser tomado em consideração aquando da apreciação da relação comercial entre a BSCA e a Ryanair.
- (189) A Ryanair também beneficiou de medidas financeiras diretas, tais como auxílios ao arranque e contribuições para atividades de marketing. A Brussels Airlines questiona a conformidade desses auxílios com as condições previstas nas orientações de 2005 e o respeito dos princípios da proporcionalidade e da transparência.
- (190) A Brussels Airlines considera que, em virtude do efeito cumulativo de todas estas medidas, é impossível considerar que a BSCA se comporta como um investidor privado e convida a Comissão a não apreciar as medidas isoladamente, mas na sua globalidade.

1. Análise comparativa

- (191) Segundo a Brussels Airlines, as taxas cobradas pela BSCA à Ryanair no período em causa eram muito mais reduzidas do que as pagas por outras companhias aéreas em aeroportos comparáveis.

- (192) A Brussels Airlines toma como referência as taxas aeroportuárias de um conjunto de outros aeroportos situados na zona de influência de Charleroi (Eindhoven, Lille e Colónia) ou com uma dimensão semelhante (Marselha, Porto e Bolonha) e conclui que as taxas aeroportuárias aplicadas no aeroporto de Charleroi não estão conformes com as que aplicaria um investidor privado numa economia de mercado.
- (193) A Brussels Airlines considera também que o aeroporto de Bruxelas é uma boa referência para avaliar o carácter discriminatório das taxas aeroportuárias: com efeito, os dois aeroportos situam-se na mesma zona de influência e operam no mesmo ambiente económico. Além disso, o aeroporto de Bruxelas pode repercutir os seus custos fixos num maior número de companhias aéreas, o que invalida o argumento segundo o qual as taxas aplicadas pelo aeroporto de Bruxelas são necessariamente mais elevadas devido à sua dimensão. Uma análise comparativa revela uma grande diferença entre o nível das taxas aeroportuárias em Bruxelas e em Charleroi, mesmo tendo em conta os serviços adicionais prestados no aeroporto de Bruxelas-Nacional devido às diferenças entre os modelos de negócio das companhias.

2. Cobertura dos custos

- (194) Segundo a Brussels Airlines, quando os acordos em questão (de 2001, bem como as alterações posteriores) foram aprovados, a BSCA não demonstrou que estaria em condições de cobrir os custos decorrentes desses acordos durante todo o período, retirando ao mesmo tempo um lucro razoável no médio prazo. Por conseguinte, a BSCA não se comportou como um investidor privado em economia de mercado.
- (195) A Brussels Airlines alega que a margem de lucro da BSCA é muito inferior à dos outros aeroportos da União. Em 2006 e 2007, a margem de lucro média de vários aeroportos da União situava-se entre 7 % e 9 %. As margens de lucro da BSCA/SOWAER, ajustadas tendo em conta os subsídios, são fortemente negativas e, por conseguinte, não correspondem às margens acima referidas, o que sugere práticas não orientadas para o mercado.
- (196) A Brussels Airlines coloca a questão de a redução de 50 % concedida à Ryanair sobre essas taxas poder ser justificada com economias de escala. As taxas por passageiro, por passageiro com mobilidade reduzida e de assistência em escala parecem ser inexistentes ou extremamente baixas, quando se trata de custos normalmente suportados pelas companhias aéreas.
- (197) Segundo a Brussels Airlines, os custos de investimento e de funcionamento que não foram suportados pela BSCA devem ser tomados em consideração na apreciação do auxílio concedido à Ryanair.
- (198) A Brussels Airlines questiona se a BSCA terá projetado em suficiente medida as receitas e despesas estimadas do aeroporto para toda a vigência dos acordos celebrados com a Ryanair.
- (199) Em contrapartida das reduções sobre as taxas, a Ryanair não podia garantir à BSCA um tráfego suscetível de gerar uma receita equivalente e proporcional aos custos das vantagens concedidas à Ryanair.
- (200) Por conseguinte, segundo a Brussels Airlines, as medidas em causa não respeitam o princípio do investidor privado numa economia de mercado, são auxílios estatais e conferem uma vantagem seletiva à Ryanair.

ii) Distorções da concorrência

- (201) A Brussels Airlines alega que os auxílios têm um impacto negativo nas companhias aéreas que operam a partir do aeroporto de Bruxelas-Nacional. Os auxílios permitem à BSCA aplicar taxas mais baixas e reduzir assim os custos das companhias que operam a partir do aeroporto de Charleroi. Estas companhias podem fazer baixar os preços dos seus concorrentes que operam a partir de outros aeroportos. Em consequência, o mercado europeu dos voos de ponto a ponto a partir da Bélgica deslocou-se para Charleroi, o único aeroporto que viu o seu tráfego aumentar neste segmento. O número de passageiros no aeroporto de Bruxelas-Nacional estagnou nos últimos anos, enquanto em todos os outros aeroportos da Europa o tráfego aumentou. Por outras palavras, segundo a Brussels Airlines, o aumento do tráfego local beneficia inteiramente Charleroi.
- (202) A Brussels Airlines recorda que se encontra implantada no aeroporto de Bruxelas-Nacional, cuja zona de influência abrange quase completamente a de Charleroi. Por conseguinte, a Brussels Airlines está em concorrência

direta com a Ryanair: operam na mesma zona de influência e atraem a mesma clientela. No mercado da União Europeia, a Brussels Airlines e a Ryanair oferecem o mesmo tipo de serviço (ponto a ponto) e servem os mesmos destinos. Sessenta dos destinos da Brussels Airlines coincidem com os da Ryanair. A Brussels Airlines está em concorrência com a Ryanair em 46 destinos, dos quais 16 no mesmo aeroporto e 12 num aeroporto da mesma zona de influência.

- (203) Em consequência desta situação, a Brussels Airlines teve de encerrar certas linhas igualmente servidas pela Ryanair (7 desde 2007) e reduzir a frequência de voos em algumas linhas (14 destinos). Entre 2004 e 2012, a quota de mercado da Brussels Airlines diminuiu de [...] % para [...] %. A sua quota de mercado continua a baixar em benefício de Charleroi, cuja quota de mercado aumentou de [...] % para [...] %.

b) Incompatibilidade com o mercado interno

- (204) Para a Brussels Airlines, a maior parte dos auxílios concedidos à Ryanair não contribui para a realização de um objetivo de interesse comum. Além disso, os auxílios foram aplicados de tal modo que conduzem a uma distorção da concorrência, contrária aos interesses comuns. Por conseguinte, segundo a Brussels Airlines, os auxílios concedidos à Ryanair são incompatíveis com o mercado interno.

4.2.12. BSCA

(Observações recebidas na sequência da decisão de alargamento de 2012)

- (205) De acordo com a BSCA, a relação comercial com a Ryanair não constitui um auxílio a favor da Ryanair. Com efeito, os resultados gerados por esta parceria demonstram a rentabilidade do modelo económico. Além disso, a BSCA afirma que gere as suas atividades de forma autónoma, sem intervenção direta ou indireta do Governo da Valónia, nomeadamente as negociações de contratos comerciais com as companhias aéreas.

4.2.13. Ryanair

- (206) A Ryanair alega que os acordos entre a Ryanair, a BSCA e a Região da Valónia não contêm nenhum elemento de auxílio estatal por três razões: o princípio do investidor privado numa economia de mercado é aplicável, não há seletividade e os acordos não falseiam a concorrência.

4.2.14. TBI

- (207) Segundo a TBI, os acordos celebrados no aeroporto de Charleroi são semelhantes aos concluídos pela TBI com a Ryanair e outras companhias *low-cost*, nomeadamente em Stockholm Skavsta. A concessão de descontos sobre as taxas de aterragem e o custo da assistência em escala é uma prática comercial corrente destinada a atrair as companhias capazes de fornecer um volume de passageiros significativo. As contribuições sob a forma de financiamento dos custos de alojamento, formação do pessoal ou marketing devem ser comparadas com o investimento realizado e com o risco assumido pela transportadora. As contribuições de «marketing» beneficiam o aeroporto, cuja imagem melhora, ao mesmo tempo que aumenta o número de passageiros. A TBI oferece este tipo de contribuições, sobretudo quando um operador estabelece um novo serviço ou reforça a frequência de determinados voos numa determinada rota.

4.2.15. HRL Morrison and Co

- (208) Segundo a HRL Morrison, um investidor privado poderia adotar a abordagem seguida pelo aeroporto de Charleroi, baseando a sua oferta em certos fatores determinantes: o volume de passageiros que uma companhia pode atrair para o aeroporto, a sua vontade de assumir compromissos a longo prazo mediante contratos, as necessidades específicas da companhia, o calendário dos movimentos de aviões e a sua coerência com a atividade aeroportuária (tráfego existente), as necessidades em termos de recursos do terminal e de assistência em escala. Esse investidor calcularia os benefícios previstos do acordo com a Ryanair na sua globalidade (e não nos seus

diversos elementos constitutivos, considerados isoladamente). Os benefícios de uma transação deste tipo devem ser previstos por um período de cerca de 20 anos, com um início das atividades após três a cinco anos. Caso se trate de um acordo de 15 anos, os acionistas da Morrison consideram que este pode ser comercialmente aceitável se a rentabilidade do investimento se verificar cerca de cinco anos após a assinatura do acordo.

5. COMENTÁRIOS DA BÉLGICA

5.1. Comentários da Bélgica sobre as medidas concedidas a favor da BSCA

5.1.1. Inexistência de auxílios estatais a favor da BSCA

5.1.1.1. Observações da Bélgica na sequência da decisão de alargamento de 2012

a) Disponibilização da infraestrutura pela SOWAER

i) Argumento principal apresentado pela Bélgica: a data de aprovação do programa de investimentos pelo Governo da Valónia é anterior a 12 de dezembro de 2000

(209) De acordo com a Bélgica, o programa de investimentos foi decidido pelo Governo da Valónia em julho de 2000 e confirmado em novembro de 2000, ou seja, antes do acórdão *Aéroports de Paris* ⁽⁸⁵⁾ (a seguir «acórdão ADP»). Ora, este acórdão marca a data a partir da qual as regras do TFUE em matéria de auxílios estatais são aplicáveis ao financiamento dos aeroportos.

(210) O acordo-quadro de 20 de julho de 2000, que especifica as condições de desenvolvimento dos aeroportos regionais e as respetivas medidas ambientais, constitui o acordo alcançado no seio do Governo da Valónia através do qual a Região se comprometeu a afetar uma parte do seu orçamento ao desenvolvimento das suas próprias infraestruturas do aeroporto de Bruxelas-Sul Charleroi. A decisão de 8 de novembro de 2000 executa a decisão de 20 de julho de 2000, transpondo o acordo-quadro anteriormente firmado para um programa de investimentos plurianual. Ambas as decisões devem ser consideradas no seu conjunto, na medida em que a segunda complementa e concretiza a primeira, nomeadamente no que diz respeito ao calendário concreto de implementação das medidas financeiras decididas.

1. Contestação de certos elementos apresentados pela Comissão na decisão de alargamento de 2012

a) Quanto à questão da ausência de compromisso em relação a terceiros

(211) No âmbito destas decisões não intervém nenhum terceiro beneficiário, uma vez que é a própria Região a fixar os seus investimentos. De acordo com a Bélgica, a formulação destas duas decisões é menos formal do que seria uma decisão de concessão de um auxílio a favor de terceiros. Para efeitos de concessão de um auxílio a favor de terceiros, a Região teria adotado o princípio e os montantes de investimento da mesma forma, sem procedimentos adicionais, com exceção do envio de uma carta de notificação da decisão governamental, irrelevante no caso em apreço.

(212) Todavia, segundo a Bélgica, esta falta de formalidade não significa que estas decisões não tenham carácter vinculativo. Embora a Região seja a destinatária das decisões adotadas, a aprovação de uma decisão do Governo dá origem a um compromisso por parte do Governo. O facto de se tratar de um compromisso unilateral não é pertinente para o caso vertente. Com efeito, qualquer medida financeira, independentemente dos seus destinatários, é sempre decidida através de um ato administrativo unilateral da autoridade competente, que é soberana para manter, alterar ou revogar esse ato.

(213) Por conseguinte, nenhuma carta formal de concessão do auxílio foi endereçada a uma empresa beneficiária, quando, de acordo com o acórdão *Fleuren Compost* ⁽⁸⁶⁾, é precisamente esse ato que deve ser considerado como ato juridicamente vinculativo pelo qual a autoridade competente se compromete a conceder o auxílio e que, por conseguinte, constitui a data de concessão do auxílio. Na ausência deste documento, a única data possível é a data das decisões do Governo relativas à concessão (princípio, montantes e calendário) dos investimentos.

⁽⁸⁵⁾ Acórdão de 12 de dezembro de 2000 no processo T-128/98, *Aéroports de Paris/Comissão* (Coletânea 2000, p. II-3929), EU:C:2000:290.

⁽⁸⁶⁾ Acórdão de 14 de janeiro de 2004 no processo T-109/01, *Fleuren Compost BV/Comissão* (Coletânea p. II-00127), EU:T:2004:4, n.º 18.

b) Quanto à questão do carácter irrevogável, firme e definitivo das decisões de 2000

- (214) A Bélgica refere que, segundo a Comissão, as decisões de 20 de julho e 8 de novembro de 2000 foram posteriormente objeto de alterações substanciais e, por conseguinte, não têm carácter irrevogável, firme e definitivo.
- (215) Segundo a Bélgica, importa aqui distinguir as decisões que preveem novos investimentos, correspondentes a novos projetos, das decisões que executam/implementam na prática os investimentos previamente decididos, com certos ajustamentos, se for caso disso.
- (216) No caso em apreço, a Bélgica comprova o carácter vinculativo e irrevogável das decisões de julho e novembro de 2000 com o facto de nenhuma nova decisão de financiamento ter sido adotada posteriormente. As únicas decisões tomadas posteriormente pela Região da Valónia e pela SOWAER tinham por objetivo aplicar e executar as medidas de financiamento em conformidade com as decisões do Governo de julho e novembro de 2000.
- (217) Os ajustamentos posteriores aos montantes dos investimentos definidos não constituem, portanto, novas decisões de investimento, mas sim a adaptação necessária, tendo em conta a evolução geral da situação, dos investimentos já aprovados em julho e novembro de 2000. Com efeito, certos montantes previstos no acordo-quadro e no programa de financiamento tiveram de ser reavaliados, nomeadamente devido à subida dos custos das matérias-primas, ao ajuste dos investimentos necessários com base em estudos técnicos, aos condicionalismos técnicos associados à concessão de licenças ou ao resultado da organização dos contratos públicos. De acordo com a Bélgica, estes ajustamentos orçamentais ou técnicos não podem constituir alterações substanciais.
- (218) Além disso, consciente dos limites da estimativa de tais investimentos, o Governo tinha desde logo previsto que determinadas despesas (incluindo a construção de um novo terminal) eram suscetíveis de ser reavaliadas «em função da atividade real do aeroporto» ou na medida em que foseem «condicionadas pelas necessidades reais do aeroporto». Estando a atividade e as necessidades reais do aeroporto necessariamente em evolução no quadro de um acordo e de um programa de investimentos plurianual, era lógico, segundo a Bélgica, que o Governo tivesse quantificado certas despesas sob reserva da evolução constante destes fatores.
- (219) Na realidade, segundo a Bélgica, o Governo manifestou a sua vontade de definir e quantificar de imediato as suas obrigações, mesmo sob reserva de ajustamentos posteriores, logo desde a adoção do acordo-quadro de 20 de julho de 2000 e da adoção do programa de investimentos de 8 de novembro de 2000. Os ajustamentos efetuados na sequência dessas decisões não podem pôr em causa o carácter vinculativo do compromisso assumido nessa data pelo Governo.
- (220) A título subsidiário, se alguns ajustamentos fossem tão substanciais que, na realidade, parecesse tratar-se de novos investimentos e não de uma adaptação posterior de um investimento já aprovado, *quod non*, apenas esse investimento, considerado isoladamente, poderia, pois, ser considerado posterior às decisões de 20 de julho e 8 de novembro de 2000.
- (221) De acordo com a Bélgica, para que a reavaliação desse investimento implique a sua requalificação como novo investimento, a alteração efetuada deve incidir não só na dimensão, mas também na natureza do investimento fixado. Essa alteração deve ser de tal ordem que possa afirmar-se que o projeto previsto aquando das decisões de julho e novembro de 2000 não tem qualquer relação com o projeto tal como foi concretamente financiado e realizado posteriormente, independentemente da evolução legítima da situação geral. Assim, por exemplo, um «complemento» de investimento, não justificado pela subsequente adaptação às necessidades reais do aeroporto, mas decidido com o objetivo de prover a infraestruturas suplementares para além das inicialmente previstas em julho e novembro de 2000, pode ser considerado, exclusivamente até ao montante desse complemento, como um novo investimento decidido fora do acordo-quadro e do programa físico de investimento de 2000.
- (222) No caso em apreço, embora se tenha verificado que algumas despesas foram subestimadas ou não eram viáveis no prazo previsto, todos os investimentos realizados estavam, em princípio, previstos nas decisões de julho e novembro de 2000. Se os montantes foram alterados posteriormente foi por causa de novos elementos no processo, dificilmente ou não previsíveis no momento das decisões.

2. Argumentos da Bélgica baseados na análise das decisões de 2000

(223) Segundo a Bélgica, a análise das decisões de 20 de julho de 2000 e de 8 de novembro de 2000 demonstra o caráter juridicamente vinculativo das obrigações que estas estabelecem.

a) A decisão do Governo da Valónia de 20 de julho de 2000 que aprova o acordo-quadro

(224) O acordo-quadro e o programa de investimentos correspondem a verdadeiras decisões, produzindo um efeito de compromisso vinculativo para o Governo. Aliás, a circunstância de se tratar de um ato intitulado «acordo-quadro» não impediu a Comissão de considerar, numa decisão anterior, que se tratava de um ato juridicamente vinculativo e de considerar a data da assinatura do referido ato como a data de concessão de um auxílio ⁽⁸⁷⁾.

(225) De acordo com a Bélgica, o acordo-quadro de julho de 2000 vai muito além de um acordo de princípio, prevendo concretamente a imputação dos investimentos. A afetação das despesas já estava identificada e os custos de investimento foram igualmente objeto de uma avaliação, pelo que as despesas podiam ser imediatamente imputadas ao orçamento.

(226) Além disso, o Governo teve o cuidado de especificar que devia ser aplicado um «mecanismo financeiro *ad hoc*». Este facto atesta que o Governo já previa a criação de um novo operador público, responsável pelas infraestruturas aeroportuárias.

(227) Confirmando a execução pela SOWAER das decisões do Governo de julho e novembro de 2000, o plano financeiro da SOWAER, aprovado pelo Governo em 23 de maio de 2001, faz referência ao acordo-quadro de 20 de julho de 2000, o que elimina qualquer dúvida quanto aos compromissos assumidos pela Região da Valónia.

(228) Segundo a Bélgica, esta modalidade de funcionamento não é relevante em comparação com o princípio de aprovação do programa de investimentos que é a questão fundamental no caso vertente. Com efeito, a constituição da SOWAER é apenas uma medida de execução das decisões de julho e novembro de 2000, representando esta mormente o veículo financeiro da Valónia. Embora ainda fosse necessário determinar o mecanismo financeiro concreto para a realização dos investimentos decididos pela Região após as decisões de julho e novembro de 2000, os compromissos das autoridades da Valónia eram reais e impunham-se ao mecanismo financeiro que fosse escolhido.

b) A decisão de 8 de novembro de 2000 do Governo da Valónia, que executa o acordo-quadro de 20 de julho de 2000 e aprova o programa de investimentos plurianual do aeroporto de Bruxelas-Sul Charleroi

(229) O Governo da Valónia adotou, em 8 de novembro de 2000, uma decisão de execução da sua decisão de 20 de julho de 2000. Na mesma ocasião, aprovou o «programa físico de investimentos plurianual 2000-2004 relativo ao aeroporto de Bruxelas-Sul Charleroi e o plano financeiro correspondente». Cada investimento descrito na nota aprovada pelo Governo foi avaliado e o seu custo definido com precisão.

(230) Em conclusão, segundo a Bélgica, o programa de investimentos 2001-2010 relativo ao aeroporto de Bruxelas-Sul Charleroi foi decidido antes de 12 de dezembro de 2000, data em que foi proferido o acórdão *Aéroports de Paris*.

ii) Argumento apresentado pela Bélgica a título subsidiário: o financiamento das infraestruturas é conforme com o princípio do investidor privado

(231) Em todo o caso, segundo a Bélgica, o financiamento das infraestruturas do aeroporto de Charleroi respeita o princípio do investidor privado.

(232) Para o demonstrar, a Bélgica apresentou uma demonstração dos fluxos de caixa associados aos investimentos para o novo terminal e o estacionamento automóvel entre 2002 e 2036 ⁽⁸⁸⁾. Destes montantes de investimento, só tomou em consideração 89,7 % dos investimentos para o parque de estacionamento e 28,1 % dos investimentos para o novo terminal, considerando que os restantes investimentos se destinavam a atividades não

⁽⁸⁷⁾ Decisão 2008/948/CE da Comissão, de 23 de julho de 2008, relativa às medidas de auxílio concedidas pela Alemanha a favor de DHL e Aeroporto de Leipzig/Halle C 48/06 (ex N 227/06) (JO L 346 de 23.12.2008, p. 1), considerando 291.

⁽⁸⁸⁾ Ver anexo 3 das observações da Bélgica enviadas em 23 de maio de 2012.

económicas. Por outro lado, a Bélgica considerou que o financiamento público dos serviços de interesse económico geral e, por inerência, das infraestruturas dedicadas a estas atividades era autorizado pela legislação comunitária em matéria de auxílios estatais. A Bélgica conclui que, sem a compensação concedida pela Região à BSCA para suportar a parte das taxas relacionadas com as infraestruturas dedicadas aos serviços de interesse geral, a taxa de rentabilidade do financiamento destas infraestruturas se eleva a cerca de 2 %. Por conseguinte, a infraestrutura não é colocada à disposição por um preço inferior ao seu valor.

b) Prestações da SOWAER a favor da BSCA

(233) A Bélgica salienta que uma parte substancial das despesas dos grandes trabalhos de manutenção e reparação diz respeito às infraestruturas dedicadas a atividades não económicas.

c) Financiamento de uma parte dos custos de serviços de interesse geral pela Região

(234) O princípio da separação contabilística para a identificação dos custos abrangidos pela compensação está consagrado, desde 1991, no artigo 25.º do caderno de encargos.

i) A título principal: o financiamento de atividades não económicas

1. O serviço de proteção contra incêndios

(235) Segundo a Bélgica, os serviços de proteção contra incêndios constituem atividades não económicas, na medida em que se trata de atividades sob a alçada do poder público.

2. Os serviços relacionados com a segurança do tráfego em terra

(236) Segundo a Bélgica, os serviços relacionados com a segurança do tráfego em terra são igualmente missões de poder público.

(237) Com efeito, segundo a Bélgica, por ocasião da decisão adotada em 23 de julho de 2008 relativa ao aeroporto de Leipzig/Halle, a própria Comissão reconheceu que os serviços relacionados com a segurança operacional são atividades não económicas⁽⁸⁹⁾. Ora, resulta da lista de infraestruturas ligadas à segurança operacional, fornecida pelas autoridades alemãs e reproduzida no quadro do considerando 58 da mesma decisão, que se trata das infraestruturas indispensáveis para a segurança do tráfego em terra, ou seja: a alimentação elétrica ininterrupta das placas de estacionamento, os postos de transformação, as luzes de pista, as luzes das placas de estacionamento, etc. Recorde-se que esta posição da Comissão foi confirmada pelo Tribunal Geral no acórdão *Freistaat Sachsen/Comissão*⁽⁹⁰⁾, na sequência de um recurso de anulação interposto contra a decisão da Comissão.

(238) Ora, decorre da descrição dos serviços ligados à segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária na adenda n.º 5 à Convenção de concessão de 9 de julho de 1991 e ao caderno de encargos concluído em 10 de março de 2006 que os custos referidos, ou seja, a manutenção corrente da infraestrutura aeroportuária com o objetivo de garantir a segurança, o serviço técnico de manutenção dos edifícios, das pistas, dos acessos e da frota automóvel, os pequenos trabalhos de pavimentação, de manutenção corrente e de reparação da pista e dos acessos, a conservação e manutenção operacional da iluminação da pista e da balizagem, os trabalhos de corte, a remoção de borraça da pista e a sua marcação, bem como a limpeza de neve, correspondam efetivamente aos serviços relacionados com a segurança operacional aceites pela Comissão na sua decisão relativa ao aeroporto de Leipzig/Halle como atividades não económicas.

3. Os serviços relacionados com a segurança

(239) De acordo com a Bélgica, as atividades relacionadas com a segurança são atividades sob a alçada do poder público na medida em que se trata de funções tradicionalmente desempenhadas pelo Estado. A Bélgica cita regulamentos europeus e a decisão da Comissão relativa ao aeroporto de Leipzig⁽⁹¹⁾ para apoiar o seu raciocínio.

⁽⁸⁹⁾ Decisão 2008/948/CE, considerando 182.

⁽⁹⁰⁾ Acórdão de 24 de março de 2011 nos processos T-443/08 e T-455/08, *Freistaat Sachsen / Comissão* (Coletânea [2011] II-01311, n.º 225)

⁽⁹¹⁾ Ver nota 89.

4. Os serviços de acompanhamento e registo dos voos, de planificação dos voos previstos e de *marshaling*

(240) De acordo com a Bélgica, as missões de acompanhamento e registo dos voos, a planificação dos voos previstos e o *marshaling* são elementos essenciais à segurança da aviação civil e correspondem, por isso, a missões de serviço público na medida em que constituem elementos fundamentais da segurança de um aeroporto.

5. Conclusões sobre o financiamento dos serviços de interesse geral prestados pela BSCA a pedido da Valónia

(241) Resulta do que precede que, segundo a Bélgica, a totalidade dos serviços de interesse geral, definidos no artigo 25.º do caderno de encargos e objeto de uma compensação da Região a favor da BSCA, constituem atividades não económicas excluídas do âmbito de aplicação do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, em conformidade com a prática decisória da Comissão e a jurisprudência europeia.

(242) A Bélgica salienta que estes serviços eram previamente assegurados pela administração da Valónia, quer antes de 1991 no que diz respeito aos serviços «incêndio — manutenção», quer antes de 2008 no que diz respeito à segurança e aos serviços de acompanhamento e registo dos voos, planificação dos voos previstos e *marshaling*.

(243) A BSCA, ao prestar esses serviços, mais não faz do que assumir as obrigações impostas às autoridades públicas por força das obrigações internacionais decorrentes das normas da OACI ou em conformidade com os regulamentos europeus.

ii) A título subsidiário: financiamento de atividades económicas de interesse geral em conformidade com o acórdão *Altmark*

(244) De acordo com a Bélgica, caso a Comissão venha a considerar que algumas das atividades supramencionadas constituem atividades económicas, deverá declarar que os financiamentos destas atividades são compensações que não constituem auxílios com base nos critérios definidos no acórdão *Altmark* ⁽⁹²⁾. Com efeito, a compensação em causa cumpre os critérios estabelecidos pela jurisprudência *Altmark*, permitindo excluir a existência de um auxílio estatal.

1. Existência de obrigações de serviço público claramente definidas

(245) De acordo com a Bélgica, as atividades analisadas, relacionadas com a proteção e a segurança da aviação civil e das atividades aeroportuárias, prosseguem um interesse geral. O artigo 25.º do caderno de encargos anexo à Convenção de concessão, de 9 de julho de 1991, define as obrigações que incumbem à BSCA no âmbito das missões relacionadas com a proteção e a segurança. Esta disposição esclarece que esses serviços são «executados pelo concessionário no interesse geral». Resulta desta disposição que a Valónia atribuiu ao concessionário a prestação desses serviços e o mandatou, por conseguinte, para esse efeito.

2. Os parâmetros de compensação estabelecidos de forma objetiva e transparente

(246) Os parâmetros da compensação são definidos de forma objetiva e transparente pelo artigo 25.º do caderno de encargos, que prevê que a BSCA mantenha uma conta de exploração separada para as atividades referidas no mesmo artigo.

(247) Para os custos que não são imputáveis na íntegra a um serviço de interesse geral, procede-se a uma afetação por imputação proporcional com base na percentagem dos efetivos de pessoal afetados ao serviço de interesse geral, na percentagem das superfícies afetadas a esses serviços ou em função de outros critérios objetivos que devem ser autorizados pela Região.

(248) Desde 2006, no que diz respeito às despesas ligadas aos serviços de proteção contra incêndios e de manutenção, e desde 2010, relativamente aos serviços ligados à segurança, ao serviço de navegação e ao *marshaling*, a compensação foi limitada ao montante especificado no artigo 25.º do caderno de encargos sob reserva da aplicação da indexação. Em qualquer caso, o montante da compensação não pode ser superior aos custos efetivamente incorridos pela BSCA para esses serviços.

⁽⁹²⁾ Acórdão de 24 de julho de 2003 no processo C-280/00, *Altmark Trans* (Coletânea 2003, p. I-7447), EU:C:2003:415.

(249) Por conseguinte, os parâmetros de compensação foram previamente estabelecidos de forma pormenorizada, satisfazendo assim o segundo critério do acórdão *Altmark*.

3. A limitação da compensação aos custos incorridos

(250) De acordo com a Bélgica, vários mecanismos são suscetíveis de evitar a sobrecompensação:

— antes de ser estabelecido o limite da compensação, a definição precisa dos custos suportados pela Valónia, bem como o princípio da separação de contas permitiram evitar qualquer sobrecompensação. Além disso, estava previsto um mecanismo de controlo para verificar, por um lado, o orçamento apresentado pela BSCA e, por outro, a ausência de sobrecompensação, após a autorização da compensação;

— desde 2006, o montante do apoio recebido pelos serviços relacionados com a proteção contra incêndios e a segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária não pode exceder o limite de 5 774 000 EUR indexado anualmente;

— a compensação concedida para os serviços relacionados com a segurança, o serviço de navegação e o *marshaling* foi limitada a partir de 2010 a um montante equivalente ao custo desses serviços em 2009, indexado anualmente.

(251) Além disso, o artigo 25.º dispõe que, em qualquer caso, o montante recebido não pode exceder os custos efetivamente suportados e que, caso se verifique uma sobrecompensação, será automaticamente aplicado um mecanismo de compensação orçamental a cargo do orçamento do exercício seguinte. Recorde-se que a BSCA elabora previamente um orçamento que é controlado pela administração da Valónia. Além disso, a administração da Valónia procede todos os anos a controlos *in loco*, a fim de se certificar do cumprimento pela BSCA do disposto no artigo 25.º do caderno de encargos.

4. A comparação com uma empresa semelhante bem gerida e adequadamente equipada

(252) De acordo com a Bélgica, no caso da BSCA, não é necessária qualquer comparação com outra empresa adequadamente equipada e bem gerida, uma vez que se trata manifestamente de uma empresa adequadamente equipada e bem gerida.

(253) A BSCA cumpre as normas contabilísticas e internacionais em vigor, e todos os rácios referidos na Comunicação da Comissão, de 20 de dezembro de 2011, relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral, demonstram a gestão eficiente desta sociedade, a qual conseguiu, aliás, atrair investidores privados, em 2009, no âmbito da sua privatização parcial.

(254) O facto de a BSCA ser uma empresa bem gerida e adequadamente equipada pode comprovar-se, principalmente, pela progressão constante dos seus resultados financeiros desde 2000. Com efeito, enquanto o volume de negócios da BSCA em 2000 era de 7 578 000 EUR, em 2010, ascendia a 81 387 000 EUR. Por outro lado, é evidente que, se a BSCA não fosse uma empresa bem gerida e adequadamente equipada, o aeroporto de Charleroi não teria registado o notável aumento do seu volume de passageiros entre 1997 e 2011 (de 211 065 para 5 901 007 passageiros).

(255) Por último, resulta do mecanismo de financiamento instituído que, por definição, a compensação paga à BSCA é inferior ao preço do mercado para a totalidade dos serviços que lhe são atribuídos, na medida em que essa compensação se encontra limitada, desde 2006, aos serviços relacionados com a proteção contra incêndios e a segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária e, desde 2010, aos serviços de segurança.

d) Aumento de capital da BSCA pela SOWAER em 2002

(256) Segundo a Bélgica, antes da decisão de alargamento de 2012, a Comissão nunca manifestou reservas quanto ao aumento de capital da BSCA. Pelo contrário, a Comissão reconheceu expressamente que se tratava de uma operação efetuada de acordo com o princípio do investidor privado (ver considerando 132 da Decisão de 2004).

(257) Os dados mais recentes demonstram que a BSCA gerou lucros que lhe permitiram distribuir 6 505 595 EUR aos seus acionistas públicos e privados, apenas no que se refere ao ano de 2010. Os resultados dos últimos cinco anos são apresentados no quadro seguinte.

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS (em milhões de EUR)	2011	2010	2009	2008	2007
Vendas e prestações	53 618	48 533	35 434	27 002	19 543
Lucro do exercício	11 310	9 994	4 445	1 915	1 968
Rendimento do capital	6 815	6 506	387	387	387

- (258) O aumento de capital realizado pela SOWAER caracteriza-se por uma taxa interna de rentabilidade (TIR) de 26,09 %, que é semelhante à estimativa feita pela Deloitte & Touche em 2003, confirmando assim a credibilidade desta análise. Tendo em conta o que precede, é forçoso constatar que esse investimento teria sido, incontestavelmente, realizado por um investidor privado.
- (259) A apreciação do aumento de capital por parte da Comissão, segundo a qual «estas dúvidas são reforçadas pelo facto de a BSCA não ter suportado o custo das infraestruturas colocadas à sua disposição e dos diversos serviços prestados pela SOWAER» está, além disso, viciada por um erro de direito. Na verdade, a Comissão deve aplicar individualmente a cada uma das formas de intervenção os critérios necessários para apreciar a sua regularidade e apreciar, em relação a cada uma das intervenções, se existe auxílio e, em caso afirmativo, se o auxílio é ou não compatível com o mercado interno. Com efeito, a filosofia subjacente ao aumento de capital na BSCA é diferente do objetivo da colocação à disposição das infraestruturas aeroportuárias, ainda mais no contexto da época. A Comissão não pode, por conseguinte, globalizar os dois tipos de intervenção para verificar a sua rentabilidade global.

5.1.1.2. *Comentários da Bélgica na sequência das observações de terceiros relativas à ausência de auxílio à BSCA recebidas após a decisão de alargamento de 2012*

a) Taxa de concessão paga pela BSCA

- (260) Em resposta às observações da BAC relativas às taxas pagas pela BSCA para utilização das infraestruturas, a Bélgica indica que algumas das taxas mencionadas pela BAC não são pertinentes para Charleroi, nomeadamente:
- a «slot coordination fee», na medida em que não existe congestionamento no aeroporto de Charleroi,
 - a «terminal navigation charge», que não é imposta aos aeroportos regionais com um volume de tráfego inferior a 50 000 movimentos de voos comerciais.
- (261) Por outro lado, contrariamente ao que é afirmado pela BAC, a Bélgica alega que a BSCA, enquanto entidade gestora da infraestrutura, cobra efetivamente uma taxa de utilização das infraestruturas centralizadas às empresas de assistência em escala, incluindo à BSCA, na qualidade de operadora de *handling*. Essa taxa está incluída no contrato celebrado pela BSCA com a Ryanair.
- (262) A taxa cobrada pela administração federal no montante de 18 cents por passageiro com partida do aeroporto é da competência do Estado Federal e não da BSCA.
- (263) A taxa PMR foi estabelecida com base nos custos efetivamente incorridos pela BSCA. A este respeito, segundo a Bélgica, basta comparar a dimensão da infraestrutura do aeroporto de Charleroi com a de Bruxelas para perceber que a gestão deste serviço de apoio às pessoas com mobilidade reduzida implica custos mais baixos em Charleroi do que em Bruxelas, quanto mais não seja em termos de quilómetros a percorrer para chegar ao avião ou sair do terminal.
- (264) Além disso, a Bélgica reconhece que é verdade que a BSCA não impõe atualmente qualquer taxa relativa a segurança. Enquanto prerrogativa do poder público, esta missão é objeto de uma compensação por parte da Valónia, compensação essa que foi, no entanto, limitada no âmbito do contrato de concessão que vincula a BSCA à Região da Valónia, ficando os custos que excedem este limite a cargo da BSCA. No entanto, nada obriga a BSCA a repercutir esses custos nos passageiros através de uma taxa.

(265) No que respeita às taxas de estacionamento, segundo a Bélgica, a informação constante do quadro apresentado pela BAC é incorreta, na medida em que indica que não são cobradas taxas de estacionamento no aeroporto de Charleroi, o que é falso, dado que o tarifário publicado no sítio da BSCA indica claramente a existência dessas taxas no valor de 1,98 EUR por dia (24 horas) e por tonelada.

b) Financiamento dos serviços de interesse geral

(266) Diversas entidades terceiras que apresentaram observações, principalmente a Brussels Airlines e a BAC, comentaram o financiamento dos serviços de interesse geral prestados pela BSCA à Valónia e contestam que alguns dos serviços prestados pela BSCA, nomeadamente no domínio da segurança, da proteção contra incêndios e dos serviços relacionados com a segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária, possam constituir atividades excluídas do âmbito de aplicação do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

i) Observação sobre a comparação entre o aeroporto de Charleroi e a BAC

(267) A Brussels Airlines e a BAC afirmam que, no aeroporto de Bruxelas, os custos desses diversos serviços não são suportados pelas autoridades públicas responsáveis, no caso em apreço o Estado Federal, e parecem inferir dessa constatação a existência de um auxílio estatal a favor do aeroporto de Charleroi.

(268) A este respeito, importa esclarecer que, na Bélgica, os aeroportos não se encontram todos sob a competência da mesma autoridade pública, sendo os aeroportos regionais da responsabilidade da Região onde estão localizados e o aeroporto de Bruxelas da responsabilidade do Estado Federal⁽⁹³⁾. A responsabilidade de cada autoridade pelos aeroportos que lhe são confiados encontra-se claramente definida desde a regionalização da gestão dos aeroportos (com exceção do aeroporto de Bruxelas), por força do acordo de cooperação entre o Estado belga, agindo em representação da Société nationale des voies aériennes (S.N.V.A.)⁽⁹⁴⁾, e as Regiões⁽⁹⁵⁾, o qual estabelece inequivocamente que «as regiões são, a partir da data de entrada em vigor da referida lei, inteiramente responsáveis pelas competências que lhes foram atribuídas. A partir dessa data, estão habilitadas a tomar todas as medidas adequadas, que serão da sua inteira responsabilidade».

(269) O aeroporto de Charleroi depende, portanto, da regulamentação da Valónia, enquanto o aeroporto de Bruxelas é regulamentado pelo Estado Federal. No caso em apreço, a Região da Valónia decidiu, no âmbito do seu poder regulamentar, financiar uma parte do custo de determinados serviços. O facto de serviços idênticos serem, num caso, suportados por uma autoridade pública e, noutra caso, suportados pela entidade gestora não tem, contudo, qualquer influência na sua qualificação como atividades económicas ou não económicas.

(270) Na Região da Flandres, aliás, alguns dos serviços aqui examinados são prestados diretamente pela administração regional e são, por conseguinte, suportados diretamente pela Região. É, nomeadamente, o caso de todos os custos relacionados com os serviços de segurança aeroportuária nos aeroportos de Antuérpia e de Ostende, independentemente do volume de atividades desses aeroportos.

ii) Os serviços de proteção contra incêndios

(271) No que se refere mais especificamente aos serviços de proteção contra incêndios, a Brussels Airlines afirma que outras empresas situadas na Valónia e sujeitas à Diretiva Seveso⁽⁹⁶⁾ devem suportar o custo do seu serviço de proteção contra incêndios, como é, por exemplo, o caso da companhia Total situada em Feluy, e que, no aeroporto de Bruxelas, estes serviços não são financiados pela Região da Flandres/pelo Estado Federal.

(272) Segundo a Bélgica, esta comparação com as empresas sujeitas às obrigações da Diretiva Seveso é irrelevante, uma vez que resulta da redação desta diretiva que os Estados-Membros devem assegurar que as empresas abrangidas pelo seu âmbito de aplicação⁽⁹⁷⁾ sejam obrigadas a tomar, elas próprias, medidas para evitar incêndios. Pelo contrário, a obrigação de organizar os serviços de proteção contra incêndios no interior de um aeroporto é imposta por uma convenção internacional adotada pela Organização da Aviação Civil Internacional e incumbe diretamente aos Estados-Membros

⁽⁹³⁾ Artigo 6.º, § 1, X, 7.º da lei relativa à reforma institucional, M.S. 15.8.1980, p. 9434.

⁽⁹⁴⁾ Atualmente, Belgocontrol.

⁽⁹⁵⁾ M.S., 9 de março de 1990, p. 4439.

⁽⁹⁶⁾ Diretiva 96/82/CE do Conselho, de 9 de dezembro de 1996, relativa ao controlo dos perigos associados a acidentes graves que envolvem substâncias perigosas (JO L 10 de 14.1.1997, p. 13), conhecida como Diretiva Seveso.

⁽⁹⁷⁾ O que não é o caso dos aeroportos.

(273) Além disso, tanto a Comissão Europeia como o Tribunal Geral confirmaram que os serviços de proteção contra incêndios constituem atividades de autoridade pública que podem ser excluídas do âmbito de aplicação do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

iii) Os serviços relacionados com a segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária

(274) A Brussels Airlines contesta igualmente a qualificação como atividade não económica dos serviços de manutenção que correspondem, no caso em apreço, à segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária. A este respeito, a Brussels Airlines limita-se a sublinhar que esses serviços fazem parte da gestão de um aeroporto, sendo, por conseguinte, de natureza económica.

(275) O facto de a atividade de gestão de um aeroporto constituir uma atividade económica é, nesta fase, um dado adquirido. No entanto, certas atividades são excluídas do âmbito de aplicação do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, porque constituem prerrogativas do poder público ou porque são, por natureza, não económicas, e isto mesmo que, como salienta a Brussels Airlines, sejam indispensáveis à gestão de um aeroporto. Assim, embora seja, por exemplo, evidente que a gestão de um aeroporto (atividade económica) implica a existência de um serviço aduaneiro a fim de controlar a identidade dos passageiros, é, porém, forçoso constatar que um tal serviço faz parte das prerrogativas tradicionalmente reservadas ao Estado e que se trata de uma atividade não económica. Por conseguinte, a circunstância de os serviços relacionados com a segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária serem essenciais à gestão de um aeroporto não basta para lhes retirar o seu caráter de atividade não económica.

(276) Ora, como a Comissão salientou na sua decisão relativa ao aeroporto de Leipzig/Halle: «no caso jacente, certos custos correspondem a missões de serviço público. Trata-se de custos relacionados com segurança e polícia, medidas de proteção contra incêndios e medidas de segurança pública, proteção e segurança, serviço meteorológico e controlo do tráfego aéreo»⁽⁹⁸⁾. A Bélgica, nas suas observações apresentadas na sequência da decisão de 2012 de alargamento do procedimento formal de investigação, recordou que resulta desta decisão que as «atividades de segurança operacional» abrangem tudo o que é necessário à segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária, ou seja, a alimentação elétrica, as luzes de pista, as luzes das placas de estacionamento, etc. Ora, é precisamente a manutenção destas diversas funções que está aqui em causa.

iv) Os serviços relacionados com a segurança em geral

(277) Por último, a Brussels Airlines contesta a qualificação dos serviços de segurança em geral como atividade «não económica». No caso em apreço, parece que a Brussels Airlines terá classificado como serviços relacionados com a segurança os serviços de acompanhamento, registo e planificação dos voos, bem como o *marshaling*.

(278) A Brussels Airlines contesta, mais concretamente, que os serviços relacionados com o acompanhamento e registo dos voos, a planificação dos voos e o *marshaling* sejam abrangidos pelo Regulamento n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2002, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil⁽⁹⁹⁾, que é definida como «a combinação de medidas e de recursos humanos e materiais destinada a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilegal».

(279) Todavia, as autoridades da Valónia nunca consideraram que as atividades de acompanhamento e registo dos voos, de planificação dos voos e de *marshaling* estivessem relacionadas com a segurança do aeroporto. Consideram, no entanto, que estas atividades são essenciais à segurança de um aeroporto e remetem a este respeito para as explicações já fornecidas na sua resposta à decisão de início do procedimento formal de investigação.

(280) No que diz respeito à observação da BAC sobre o facto de as companhias aéreas que operam a partir de Bruxelas deverem pagar uma taxa pelos serviços de acompanhamento, registo e planificação dos voos prestados pela Belgocontrol, trata-se, uma vez mais, de um argumento baseado na fonte do financiamento de um serviço, que não basta para qualificar esse serviço como sendo de natureza não económica.

(281) A Bélgica acrescenta que a gratuidade de determinados serviços prestados pela Belgocontrol nos aeroportos regionais foi decidida desde o acordo de cooperação de 1989 acima referido, que estabelecia que «as Regiões podem recorrer gratuitamente à assistência dos serviços centrais da (S.N.V.A.) no domínio de aplicação das

⁽⁹⁸⁾ Considerando 182.

⁽⁹⁹⁾ Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2002, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil (JO L 355 de 30.12.2002, p. 1).

normas e recomendações internacionais em matéria de aviação civil⁽¹⁰⁰⁾). Este fornecimento gratuito está limitado ao nível das atividades dos aeroportos da Valónia registado em 1989, sendo todos os serviços acima desse nível de atividades suportados pela Região da Valónia.

- (282) Resulta tanto das orientações de 2005 como da regulamentação da União específica em matéria de serviços de navegação aérea que estes serviços são atividades não económicas, sendo, por conseguinte, excluídos do âmbito de aplicação do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. Trata-se, com efeito, de uma das modalidades da regionalização da gestão dos outros aeroportos que não o aeroporto de Bruxelas.
- (283) De acordo com a Bélgica, resulta do que precede que nenhuma das observações formuladas pela Brussels Airlines e pela BAC é suscetível de pôr em causa o facto de as missões de proteção contra incêndios, as relacionadas com a segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária, com a segurança e com o acompanhamento e registo dos voos, a sua planificação, bem como o *marshaling*, constituírem atividades não económicas.

5.1.1.3. *Comentários da Bélgica na sequência das observações de terceiros recebidas após a publicação das novas orientações relativas à aviação*

- (284) A Bélgica formulou, nomeadamente, comentários relativos à afetação da concorrência provocada pelas medidas aplicadas a favor da BSCA, na sequência das observações de terceiros recebidas após a publicação das novas orientações relativas à aviação.
- (285) As entidades terceiras (a BAC e a Brussels Airlines) consideram que os auxílios terão permitido à BSCA cobrar taxas «artificialmente reduzidas» e que existe, portanto, uma diferença significativa entre as taxas da BSCA e as de outros aeroportos. Esta prática terá levado à redução do volume de passageiros no aeroporto de Bruxelas-Nacional.
- (286) A Bélgica contesta certos dados numéricos fornecidos pela Brussels Airlines. Por exemplo, no que diz respeito à comparação das tarifas entre a BAC e a BSCA, a Bélgica sublinha que «a Brussels Airlines inclui tarifas que não visam as companhias aéreas mas a assistência em escala». O quadro fornecido pela Brussels Airlines não inclui supostamente os custos semelhantes cobrados pela BSCA. O mesmo é válido para outros custos impostos pelo Estado Federal.
- (287) De acordo com a Bélgica, impõem-se as mesmas precauções em relação aos quadros relativos à comparação entre diferentes aeroportos. Assim, na coluna «passenger charges or fee» para o aeroporto de Marseille Provence, a Brussels Airlines terá incluído uma taxa de 13,47 EUR que corresponde, na realidade, de acordo com a Bélgica, a «um imposto de segurança cobrado pelo Estado e não a uma taxa a cargo do passageiro no sentido de uma taxa aeroportuária».
- (288) No que respeita à não afetação das trocas comerciais, a Bélgica remete a Comissão para as suas observações de 23 de maio de 2012 e a sua comunicação de 12 de dezembro de 2012, no que se refere às diferenças entre os aeroportos de Bruxelas-Nacional e Charleroi.
- (289) Relativamente aos efeitos negativos sobre as companhias aéreas estabelecidas no aeroporto de Bruxelas-Nacional, a Bélgica destaca uma série de elementos:
- a Brussels Airlines terá deixado de voar para certos destinos como Palermo, Cracóvia, Sevilha. Embora sendo correta, esta afirmação omite que os mesmos destinos foram reabertos posteriormente, a partir de 2014;
 - enquanto a BAC salienta que os voos com destino a Nador e Tânger (Marrocos) e com partida do aeroporto de Bruxelas-Nacional foram reduzidos devido ao facto de a Jetairfly servir o mesmo destino com partida do aeroporto de Charleroi, a Bélgica recorda que a companhia Air Arabia também voa para esses destinos, com partida do aeroporto de Bruxelas-Nacional;
 - no que se refere aos voos com destino a Istambul, a Bélgica sublinha que o aeroporto de Bruxelas-Nacional aumentou a frequência dos voos para este destino na sequência da transferência para Charleroi da companhia aérea Pegasus, que serve a Turquia;
 - por último, a Bélgica sublinha que também o aeroporto de Charleroi viu a frequência de certos voos diminuir ou determinados destinos serem suprimidos devido à transferência de determinados voos de companhias para Bruxelas-Nacional. Assim, por exemplo, Charleroi perdeu três voos por semana com destino a Casablanca para o aeroporto de Bruxelas-Nacional devido à transferência desses voos da companhia Air Arabia para Bruxelas.

⁽¹⁰⁰⁾ Artigo 5.º, n.º 1.

- (290) A Bélgica recorda que a Ryanair se instalou recentemente no aeroporto de Bruxelas-Nacional, o que comprova que o elevado nível de taxas não impediu este novo desenvolvimento da Ryanair. No entanto, a Bélgica reitera que a concorrência entre o aeroporto de Charleroi e o de Bruxelas-Nacional é limitada a segmentos muito específicos, que são o *charter* e o *low-cost*.
- (291) Além disso, a Bélgica critica o facto de se considerar que o êxito do aeroporto de Charleroi se deve exclusivamente à estratégia comercial da BSCA em matéria de taxas. Esta afirmação ignora a realidade do surgimento de um mercado inteiramente novo de *low-cost* para dar resposta a uma nova procura. A este respeito, a Valónia recorda que, há alguns anos, 40 % dos passageiros de Charleroi andavam de avião pela primeira vez, o que prova que estes passageiros não foram «roubados» ao aeroporto de Bruxelas-Nacional.

5.1.2. *Compatibilidade dos auxílios a favor da BSCA*

5.1.2.1. *Observações da Bélgica quanto à compatibilidade das medidas a favor da BSCA apreciada à luz das orientações relativas à aviação*

- (292) De acordo com a Bélgica ⁽¹⁰¹⁾, no caso remoto de a Comissão considerar que a BSCA beneficiou de auxílios, esses auxílios deveriam ser qualificados como auxílios ao funcionamento que podem ser autorizados ao abrigo das orientações relativas à aviação. Com efeito, para que esses auxílios possam ser autorizados, as condições previstas no ponto 137 das orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas são: a contribuição para um objetivo de interesse comum bem definido, a necessidade do auxílio, a adequação do auxílio estatal como instrumento político, a existência de um efeito de incentivo, a proporcionalidade do montante do auxílio e a ausência de efeitos negativos sobre a concorrência.
- a) Contribuição para um objetivo de interesse comum
- (293) O desenvolvimento dos aeroportos da Região da Valónia já se encontra integrado numa estratégia global de desenvolvimento económico e social das regiões em causa, adotada em 1989. A Valónia apresentou diversos documentos e estudos que comprovam a prossecução deste objetivo.
- (294) Além disso, como demonstram os estudos encomendados pela Região da Valónia e pela BSCA em 2000-2001, o aeroporto de Bruxelas-Nacional encontrava-se, na altura, no limite de saturação e o aeroporto de Charleroi poderia enquadrar-se, desde logo, num objetivo de luta contra o congestionamento.
- (295) Por outro lado, resulta dos diferentes estudos realizados a pedido da Região da Valónia e da BSCA que existia uma procura efetiva para o aeroporto de Charleroi nos segmentos de *low-cost*. Esta procura foi de facto confirmada pelo seu êxito e justificava-se, portanto, assegurar o desenvolvimento do aeroporto de Charleroi, tendo em conta a elevada densidade populacional da sua zona de influência, localizada no centro da Europa.
- (296) O desenvolvimento do aeroporto de Charleroi demonstrou que não se tratava de um financiamento de atividades não rentáveis, uma vez que conseguiu atingir o limiar de rentabilidade a partir de 2004. O plano de negócios da BSCA elaborado em 2001 previa uma recuperação da rentabilidade em 2005, ou seja, um ano mais tarde, o que demonstra o carácter prudente e razoável desse plano.
- (297) De acordo com a Bélgica, uma análise da evolução paralela do tráfego de passageiros nos aeroportos de Bruxelas-Nacional e de Charleroi permite concluir que o eventual impacto de Charleroi sobre Bruxelas-Nacional foi marginal. O que travou o desenvolvimento de Bruxelas-Nacional foi a falência da Sabena em novembro de 2001 e não o desenvolvimento concomitante do aeroporto de Charleroi. Recorde-se que um estudo elaborado pela BSCA em 2010 constata que 40 % desses passageiros viajam de avião pela primeira vez, o que demonstra que uma parte substancial do volume de passageiros não foi «roubada» ao aeroporto de Bruxelas. Além disso, uma parte significativa dos passageiros é constituída por turistas que decidem fazer escapadinhas citadinas, que não teriam feito na ausência de condições tarifárias atrativas. Até recentemente, o segmento *low-cost* não existia ou estava pouco desenvolvido no aeroporto de Bruxelas-Nacional. Assim, a easyJet lançou os seus primeiros destinos no aeroporto de Bruxelas-Nacional no decurso de 2007.

⁽¹⁰¹⁾ Resposta 15 da carta da Bélgica de 24 de fevereiro de 2014.

b) Necessidade do auxílio

- (298) Os eventuais auxílios constatados pela Comissão eram certamente necessários para atingir esse objetivo de desenvolvimento económico e regional.

c) Adequação do auxílio

- (299) A assunção dos custos relativos às missões de interesse geral atribuídas pela Região à BSCA constituía o meio mais eficaz para alcançar o referido objetivo de interesse geral. Não existem outros instrumentos políticos ou de auxílio que permitam alcançar o mesmo objetivo.

d) Efeito de incentivo

- (300) Por outro lado, o efeito de incentivo verifica-se, uma vez que, na ausência desse financiamento, não teria sido possível assegurar o desenvolvimento das atividades do aeroporto, nem atingir o volume que permitiu melhorar a mobilidade dos cidadãos europeus e garantir o desenvolvimento económico e regional graças às atividades do aeroporto. A Bélgica remete a Comissão para o número de passageiros acolhidos pela BSCA durante o período em análise. Recorde-se que o aeroporto de Charleroi era, nessa altura, um aeroporto de categoria D, não suscetível de falsear a concorrência. Além disso, está em conformidade com os objetivos das orientações relativas à aviação de assegurar, a prazo, a rentabilidade dos aeroportos regionais.

e) Proporcionalidade dos auxílios

- (301) Por último, o auxílio é proporcional. Recorde-se que a compensação concedida para as missões de interesse geral, tal como prevista no artigo 25.º do caderno de encargos, anexo à Convenção de serviços entre a Região da Valónia e a BSCA, é limitada, de modo que a BSCA tem de financiar os custos quando o limite máximo é ultrapassado, o que acontece relativamente à parte da compensação dedicada à proteção contra incêndios e à segurança do tráfego em terra. O eventual auxílio no quadro da prestação de serviços pela SOWAER incide sobre um montante marginal.
- (302) Tendo em conta o montante limitado da parte do auxílio no âmbito destas compensações por serviços de interesse geral que podem ser postas em causa pela Comissão e atendendo ao objetivo desses serviços, deve considerar-se que a condição da proporcionalidade está preenchida.

f) Ausência de efeitos negativos sobre a concorrência

- (303) No que se refere à ausência ou à prevenção de efeitos negativos sobre a concorrência, a Comissão tem de regressar ao momento da data de concessão do financiamento público a fim de avaliar esta condição. Não se pode considerar que, no momento da sua concessão, houvesse um impacto indevido na concorrência. Como foi demonstrado à Comissão Europeia, o desenvolvimento do aeroporto de Charleroi não foi feito em detrimento de outros aeroportos. Estas atividades decorrem da criação de um novo mercado num segmento específico que não existia ou estava muito pouco desenvolvido no aeroporto de Bruxelas.
- (304) Recorde-se que dois estudos realizados por peritos independentes, a Roland Berger International Management Consultant e a GTM, constataram a saturação iminente do aeroporto de Bruxelas-Nacional e a ausência de sobreposição em termos de clientela entre os dois aeroportos. As companhias que operam no aeroporto de Bruxelas não tinham na altura qualquer interesse no aeroporto de Charleroi, tal como a Ryanair, o principal utilizador do aeroporto de Charleroi, não tinha na altura nenhuma estratégia para se instalar em aeroportos principais.
- (305) Por outro lado, o acordo-quadro de 20 de julho de 2000 da Região da Valónia, tal como alargado pela decisão de 8 de novembro de 2000, estabelecia o objetivo de «desenvolver uma política que permita uma colaboração eficaz com as entidades gestoras do aeroporto de Bruxelas-Nacional» ⁽¹⁰²⁾.
- (306) Além disso, o aeroporto de Charleroi era prejudicado pelas restrições regulamentares relativas aos horários de abertura obrigatórios. Em 2000, o aeroporto funcionava das 7 horas da manhã até às 22 horas da noite. Estes horários foram ligeiramente alargados das 6 horas e meia da manhã até às 23 horas, de modo a poder acolher aeronaves baseadas no aeroporto.

⁽¹⁰²⁾ Nota aprovada pelo Governo da Valónia em 8 de novembro de 2000, p. 2.

- (307) Além disso, em 2000, o aeroporto de Charleroi tinha uma imagem bastante negativa, como foi comprovado pelos estudos da GTM e da Roland Berger. A infraestrutura era pequena, limitada e pouco frequentada. O aeroporto oferecia apenas uma ligação regular e alguns voos *charter* no verão. Não se pode considerar que, na altura, o aeroporto de Charleroi pudesse fazer concorrência ao aeroporto de Bruxelas-Nacional.
- (308) Por último, o aeroporto de Bruxelas-Nacional era privilegiado em termos de infraestruturas (diversos terminais, várias pistas, etc.) e acessibilidade graças à sua localização próxima da capital e à ligação ferroviária de que o aeroporto de Charleroi não dispunha.

5.1.2.2. *Observações da Bélgica quanto à compatibilidade da disponibilização da infraestrutura apreciada à luz do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE*

- (309) Estas observações referiam-se à compatibilidade:

- da disponibilização da infraestrutura apreciada à luz das orientações de 2005 (estas foram substituídas pelas orientações relativas à aviação de 2014);
- do financiamento de uma parte dos custos dos serviços de interesse geral apreciada à luz do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.

- (310) No que se refere à compatibilidade do financiamento de uma parte dos custos dos serviços de interesse geral apreciada à luz do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE, a Bélgica alega que este financiamento está conforme:

- ao artigo 106.º, n.º 2, do TFUE, relativamente ao período anterior a 19 de dezembro de 2005,
- à decisão da Comissão de 28 de novembro de 2005, relativamente ao período de 19 de dezembro de 2005 a 31 de janeiro de 2012,
- ao enquadramento de 20 de dezembro de 2011, relativamente ao período posterior a 31 de janeiro de 2012.

- (311) De acordo com a Bélgica, se a Comissão considerasse que não estavam preenchidas todas as condições do acórdão *Altmark*, a compensação dos serviços de interesse geral teria de ser autorizada com base na decisão de 28 de novembro de 2005 ⁽¹⁰³⁾.

- (312) No que se refere às medidas concedidas antes de 19 de dezembro de 2005, ou seja, antes da entrada em vigor da decisão de 28 de novembro de 2005, a sua compatibilidade baseia-se diretamente no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE. Resulta da prática decisória da Comissão Europeia ⁽¹⁰⁴⁾ que as condições do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE se confundem com as que constam da decisão de 28 de novembro de 2005 relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral ⁽¹⁰⁵⁾. A compatibilidade das medidas concedidas antes de 19 de dezembro de 2005 pode, por isso, ser analisada conjuntamente com aquelas concedidas posteriormente nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE, à luz dos mesmos critérios substantivos estabelecidos na decisão de 28 de novembro de 2005.

- (313) Relativamente às medidas concedidas depois de 19 de dezembro de 2005, as mesmas entram no âmbito de aplicação da decisão de 28 de novembro de 2005, se corresponderem a compensações de serviço público concedidas a empresas cujo volume de negócios médio anual, antes de impostos, não tenha atingido 100 milhões de EUR durante os dois exercícios precedentes ao da atribuição do serviço e cujo montante anual de compensação do serviço em causa seja inferior a 30 milhões de EUR ⁽¹⁰⁶⁾. Ora, em nenhum momento, a BSCA

⁽¹⁰³⁾ Decisão 2005/842/CE da Comissão, de 28 de novembro de 2005, relativa à aplicação do artigo 86.º, n.º 2, do Tratado CE aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 312 de 29.11.2005, p. 67).

⁽¹⁰⁴⁾ Decisão da Comissão, de 28 de outubro de 2009, relativa ao financiamento dos hospitais públicos da rede IRIS da Região de Bruxelas-Capital, NN 54/2009, sítio *Europa*.

⁽¹⁰⁵⁾ Ver nota 103.

⁽¹⁰⁶⁾ Documento de trabalho dos serviços da Comissão – Perguntas mais frequentes sobre a Decisão da Comissão, de 28 de novembro de 2005, relativa à aplicação do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado CE aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral, bem como do enquadramento comunitário dos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público, SEC (2007) 1516 final, p. 6.

registou um volume de negócios anual superior a 100 milhões de EUR. Além disso, segundo a Bélgica, é evidente que a compensação dos eventuais serviços de interesse geral classificados pela Comissão como sendo de natureza económica está longe de atingir o limiar de 30 milhões de EUR. Por conseguinte, esta compensação entra manifestamente no âmbito de aplicação da decisão de 28 de novembro de 2005.

(314) Com base na decisão de 28 de novembro de 2005, as medidas abrangidas pelo seu âmbito de aplicação são compatíveis se cumprirem as seguintes condições:

a) A atribuição

(315) A Bélgica considera ter demonstrado a existência de obrigações de serviço público quando «provou» que a primeira condição do acórdão *Altmark* estava preenchida (ver secção 5.1.1.1(c)(ii)). Além disso, segundo a Bélgica, os parâmetros de cálculo da compensação, bem como as disposições destinadas a evitar qualquer sobrecompensação foram explicitados quando a Bélgica demonstrou que a terceira e a quarta condições do acórdão *Altmark* estavam preenchidas.

b) A compensação

(316) A Bélgica recorda que a intervenção da Região da Valónia está limitada, desde 2006, no que respeita aos serviços relacionados com a proteção contra incêndios e a segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária e, desde 2010, no que respeita aos serviços relacionados com a segurança, o serviço de navegação e o *marshaling*. A contabilidade analítica aplicada pela BSCA permite demonstrar o cumprimento desta condição.

c) A contabilidade separada

(317) Segundo a Bélgica, a contabilidade separada é garantida pela aplicação do artigo 25.º do caderno de encargos que estabelece que «o concessionário mantém uma conta de exploração distinta para os serviços. Esta conta pode, a qualquer momento, ser objeto de um controlo no local pela autoridade concedente». Além disso, é confirmada pelo documento constante do anexo 8.

d) O controlo da sobrecompensação

(318) A Valónia tem a possibilidade de controlar, em qualquer momento, as contas da BSCA reservadas aos serviços de interesse geral, nos termos do artigo 25.º do caderno de encargos. Assim, a administração da Valónia procede anualmente a um controlo no local, a fim de verificar os documentos subjacentes à declaração de crédito apresentada pela BSCA com vista à obtenção da compensação dos serviços de interesse geral.

e) Conclusão

(319) Resulta do que precede que o financiamento dos serviços de interesse geral que seriam classificados pela Comissão como sendo de natureza económica pode ser declarado compatível com o mercado interno com base na decisão de 28 de novembro de 2005.

5.2. Comentários da Bélgica sobre as medidas concedidas a favor da Ryanair

(320) Na sequência da decisão de início do procedimento de 2002 e da decisão de alargamento de 2012, a Bélgica teceu comentários para demonstrar que as medidas concedidas a favor da Ryanair examinadas na presente decisão não constituem auxílios estatais.

5.3. Comentários da Bélgica sobre o prazo de prescrição

(321) De acordo com os comentários que a Bélgica formulou na sequência da adoção da decisão de alargamento de 2012, a considerar-se que o financiamento dos serviços de interesse geral constitui um auxílio estatal, este estaria sujeito ao prazo de prescrição previsto no artigo 15.º do Regulamento n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE, a seguir «regulamento processual» ⁽¹⁰⁷⁾.

⁽¹⁰⁷⁾ Regulamento n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO L 83 de 27.3.1999, p. 1).

- (322) Nos termos desta disposição, o prazo de prescrição começa a contar na data em que o auxílio ilegal tenha sido concedido aos beneficiários. Nos termos da legislação da União ⁽¹⁰⁸⁾ e da prática decisória da Comissão ⁽¹⁰⁹⁾, a Comissão deve apreciar a medida com base nas regras em vigor na data em que o auxílio é concedido, ou seja, «a data do ato juridicamente vinculativo com base no qual o beneficiário adquire o direito a receber o auxílio». A jurisprudência da UE confirma que a data de concessão do auxílio corresponde à data do «ato juridicamente vinculativo pelo qual a autoridade nacional competente se compromete a conceder o auxílio» ⁽¹¹⁰⁾. Ora, o ato jurídico torna-se vinculativo a partir do dia em que, nos termos do direito interno, o Estado é obrigado a pôr em execução o seu compromisso com base no ato em questão. Antes disso, tratar-se-ia apenas de declarações de intenções ⁽¹¹¹⁾.
- (323) Resulta do que precede que a compensação dos serviços de interesse geral prestados pela BSCA foi concedida em 9 de julho de 1991, ou seja, na data da Convenção de concessão e do caderno de encargos, que constituem a base jurídica desta compensação que vincula a Região. Desde essa data, não obstante a adoção de disposições diversas sem impacto no princípio do reembolso obrigatório pela Região de tais despesas, o pagamento dessa compensação incumbe à Valónia. Apenas alguns serviços não económicos referidos na adenda n.º 6 de 15 de janeiro de 2008 não seriam abrangidos por este prazo de prescrição. O ponto de partida para o prazo de prescrição de dez anos é, por conseguinte, o dia 9 de julho de 1991.
- (324) O prazo de dez anos não foi interrompido por nenhuma medida da Comissão relativa à compensação recebida a título dos serviços de interesse geral prestados pela BSCA, conforme previsto no artigo 15.º do regulamento processual, pelo que o prazo expirou em julho de 2001. Não obstante a falta de formalização desta compensação na Convenção para o período 2000-2001, as partes, ou seja, a Região da Valónia e a BSCA, tiveram sempre a intenção de a manter por tempo indeterminado, intenção essa confirmada pela assunção destes custos durante o período em questão e concretizada pela adenda de 2002, pelo que o início do prazo de prescrição não é posto em causa.
- (325) Apenas o ofício da Comissão de 24 de abril de 2002, que contém, nomeadamente, questões sobre o financiamento da BSCA e poderá, por isso, afetar indiretamente a assunção dos custos dos serviços de interesse geral, seria suscetível de interromper o prazo de prescrição. As autoridades da Valónia forneceram explicações pormenorizadas na sequência desse pedido e, em momento algum, a Comissão pôs em causa a legalidade desse financiamento.
- (326) Decorre do que precede que, a considerar-se que as compensações concedidas no âmbito dos serviços de interesse geral constituem auxílios estatais, *quod non*, os poderes da Comissão em matéria de recuperação do auxílio prescreveram por força do artigo 15.º do regulamento processual.

5.4. Comentários da Bélgica sobre a violação da confiança legítima

- (327) Na sequência da decisão de alargamento de 2012, a Bélgica apresentou comentários sobre a aplicação do princípio da confiança legítima à subvenção paga pela Região para certos serviços relacionados com a atividade aeroportuária.
- (328) Em conformidade com a jurisprudência do Tribunal de Justiça em matéria de auxílios estatais, a Comissão é obrigada a tomar automaticamente em consideração as circunstâncias excecionais que justifiquem, nos termos do artigo 14.º, n.º 1, do regulamento processual, a renúncia à exigência de recuperação dos auxílios concedidos ilegalmente sempre que a recuperação seja contrária a um princípio geral do direito da União, tal como o respeito da confiança legítima dos beneficiários.
- (329) Como foi sintetizado pelo advogado-geral Philippe Léger, entende-se haver violação deste princípio quando estão preenchidas as três condições seguintes: «Antes de mais, deve existir um ato ou uma conduta da administração comunitária suscetível de ter gerado aquela confiança. (...) Seguidamente, a pessoa interessada não deve ter tido a possibilidade de prever a alteração da linha de conduta adotada anteriormente pela administração comunitária. (...) Finalmente, o interesse comunitário prosseguido pelo ato impugnado não justifica que seja lesada a confiança legítima do interessado. (...)».

⁽¹⁰⁸⁾ Ver décimo considerando do Regulamento n.º 1998/2006, de 15 de dezembro de 2006, relativo à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado aos auxílios *de minimis* (JO L 379 de 28.12.2006, p. 5).

⁽¹⁰⁹⁾ Decisão da Comissão, de 1 de agosto de 2006, sobre as orientações relativas ao encerramento das intervenções (2000-2006) dos Fundos Estruturais, COM (2006) 3424, não publicada, sítio europa.com.

⁽¹¹⁰⁾ Acórdão de 14 de janeiro de 2004 no processo T-109/01, *Fleuren Compost BV/Comissão* (Coletânea p. II-00127), ECLI:EU:T:2004:4, n.º 74.

⁽¹¹¹⁾ Acórdão de 15 de fevereiro de 2001 no processo C-99/98, *Áustria/Comissão* (Coletânea p. I-01101), ECLI:EU:C:2001:94, n.ºs 34, 35 e 38.

- (330) De acordo com a Bélgica, nomeadamente no que se refere à subvenção paga pela Região para certos serviços ligados à atividade aeroportuária, as três condições enunciadas no considerando precedente estão reunidas.
- (331) A Comissão examinou a subvenção paga pela Região para certos serviços relacionados com a atividade aeroportuária no âmbito da sua primeira investigação e não levantou qualquer objeção a este respeito na sua decisão de 2004. Na decisão de 2004, a Comissão tinha expressamente mencionado que «não contesta a possibilidade legítima de as autoridades da Valónia continuarem a assumir os custos do serviço» ⁽¹¹²⁾. Ora, os serviços de manutenção então assumidos pela BSCA eram definidos do seguinte modo: «O concessionário deve assegurar, no âmbito da concessão de serviço, a manutenção dos terrenos, edifícios e equipamentos, estruturas e materiais postos à sua disposição e afetados a missões de serviços concessionados, de forma a que estejam sempre aptos a serem utilizados para os fins a que se destinam». No mesmo sentido, no considerando 352 da decisão de 2004, a Comissão constatou que «[c]ontudo, parte dos encargos destes aeroportos públicos ou privados é frequentemente objeto de compensações de serviço público no que respeita às tarefas associadas a imperativos de segurança técnica ou segurança pessoal, ou é apoiada através de contribuições para custos que não apresentam viabilidade económica enquanto tal mas que são necessários à exploração dessas plataformas. Pode tratar-se de prestações de controlo aéreo, de polícia, de luta contra incêndios, etc.».
- (332) A Bélgica sublinha, por outro lado, que a anulação da decisão pelo Tribunal Geral não incidiu, de forma alguma, neste aspeto da decisão de 2004.
- (333) Conclui, por conseguinte, que as três condições enunciadas no considerando 330 estão preenchidas.
- (334) Em primeiro lugar, a decisão tomada em 2004 pela Comissão, e a ausência de censura do Tribunal Geral sobre este ponto «criaram previamente uma situação suscetível de gerar essa confiança». Com efeito, segundo a Bélgica, a BSCA beneficiou de garantias precisas de que o financiamento dos custos dos serviços de interesse geral não era suscetível de constituir um auxílio de Estado, tendo em conta a ausência de menção da acusação formulada quanto a este ponto na decisão de 2004. Esta confiança legítima foi, aliás, reforçada pela prática decisória constante da Comissão sobre a questão, nomeadamente a distinção entre atividades económicas e não económicas, como reiterado, nomeadamente, na decisão relativa ao aeroporto de Leipzig/Halle.
- (335) Em segundo lugar, a BSCA não estava «em condições de prever a alteração da linha de conduta adotada anteriormente pela administração comunitária». Com efeito, segundo a Bélgica, nenhum elemento permitia à BSCA conceber que a Comissão iria rever, em 2012, uma medida relativamente à qual não tinha levantado reservas em 2004 e que o Tribunal Geral não tinha posto em causa em 2008.
- (336) Em terceiro lugar, o interesse da União não prevalece sobre o da BSCA «na manutenção da situação que podia legitimamente considerar estável». Com efeito, segundo a Bélgica, uma decisão da Comissão que ordenasse a recuperação dos subsídios recebidos pela BSCA em contrapartida da prestação de serviços de interesse geral causaria prejuízos significativos à BSCA.
- (337) Em conclusão, de acordo com a Bélgica, estas compensações financeiras, fundamentais para garantir a proteção e segurança da infraestrutura e da atividade aeroportuária, foram mantidas e alargadas após a decisão de 2004, nomeadamente com base na confiança legítima originada pelo comportamento da Comissão segundo o qual o financiamento dos serviços de interesse geral não constituía um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º do TFUE. Tendo em conta a confiança legítima que a Comissão criou na BSCA, se a Comissão considerasse que os subsídios em causa constituem auxílios estatais, não poderia ordenar a sua recuperação, por força do artigo 15.º do regulamento processual.

6. APRECIÇÃO DAS MEDIDAS

- (338) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.

⁽¹¹²⁾ Considerando 214 da decisão de 2004.

- (339) Uma medida é qualificada como auxílio estatal se estiverem preenchidas as seguintes condições cumulativas: 1) o ou os beneficiários são empresas na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE; 2) a medida confere uma vantagem seletiva ao seu beneficiário; 3) a medida é concedida através de recursos estatais e é imputável ao Estado; 4) a medida falseia ou ameaça falsear a concorrência e é suscetível de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.
- (340) No presente capítulo, a Comissão avalia se as medidas descritas no capítulo 3 são suscetíveis de constituir auxílios à BSCA e/ou à Ryanair e aborda, em seguida, a questão da compatibilidade dos auxílios identificados com o mercado interno, da aplicabilidade do prazo de prescrição e do princípio da confiança legítima.

6.1. Existência de auxílios estatais a favor da BSCA

6.1.1. Conceito de empresa na aceção do artigo 107.º do TFUE

- (341) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, para ser considerada um auxílio estatal, uma medida deve favorecer «certas empresas ou certas produções».
- (342) O Tribunal de Justiça tem definido, de forma constante, o conceito de empresa como abrangendo qualquer entidade que exerça uma atividade económica, independentemente do seu estatuto jurídico e modo de financiamento⁽¹¹³⁾. Além disso, o Tribunal de Justiça tem decidido de modo constante que constitui uma atividade económica qualquer atividade consistente na oferta de bens ou serviços num determinado mercado⁽¹¹⁴⁾.
- (343) No seu acórdão *Aéroports de Paris*, o Tribunal Geral concluiu que a exploração de um aeroporto que consiste na prestação de serviços aeroportuários a companhias aéreas constitui uma atividade económica.
- (344) No seu acórdão *Aéroport de Leipzig-Halle*⁽¹¹⁵⁾, o Tribunal Geral confirmou que a exploração de um aeroporto contra remuneração constitui uma atividade económica, da qual a atividade que consiste na construção de infraestruturas aeroportuárias não pode ser dissociada⁽¹¹⁶⁾. Sempre que um operador aeroportuário exerça atividades económicas, independentemente do seu estatuto jurídico ou do seu modo de financiamento, constitui uma empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, e entra, por conseguinte, no âmbito de aplicação das disposições do TFUE relativas aos auxílios estatais⁽¹¹⁷⁾. O Tribunal confirmou igualmente que, ao contrário dos seus efeitos, os objetivos de política regional, económica ou de transportes prosseguidos pela construção ou extensão de infraestruturas aeroportuárias não eram pertinentes para determinar se se trata de uma atividade económica.
- (345) A questão de saber se existe um mercado para determinados serviços pode depender da forma como tais serviços estão organizados no Estado-Membro em causa⁽¹¹⁸⁾. As regras em matéria de auxílios estatais só se aplicam quando uma determinada atividade é prestada num contexto comercial. A natureza económica de determinados serviços pode, por conseguinte, variar de um Estado-Membro para outro. Além disso, a classificação de um determinado serviço pode mudar ao longo do tempo em função de escolhas políticas ou da evolução económica.

⁽¹¹³⁾ Processos apensos C-180/98 a C-184/98, *Pavlov e o.* (Coletânea 2000, p. I-6451), ECLI:EU:C:2000:428.

⁽¹¹⁴⁾ Acórdão de 16 de junho de 1987 no processo 118/85, *Comissão/Itália* (Coletânea 1987, p. 2599), ECLI:EU:C:1987:283, n.º 7; acórdão de 18 de junho de 1998 no processo C-35/96, *Comissão/Itália* (Coletânea 1998, p. I-3851), ECLI:EU:C:1998:303, n.º 36; processos apensos C-180/98 a C-184/98, *Pavlov e o.*, ECLI:EU:C:2000:428, n.º 75.

⁽¹¹⁵⁾ Acórdão *Leipzig-Halle* já referido, n.º 102 e segs.

⁽¹¹⁶⁾ Acórdão de 24 de março de 2011 nos processos apensos T-455/08 *Flughafen Leipzig-Halle GmbH e Mitteldeutsche Flughafen AG/Comissão*, ECLI:EU:T:2011:117, e T-443/08, *Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt/Comissão*, (a seguir «acórdão Leipzig-Halle»), ainda não publicado, n.ºs 93, 95, 100 e 119. V. também acórdão de 12 de dezembro de 2000, no processo T-128/98, *Aéroports de Paris/Comissão* (Coletânea 2000, p. II-3929), ECLI:EU:T:2000:290, confirmado pelo acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de outubro de 2002, no processo C-82/01P (Coletânea 2002, p. I-9297), ECLI:EU:C:2002:617, e pelo acórdão de 17 de dezembro de 2008 no processo T-196/04, *Ryanair/Comissão* (Coletânea 2008, p. II-3643), ECLI:EU:T:2008:585, n.º 88.

⁽¹¹⁷⁾ Acórdão de 17 de fevereiro de 1993 nos processos apensos C-159/91 *Poucet/AGV* e C-160/91 *Pistre/Cancava* (Coletânea 1993, p. I-637), ECLI:EU:C:1993:63.

⁽¹¹⁸⁾ Idem.

- (346) Assim, até ao acórdão ADP, era prática constante da Comissão considerar que a atividade de desenvolvimento e gestão de infraestruturas aeroportuárias não constituía uma atividade económica suscetível de ser abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE ⁽¹¹⁹⁾. Na sequência do acórdão ADP, a Comissão constatou que, em consequência da liberalização progressiva do mercado, esta atividade tornou-se uma atividade económica. Igualmente, tal como especificado nos pontos 28 e 29 das orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas ⁽¹²⁰⁾ (a seguir «orientações relativas à aviação»), «a partir da data do acórdão “Aéroports de Paris” (12 de dezembro de 2000), a exploração e a construção de infraestruturas aeroportuárias devem ser consideradas como abrangidas pelo âmbito do controlo dos auxílios estatais. Pelo contrário, devido à incerteza que existia antes do acórdão “Aéroports de Paris”, as autoridades públicas podiam legitimamente considerar que o financiamento de infraestruturas aeroportuárias não constituía um auxílio estatal e que, portanto, tais medidas não tinham de ser notificadas à Comissão. Daqui resulta que a Comissão não pode agora, com base nas regras em matéria de auxílios estatais, questionar as medidas de financiamento concedidas antes do acórdão “Aéroports de Paris”».
- (347) Importa, pois, determinar se as medidas concedidas à BSCA para a exploração e a construção de infraestruturas aeroportuárias foram concedidas antes ou depois de 12 de dezembro de 2000, data do acórdão ADP.
- (348) Além disso, mesmo após o acórdão ADP, como recordado nos pontos 34 e 35 das orientações relativas à aviação, nem todas as atividades de um operador aeroportuário são necessariamente consideradas de natureza económica. O Tribunal de Justiça confirmou assim que as atividades que, regra geral, são da responsabilidade do Estado no exercício das suas prerrogativas de poder público não são de natureza económica ⁽¹²¹⁾. Num aeroporto, as atividades como o controlo do tráfego aéreo, o policiamento, o controlo aduaneiro, o combate a incêndios, as atividades necessárias para a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilegal e os investimentos relativos às infraestruturas e equipamentos necessários para a realização dessas atividades são considerados, em geral, de natureza não económica.
- (349) Em conclusão, há que identificar as medidas concedidas à BSCA após 12 de dezembro de 2000 e excluir as medidas destinadas a atividades que são, normalmente, da responsabilidade do Estado no exercício das suas prerrogativas de poder público.

6.1.1.1. *Disponibilização de terrenos e infraestruturas do aeroporto de Charleroi, incluindo infraestruturas criadas graças ao programa de investimentos, e prestação de certos serviços, nomeadamente as grandes reparações, em contrapartida de uma taxa de concessão*

- (350) Nesta secção, a Comissão analisa:
- se a medida, incluindo a disponibilização de novas infraestruturas criadas ao abrigo do plano de investimentos, foi concedida antes do acórdão ADP;
 - quais os investimentos e os serviços prestados pela SOWAER que devem ser excluídos da análise, em virtude da sua natureza não económica.
- a) A medida, incluindo a disponibilização de novas infraestruturas criadas ao abrigo do plano de investimentos, foi concedida antes do acórdão ADP?
- (351) Como foi recordado nos considerandos 344 e seguintes, a construção de infraestruturas aeroportuárias não pode, em princípio, ser dissociada da atividade económica de exploração da plataforma aeroportuária.
- (352) No que se refere à construção das infraestruturas do aeroporto de Charleroi objeto do plano de investimento plurianual, as autoridades belgas consideram, contudo, que esse plano de investimento foi decidido antes de 12 de dezembro de 2000, data do acórdão ADP. Os argumentos da Bélgica, apresentados na secção 5.1.1.1(a)(i), visam essencialmente refutar o alcance e a exatidão dos argumentos preliminares desenvolvidos pela Comissão na

⁽¹¹⁹⁾ Acórdão de 12 de dezembro de 2000 no processo T-128/98, *Aéroports de Paris/Comissão* (Coletânea 2000, p. II-3929), ECLI:EU:T:2000:290.

⁽¹²⁰⁾ Ver nota 8.

⁽¹²¹⁾ Processo C-364/92, *SAT/Control* [1994] (Coletânea 1994, p. I-43), ECLI:EU:C:1994:7, n.º 30, e processo C-113/07 *Selex Sistemi Integrati/Comissão* [2009] (Coletânea 2009, p. I-2207), ECLI:EU:C:2009:191, n.º 71.

decisão de alargamento de 2012, segundo os quais o acordo-quadro de 20 de julho de 2000 e a decisão do Governo da Valónia de 8 de novembro de 2000 (a seguir «decisões de 2000») não implicam para a Região qualquer compromisso em relação a terceiros e não têm caráter irrevogável, firme e definitivo.

- (353) Contudo, a Comissão considera que a decisão de colocar à disposição da BSCA as infraestruturas, incluindo infraestruturas novas decididas e criadas graças ao programa de investimentos, e de prestar certos serviços em contrapartida de uma taxa não foi determinada pelas decisões de 2000, mas pela Convenção entre a SOWAER/BSCA de 2002, e isto pelas razões expostas a seguir.
- (354) O critério relevante para a data em que uma eventual medida de auxílio é considerada como tendo sido concedida é a data do ato juridicamente vinculativo por força do qual as autoridades públicas se comprometem a conceder a medida em causa ao seu beneficiário ⁽¹²²⁾.
- (355) No caso vertente, a Comissão considera que:
- o beneficiário da eventual medida de auxílio é a BSCA;
 - as autoridades públicas que concederam o auxílio são a Região e/ou a SOWAER. Com efeito, tal como referido no considerando 39 da presente decisão e admitido pela Bélgica ⁽¹²³⁾, a SOWAER é o veículo criado pela Região e sujeito ao seu controlo exclusivo para desenvolver as infraestruturas aeroportuárias da Valónia e colocar essas infraestruturas à disposição das sociedades gestoras dos aeroportos em causa. A SOWAER, tal como a Região, é suscetível de conceder um auxílio estatal.
- (356) Antes de ter sido celebrada a Convenção entre a SOWAER e a BSCA de 2002, a BSCA não beneficiava de qualquer compromisso da Região ou da SOWAER a respeito da realização do programa de investimentos.
- (357) A Bélgica reconhece, com efeito, que não foi endereçada nenhuma carta formal de concessão do auxílio à BSCA. Contudo, segundo a Bélgica, embora a destinatária das decisões de 2000 seja a própria Região, estas decisões dão origem a um compromisso por parte do Governo. A Bélgica considera que o facto de se tratar de um compromisso unilateral não é pertinente para o caso vertente. Em seu entender, qualquer medida financeira, independentemente dos seus destinatários, é sempre decidida através de um ato administrativo unilateral da autoridade que a emite, que é soberana para manter, alterar ou revogar esse ato.
- (358) A Comissão observa que as decisões de 2000 não tinham sido publicadas ou notificadas à BSCA. A qualquer momento antes da assinatura da Convenção SOWAER/BSCA, a Região podia alterar o programa de investimentos, adotando uma nova decisão unilateral ou revogando até por completo o programa, sem que essa decisão violasse os direitos da BSCA.
- (359) Por outro lado, e tal como se refere na decisão de alargamento de 2012, o programa de investimentos continha incertezas no que respeita ao mecanismo financeiro e aos montantes. Com efeito, estes últimos podiam ser adaptados em função da evolução das necessidades. Assim, o novo terminal norte devia ser flexível e a sua construção «imperativamente progressiva e efetuada em função do desenvolvimento da atividade real do aeroporto e das necessidades operacionais daí decorrentes». Além disso, a fórmula de financiamento então prevista – isto é, através da intervenção da Société Régionale Wallonne du Transport – acabou por ser abandonada em benefício do financiamento pela SOWAER, um novo instrumento que só foi dotado de recursos financeiros a partir da sua criação em 1 de julho de 2001 e apenas até ao montante de 75 milhões de EUR.
- (360) Em contrapartida, quando o programa de investimentos foi incluído na Convenção SOWAER/BSCA, a SOWAER comprometeu-se perante a BSCA a colocar à disposição da BSCA terrenos e infraestruturas, incluindo as infraestruturas a criar de acordo com o programa de investimentos, e a prestar determinados serviços, em contrapartida de uma taxa da concessão, sob pena de não respeitar as suas obrigações contratuais.

⁽¹²²⁾ Nota 29 das orientações relativas à aviação. Ver também acórdão de 12 de dezembro de 1996 no processo T-358/94, *Compagnie nationale Air France/Comissão* (Coletânea 1996, p. II-2109), ECLI:EU:T:1996:194, n.º 79, acórdão de 14 de janeiro de 2004 no processo T-109/01 *Fleuren Compost BV/Comissão* (Coletânea 2004, p. II-127), ECLI:EU:T:2004:4, n.º 74, acórdão de 2 de dezembro de 2008 nos processos T-362/05 e T-363/05, *Nuova Agricast Srl/Comissão* (Coletânea 2008, p. II-297), ECLI:EU:T:2008:541, n.º 80, acórdão de 30 de novembro de 2009 nos processos T-427/04 e T-17/05, *France e France Telecom/Comissão* (Coletânea 2009, p. II-4315), ECLI:EU:T:2009:474, n.º 321.

⁽¹²³⁾ Ver considerando 228 da presente decisão.

- (361) Por outro lado, a Comissão considera que o compromisso assumido pela SOWAER de realizar um programa de investimentos e de prestar certos serviços deve ser examinado conjuntamente com o compromisso da BSCA de pagar uma taxa de concessão. Não é possível determinar se os projetos da Região de colocar à disposição da BSCA infraestruturas, incluindo infraestruturas novas realizadas de acordo com o programa de investimentos, e de prestar certos serviços constituem um auxílio, uma vez que se ignora o montante da taxa que a BSCA deverá pagar como contrapartida.
- (362) A Comissão conclui que a medida que consiste em colocar à disposição da BSCA infraestruturas, incluindo infraestruturas novas que a SOWAER se compromete a criar, e em prestar determinados serviços em contrapartida de uma taxa foi concedida pela Convenção SOWAER/BSCA de 2002. É, portanto, posterior ao acórdão ADP.
- (363) Além disso, importa recordar que o programa de investimentos integrado na Convenção SOWAER/BSCA de 2002 foi substancialmente alterado pela Decisão do Governo da Valónia de 3 de abril de 2003. Com efeito, através da decisão de 3 de abril de 2003, o Governo da Valónia reconheceu uma revisão do programa de investimentos ⁽¹²⁴⁾, que eleva o montante dos investimentos de 93 para cerca de 151 milhões de EUR, ou seja, um aumento de 57,8 milhões de EUR, dos quais 33 milhões para o novo terminal. A Comissão considera que esta revisão do programa de investimentos constitui uma alteração substancial e, portanto, uma nova medida que constitui potencialmente um novo auxílio estatal a favor da BSCA, para além do potencial auxílio já concedido através da Convenção SOWAER/BSCA de 2002. Dado que resulta de uma decisão de 3 de abril de 2003, esta medida constitui uma medida nova, adotada após o acórdão ADP e, portanto, sujeita às regras aplicáveis em matéria de auxílios estatais.
- b) Investimentos e serviços prestados pela SOWAER que deveriam ser excluídos da análise, em razão da sua natureza não económica
- (364) Tal como recordado nos pontos 34 e 35 das orientações relativas à aviação, nem todas as atividades de um operador aeroportuário são necessariamente de natureza económica. O Tribunal de Justiça confirmou, assim, que as atividades que, regra geral, são da responsabilidade do Estado no exercício das suas prerrogativas de poder público não são de natureza económica ⁽¹²⁵⁾. Essas atividades incluem, em especial, a segurança, o controlo do tráfego aéreo, o policiamento e o controlo aduaneiro ⁽¹²⁶⁾.
- (365) A Comissão considera que os investimentos e grandes reparações em ativos relacionados com a navegação aérea (relativos, por exemplo, à torre de controlo), o combate a incêndios de aeronaves, a segurança (definida como proteção contra atos de interferência ilegal), o policiamento e o controlo aduaneiro podem ser de natureza não económica. Dado que, no caso em apreço, os serviços de navegação aérea, combate a incêndios de aeronaves, segurança, policiamento e controlo aduaneiro não são organizados segundo uma lógica de mercado, a Comissão considera que os investimentos e grandes reparações em ativos relacionados com esses serviços não são de natureza económica. Em especial, a vedação da parte da infraestrutura aeroportuária na qual se entra após os controlos policiais e da parte da infraestrutura onde se encontram os aviões pode ser considerada uma atividade de natureza não económica na medida em que está relacionada com a segurança.
- (366) A Comissão considera igualmente como sendo de natureza não económica os custos associados aos investimentos e à manutenção dos edifícios e equipamentos utilizados simultaneamente para atividades económicas e não económicas, numa proporção correspondente à sua utilização para uma atividade não económica. Em especial, 7 % do custo dos investimentos realizados no novo terminal podem ser considerados de natureza não económica, já que 7 % da superfície do terminal é ocupada pelos serviços da polícia, da alfândega, dos agentes responsáveis pela revista dos passageiros e da bagagem, bem como dos agentes do serviço público da Valónia responsável pela segurança do local.
- (367) Em contrapartida, a Comissão considera como económicos os investimentos e grandes reparações relativos ao sistema ILS de categoria III ⁽¹²⁷⁾ e à balizagem das pistas. Com efeito, estes custos não estão relacionados com uma prerrogativa de poder público, mas são inerentes à exploração comercial das infraestruturas, que consiste na colocação dessas infraestruturas à disposição das companhias aéreas em condições de segurança satisfatórias. Em

⁽¹²⁴⁾ Ver nota 37.

⁽¹²⁵⁾ Ver nota 121.

⁽¹²⁶⁾ Ponto 35 das orientações relativas à aviação.

⁽¹²⁷⁾ Sistema de radionavegação que permite a aterragem assistida em caso de mau tempo.

especial, assegurar a segurança do tráfego em terra (incluindo durante as aterragens e descolagens) faz parte integrante da exploração comercial do aeroporto, sendo, pois, uma atividade de natureza económica. Na recente decisão da Comissão relativa ao aeroporto de Marselha ⁽¹²⁸⁾, a segurança operacional foi, aliás, excluída do âmbito das atividades «não económicas».

- (368) A Comissão considera igualmente que os investimentos relativos à deteção de incêndios nos parques de estacionamento para os passageiros é de natureza económica. Com efeito, estes custos não estão relacionados com uma prerrogativa de poder público, mas são inerentes à exploração comercial do parque de estacionamento para os passageiros.
- (369) Além disso, como consta do ponto 36 das orientações relativas à aviação, a Comissão deve verificar se o financiamento das atividades de natureza não económica está estritamente limitado à compensação dos custos a que elas dão origem e não pode ser utilizado para financiar outras atividades ⁽¹²⁹⁾. Caso contrário, esse financiamento não pode eximir-se às regras em matéria de auxílios estatais.
- (370) A SOWAER assume diretamente a realização dos investimentos e grandes reparações. O financiamento destes custos não é, pois, objeto de um subsídio pago à BSCA, que esta pudesse utilizar para atividades económicas.
- (371) Por último, como se recorda no ponto 37 das orientações relativas à aviação, a Comissão deve verificar se o financiamento das atividades não económicas não conduz a uma discriminação injustificada entre aeroportos. Caso contrário, esse financiamento não pode eximir-se às regras em matéria de auxílios estatais.
- (372) Como a Bélgica especificou, a SOWAER efetua os investimentos e as grandes reparações de forma não discriminatória para os aeroportos sob a sua responsabilidade, ou seja, os aeroportos da Região da Valónia.
- (373) Como foi referido no considerando 26 da presente decisão, as regiões belgas foram dotadas das competências necessárias para a gestão e exploração dos aeroportos públicos situados no seu território, com exceção do aeroporto de Bruxelas-Nacional. Tendo em conta este quadro jurídico, a Comissão considera que o nível pertinente para apreciar a existência de discriminações no financiamento dos investimentos e serviços prestados pela SOWAER é o da região, e não o do Estado Federal. Dado que a SOWAER efetua os investimentos e as grandes reparações de forma não discriminatória para os dois principais aeroportos da Valónia (Liège e Charleroi), a Comissão conclui que não existe qualquer discriminação injustificada entre aeroportos.
- (374) O financiamento das atividades não económicas descritas no considerando 365 não constitui, portanto, um auxílio estatal, sendo, por conseguinte, excluído da análise posterior.

6.1.1.2. *Subvenção paga pela Região para determinados serviços relacionados com a atividade aeroportuária*

- (375) Tal como indicado na secção 5.1.1.1(c)(i), a Bélgica considera que as missões pelas quais a Região paga uma subvenção fazem parte do exercício de prerrogativas de poder público e não constituem, por conseguinte, uma atividade económica.
- (376) Para avaliar em que medida a subvenção se refere a atividades de natureza não económica e deve ser excluída do controlo em matéria de auxílios estatais, importa proceder ao mesmo exame descrito na secção 6.1.1.1(b).

a) Proteção contra incêndios e segurança

- (377) Conforme indicado no considerando 365, a Comissão considera que, no caso em apreço, as atividades relacionadas com a proteção contra incêndios de aeronaves e com a segurança ⁽¹³⁰⁾ não constituem atividades de natureza económica.

⁽¹²⁸⁾ Decisão (UE) 2016/1698 da Comissão, de 20 de fevereiro de 2014, relativa às medidas SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) concedidas pela França ao aeroporto de Marselha-Provença e às companhias aéreas que utilizam esse aeroporto (JO L 260 de 27.9.2016, p. 1).

⁽¹²⁹⁾ Acórdão de 18 de março de 1997 no processo C-343/95, *Cali & Figli/ Servizi Ecologici Porto di Genova* (Coletânea 1997, p. I-1547), ECLI: EU:C:1997:160; Decisão da Comissão, de 19 de março de 2003, no processo N309/2002 e Decisão da Comissão, de 16 de outubro de 2002, no processo N438/2002, Subvenções às administrações portuárias para realização de missões da competência das autoridades públicas.

⁽¹³⁰⁾ Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2320/2002, «entende-se por “segurança da aviação” a combinação de medidas e de recursos humanos e naturais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilegal». As normas de base comuns sobre medidas de segurança da aviação baseiam-se nas recomendações do documento 30 da Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC) e constam do anexo do Regulamento (CE) n.º 2320/2002.

i) Aplicação do ponto 36 das orientações relativas à aviação

- (378) Tal como recordado no ponto 36 das orientações relativas à aviação, mesmo quando uma atividade é considerada não económica, a Comissão deve verificar se o financiamento das atividades de natureza não económica está estritamente limitado à compensação dos custos a que elas dão origem e não pode ser utilizado para financiar outras atividades económicas ⁽¹³¹⁾. Caso contrário, esse financiamento não pode eximir-se às regras em matéria de auxílios estatais.

1. Proteção contra incêndios

- (379) No que se refere à proteção contra incêndios, a Comissão observa que, em conformidade com o artigo 25.º do caderno de encargos anexo à Convenção Região/BSCA de 1991, para que a Região assuma os custos dos serviços de incêndio e manutenção, a BSCA deve ter uma conta de exploração distinta que possa, a qualquer momento, ser analisada e controlada pela autoridade concedente.
- (380) Além disso, nos termos do artigo 3.º, n.º 2.3, da Convenção Região/BSCA, tal como alterado pela adenda n.º 3 de 29 de março de 2002, o reembolso das despesas inerentes aos serviços de incêndio e manutenção é efetuado em 12 prestações, sendo o pagamento da décima segunda prestação efetuado após receção e aprovação pelo ministro de um relatório extraído das contas anuais da BSCA que forneça uma justificação dos encargos suportados segundo um esquema idêntico ao exigido para o orçamento previsional, isto é, com base nas rubricas definidas no artigo 25.º do caderno de encargos.
- (381) Por último, para o período posterior a 10 de março de 2006, o artigo 25.º, n.º 7, do caderno de encargos, introduzido pela adenda n.º 5, de 10 de março de 2006, prevê que o montante da compensação para os serviços de proteção contra incêndios e para a segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária não pode ultrapassar os custos efetivamente suportados pela BSCA e que qualquer sobrecompensação dos custos será objeto de uma compensação orçamental efetuada a cargo da dotação orçamental inscrita no exercício seguinte.
- (382) A Comissão considera que estas disposições são suficientes para concluir que, desde a adenda n.º 3 de 2002 à Convenção Região/BSCA, a compensação paga pela Região para despesas relacionadas com a proteção contra incêndios era proporcionada e não foi utilizada para subsidiar atividades económicas.

2. Segurança

- (383) A segurança foi acrescentada às atividades para as quais a BSCA recebe uma compensação nos termos da adenda n.º 6 de 15 de janeiro de 2008. As tarefas de segurança são definidas como «o conjunto de medidas e de recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilegal» ⁽¹³²⁾. Os serviços relacionados com a segurança incluem «o rastreio, a telemonitorização, as rondas e patrulhas de vigilância, o controlo de acessos e a emissão de cartões de visitante» ⁽¹³³⁾.
- (384) O artigo 25.º, n.º 7, do caderno de encargos, tal como alterado pela adenda n.º 6 de 15 de janeiro de 2008 prevê que «o montante da compensação financeira destinada a cobrir as despesas incorridas com a prestação dos serviços não pode ultrapassar os custos efetivamente suportados pelo concessionário no âmbito destes serviços, após dedução das taxas eventualmente cobradas aos utentes para cobrir esses serviços. Qualquer sobrecompensação dos custos será objeto de uma compensação orçamental efetuada a cargo da dotação orçamental inscrita no exercício seguinte».
- (385) A Comissão considera que estas disposições são suficientes para concluir que a compensação paga pelos custos de segurança era proporcionada e não foi utilizada para subsidiar atividades económicas.

ii) Aplicação do ponto 37 das orientações relativas à aviação

- (386) Como se recorda no ponto 37 das orientações relativas à aviação, a Comissão deve verificar se o financiamento das atividades não económicas não conduz a uma discriminação injustificada entre aeroportos. Caso contrário, esse financiamento não pode eximir-se às regras em matéria de auxílios estatais.

⁽¹³¹⁾ Ver nota 129.

⁽¹³²⁾ Anexo que faz parte integrante da adenda n.º 6 à Convenção Região/BSCA.

⁽¹³³⁾ Artigo 25.º, n.º 2, do caderno de encargos, tal como alterado pela adenda n.º 6, de 15 de janeiro de 2008, à Convenção Região/BSCA.

- (387) Como a Bélgica explicou, as atividades não económicas dos dois principais aeroportos da Valónia (Liège e Charleroi) são financiadas de modo não discriminatório pela Região.
- (388) Como foi referido no considerando 26 da presente decisão, as regiões belgas foram dotadas das competências necessárias para a gestão e exploração dos aeroportos públicos situados no seu território, com exceção do aeroporto de Bruxelas-Nacional. Tendo em conta este quadro jurídico, a Comissão considera que o nível pertinente para apreciar a existência de discriminações no financiamento de certos serviços de natureza não económica ligados à atividade aeroportuária é o da região, e não o do Estado Federal. Dado que as atividades não económicas dos dois principais aeroportos da Valónia (Liège e Charleroi) são financiadas de modo não discriminatório pela Região, a Comissão conclui que não existe qualquer discriminação injustificada entre aeroportos.
- (389) A compensação paga pelas atividades da BSCA relacionadas com a proteção contra incêndios e a segurança não constitui, portanto, um auxílio estatal, sendo, por conseguinte, excluída da análise posterior.

b) Manutenção/segurança do tráfego em terra

- (390) Na presente secção, a Comissão examina se os seguintes serviços podem eximir-se às regras aplicáveis em matéria de auxílios estatais, em razão da sua natureza não económica:
- os «serviços de manutenção», tal como definidos nos artigos 12.º e 19.º do caderno de encargos anexo à Convenção Região/BSCA,
 - os «serviços ligados à segurança do tráfego em terra», tal como definidos no artigo 25.º do caderno de especificações alterado pela adenda n.º 5 de 10 de março de 2006.
- (391) Como indicado no considerando 71, o serviço de manutenção é definido nos artigos 12.º e 19.º do caderno de encargos como «o serviço técnico de manutenção dos edifícios, das pistas, dos acessos e da frota automóvel, etc.»⁽¹³⁴⁾, bem como «a manutenção dos terrenos, edifícios e equipamentos dos edifícios e dos materiais incluídos na concessão ou colocados à sua disposição, de forma a que estejam sempre aptos a serem utilizados para os fins a que se destinam»⁽¹³⁵⁾.
- (392) Tal como referido nos considerandos 73 e 74, a adenda n.º 5 de 10 de março de 2006 alterou o artigo 3.º, n.º 2.2, da Convenção Região/BSCA e o artigo 25.º do caderno de encargos. Nos termos dessas alterações, a Região paga uma compensação à BSCA pelos custos dos serviços relacionados com a proteção contra incêndios e dos serviços relacionados com a segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária. O artigo 25.º do caderno de encargos, tal como alterado, especifica que «os serviços ligados à segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária incluem a manutenção corrente da infraestrutura aeroportuária, o serviço técnico de manutenção dos edifícios, das pistas, dos acessos e da frota automóvel, os pequenos trabalhos de pavimentação, de manutenção corrente e de reparação da pista e dos acessos, a conservação e manutenção operacional da iluminação da pista e da balizagem, os trabalhos de corte, a remoção de borracha da pista e a sua marcação, a limpeza de neve e qualquer outro serviço que garanta a segurança do tráfego em terra, da infraestrutura aeroportuária e das infraestruturas, com exceção dos espaços comerciais da zona aeroportuária».
- (393) A Comissão salienta que a definição dos «serviços ligados à segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária», pelos quais a BSCA recebe uma compensação a partir de 10 de março de 2006, coincide amplamente com a definição de «serviços de manutenção», pelos quais a BSCA recebia uma compensação antes de 10 de março de 2006. Para determinar se esses serviços constituem serviços económicos, os mesmos serão analisados conjuntamente.
- (394) A Comissão considera que estes serviços, quer se trate da manutenção corrente da infraestrutura aeroportuária, da manutenção dos edifícios, das pistas, dos acessos, da frota automóvel, dos pequenos trabalhos de pavimentação, da manutenção corrente e reparação da pista e dos acessos, da conservação e manutenção operacional da iluminação da pista e da balizagem, dos trabalhos de corte, de remoção de borracha da pista e da sua marcação, da limpeza de neve ou de qualquer outro serviço que garanta a segurança do tráfego em terra, da infraestrutura aeroportuária e das infraestruturas, não são abrangidos pela prerrogativa de poder público. Estes

⁽¹³⁴⁾ Ver nota 50.

⁽¹³⁵⁾ Ver nota 52.

serviços distinguem-se, nomeadamente, dos serviços de segurança. São inerentes à exploração comercial do aeroporto, que implica que a infraestrutura aeroportuária, incluindo as pistas, seja mantida em perfeito estado para permitir a descolagem e a aterragem das aeronaves em condições de segurança satisfatórias. Nenhuma prerrogativa de poder público visa este tipo de serviços.

- (395) De acordo com a Bélgica (ver considerando 237), por ocasião da decisão adotada em 23 de julho de 2008 relativa ao aeroporto de Leipzig/Halle, a Comissão reconheceu que os serviços relacionados com a segurança operacional são atividades não económicas ⁽¹³⁶⁾. Ora, resulta da lista de infraestruturas ligadas à segurança operacional fornecida pelas autoridades alemãs que se trata das infraestruturas indispensáveis para a segurança do tráfego em terra, ou seja: a alimentação elétrica ininterrupta das placas de estacionamento, os postos de transformação, as luzes de pista, as luzes das placas de estacionamento, etc. Segundo a Bélgica, esta posição da Comissão foi confirmada pelo Tribunal Geral no acórdão proferido em 24 de março de 2011 ⁽¹³⁷⁾ na sequência de um recurso de anulação interposto contra a decisão da Comissão supramencionada.
- (396) A Comissão contesta que se possa deduzir dos considerandos 182 e 183 da decisão relativa ao aeroporto de Leipzig/Halle que a Comissão tenha, no passado, considerado que missões comparáveis à manutenção e segurança do tráfego, tal como definidas na Convenção Região/BSCA, se enquadram no exercício do poder público, pelas seguintes razões.
- (397) Em primeiro lugar, os custos de manutenção e de segurança do tráfego, tal como definidos na Convenção Região/BSCA, são muito mais avultados do que os custos relacionados com os investimentos de segurança operacional referidos na decisão relativa ao aeroporto de Leipzig/Halle. Com efeito, estes últimos consistem na alimentação elétrica ininterrupta da placa de estacionamento, nos postos de transformação, nos cabos de alta tensão e nas luzes de pista. Os custos de manutenção e de segurança do tráfego, tal como definidos na Convenção Região/BSCA «incluem a manutenção corrente da infraestrutura aeroportuária, o serviço técnico de manutenção dos edifícios, das pistas, dos acessos e da frota automóvel, os pequenos trabalhos de pavimentação, a manutenção corrente e reparação da pista e dos acessos, a conservação e manutenção operacional da iluminação da pista e da balizagem, os trabalhos de corte, a remoção de borracha da pista e a sua marcação, a limpeza de neve e qualquer outro serviço que garanta a segurança do tráfego em terra, da infraestrutura aeroportuária e das infraestruturas, com exceção dos espaços comerciais da zona aeroportuária».
- (398) Em segundo lugar, a Comissão observa que, contrariamente ao que alega a Bélgica, a Comissão não concluiu que as missões de segurança operacional referidas na decisão Leipzig/Halle constituem missões abrangidas pelo exercício das prerrogativas do poder público. Com efeito, no considerando 182 da citada decisão, a Comissão considera que «é possível constatar que certos custos correspondem a missões de serviço público (sublinhad»o nosso). No considerando 183 da mesma decisão, a Comissão considera que «enquanto estas medidas corresponderem a missões de serviço público ...», as medidas não podem ser qualificadas como auxílios estatais (sublinhado nosso). Indica que «mesmo se a Comissão seguisse a argumentação da Alemanha, segundo a qual os custos não devem ser qualificados de auxílios estatais, esta apreciação em nada afetaria a avaliação final do presente caso» (sublinhado nosso). Nos considerandos em causa, a Comissão não confirmou nem infirmou, portanto, a posição da Alemanha segundo a qual certas missões, incluindo as missões de segurança operacional, eram missões relacionadas com prerrogativas de poder público, mas indicou que não era necessário tomar posição, dado que, mesmo admitindo que a medida constitui um auxílio, tratar-se-ia de um auxílio autorizado.
- (399) Em terceiro lugar, a Comissão sustenta que, no acórdão do Tribunal Geral sobre a decisão da Comissão relativa ao aeroporto de Leipzig/Halle, contrariamente ao alegado pela Bélgica, o Tribunal Geral não validou, no n.º 225 do seu acórdão, esta alegada posição da Comissão. Com efeito, o Tribunal Geral retomou os considerandos 182 e 183 da referida decisão da Comissão, a fim de recordar a posição desta última, e concluiu que a Comissão considerou que não era necessário tomar uma decisão final sobre esta questão (ou seja, se devia seguir a argumentação das autoridades alemãs, segundo a qual o pagamento dos custos em causa não devia ser qualificada como auxílio estatal).
- (400) A Comissão conclui que os «serviços de manutenção», tal como definidos nos artigos 12.º e 19.º do caderno de encargos anexo à Convenção Região/BSCA, e os «serviços ligados à segurança do tráfego em terra», tal como definidos no artigo 25.º do caderno de encargos alterado pela adenda n.º 5 de 10 de março de 2006, constituem serviços de natureza económica. O seu financiamento não se exime, portanto, às regras aplicáveis em matéria de auxílios estatais.

⁽¹³⁶⁾ Ver nota 89.

⁽¹³⁷⁾ Ver nota 90.

c) O acompanhamento e registo dos voos, a planificação dos voos previstos e a orientação de aeronaves em terra (*marshaling*)

(401) Na presente secção, a Comissão examina se os serviços seguintes, cuja execução tinha sido atribuída à BSCA e pelos quais a BSCA recebe uma compensação nos termos da adenda n.º 6, de 15 de janeiro de 2008, podem eximir-se às regras aplicáveis em matéria de auxílios estatais, em razão da sua natureza não económica:

— o acompanhamento e registo dos voos ⁽¹³⁸⁾ e a planificação dos voos ⁽¹³⁹⁾,

— a orientação de aeronaves em terra (*marshaling*) ⁽¹⁴⁰⁾.

(402) De acordo com a Bélgica (ver considerando 240), as missões de acompanhamento e registo dos voos, a planificação dos voos previstos e o *marshaling* são elementos essenciais à segurança da aviação civil e correspondem, por isso, a missões de serviço público, na medida em que constituem elementos fundamentais da segurança de um aeroporto.

(403) A Comissão considera que as missões objeto dessa compensação são atividades indissociáveis da atividade económica da entidade gestora do aeroporto BSCA. Essas missões não podem ser associadas às missões de segurança entendida como proteção contra atos de interferência ilegal, nem a qualquer atividade que implique o exercício de prerrogativas de poder público.

(404) A Comissão conclui que o acompanhamento e registo dos voos, a planificação dos voos, bem como o *marshaling*, constituem serviços de natureza económica. O seu financiamento não se exime, portanto, às regras aplicáveis em matéria de auxílios estatais.

6.1.1.3. Aumento de capital subscrito pela SOWAER

(405) O aumento de capital, objeto do procedimento formal de investigação, que foi subscrito pela SOWAER em benefício da BSCA em 2002, ou seja, após o acórdão ADP ⁽¹⁴¹⁾, não se exime ao controlo da Comissão em matéria de auxílios estatais (ver considerando 346).

6.1.2. Vantagem seletiva

(406) Para apreciar se as medidas estatais constituem um auxílio, é necessário determinar se estas medidas conferem à empresa beneficiária uma vantagem que não teria obtido em condições normais de mercado. A existência de uma vantagem económica pode ser excluída quando as medidas em causa constituem operações económicas realizadas por organismos públicos ou empresas públicas em condições normais de mercado ⁽¹⁴²⁾. Trata-se, neste caso, de determinar se, em circunstâncias semelhantes, um operador privado, baseando-se nas possibilidades de rentabilidade previsíveis, abstraindo de qualquer consideração de caráter social ou de política regional ou setorial, teria participado nas mesmas operações que a entidade que concede a medida (a seguir «critério do operador numa economia de mercado»). A existência de uma vantagem económica pode igualmente ser excluída quando as medidas em causa constituem compensações financeiras concedidas às empresas beneficiárias para lhes permitir explorar um serviço de interesse económico geral, desde que essas compensações cumpram as condições cumulativas enunciadas no acórdão *Altmark* ⁽¹⁴³⁾. Em seguida, a Comissão analisará as medidas em causa sucessivamente à luz das condições do acórdão *Altmark* e do critério do operador numa economia de mercado.

⁽¹³⁸⁾ O rastreamento e registo de voo abrange a adição de informações sobre os voos (número de passageiros, registo da aeronave, nome do piloto, tipo de aeronave, natureza do voo, origem, peso da aeronave, etc.) da base de dados do Governo da Valónia.

⁽¹³⁹⁾ A planificação dos voos abrange as comunicações, os planos de voo, os slots, os anúncios de rádio e a gestão das posições de estacionamento das aeronaves.

⁽¹⁴⁰⁾ O *marshaling* abrange duas tarefas: i) o *marshaling* na posição de estacionamento, realizado pelo coordenador de zonas sempre que chega uma aeronave, e ii) o «*follow me*», que consiste na orientação da aeronave por uma viatura utilizada unicamente para os pilotos que não conhecem o aeroporto (aviação de negócios) ou para as aeronaves de grande porte, de código D.

⁽¹⁴¹⁾ Ver nota 85.

⁽¹⁴²⁾ Acórdão de 11 de julho de 1996 no processo C 39/94, SFEI e.a., Rec. p. I 3547, n.º 60; acórdão de 29 de abril de 1999 no processo C 342/96, *Espagne/Commission*, Rec. p. I 2459, n.º 41.

⁽¹⁴³⁾ Ver nota 92.

6.1.2.1. Aplicação dos critérios do acórdão Altmark

- (407) Antes de mais, importa examinar o argumento da Bélgica exposto na secção 5.1.1.1(c)(ii) segundo o qual a subvenção para certos serviços ligados às atividades aeroportuárias – admitindo que uma parte desses serviços sejam de natureza económica – não constituiria uma vantagem para a BSCA nos termos do acórdão *Altmark* ⁽¹⁴⁴⁾.
- (408) Tal como analisado na secção 6.1.1, a Comissão considera que uma parte dos serviços para os quais a subvenção é paga não é de natureza económica (por exemplo, os serviços de combate a incêndios e de proteção), excluindo da sua análise a parte da subvenção que compensa os custos desses serviços.
- (409) Em contrapartida, a Comissão considera que uma outra parte dos serviços para os quais a subvenção é paga é de natureza económica, tais como a manutenção e reparação das infraestruturas exploradas comercialmente ou ainda o *marshaling*.
- (410) A Comissão considera que a Bélgica comete um erro manifesto de apreciação ao qualificar esses serviços como serviços económicos de interesse geral. Com efeito, como se recorda no ponto 47 da Comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral ⁽¹⁴⁵⁾, em geral, a atribuição de uma «missão particular de serviço público» implica a prestação de serviços que, se considerasse os seus próprios interesses comerciais, um operador não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições. No ponto 50 da referida comunicação, a Comissão considera igualmente que, para serem qualificados como serviços de interesse económico geral, os serviços devem destinar-se aos cidadãos ou ser do interesse de toda a sociedade. No caso vertente, os serviços económicos identificados não são prestados no interesse dos cidadãos, mas apenas para permitir à BSCA a prestação de um serviço aeroportuário. São indissociáveis da atividade económica de exploração do aeroporto.
- (411) Além disso, a BSCA não foi selecionada segundo um procedimento que cumpra as condições definidas pelo quarto critério *Altmark*.
- (412) Além disso, a Bélgica não demonstrou que o montante da subvenção foi determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada teria suportado para cumprir as obrigações de serviço público exigidas. Com efeito, os argumentos da Bélgica são insuficientes:
- a Bélgica indica que os rácios propostos na comunicação referida no considerando (410) demonstram a gestão eficaz da BSCA (ver considerando 253), sem, no entanto, indicar a natureza e o valor destes rácios;
 - a Bélgica acrescenta que esta boa gestão permitiu atrair investidores privados em 2009 no âmbito da privatização parcial da BSCA. A Comissão salienta, no entanto, que os investidores podem ter decidido entrar no capital da BSCA (obtendo um direito de veto sobre as decisões importantes) precisamente devido à existência do auxílio, que lhes permite esperar que a BSCA venha a atrair um tráfego significativo e, por conseguinte, a gerar benefícios elevados, e não devido a uma boa gestão. Aliás, pode a este respeito recordar-se que os investidores privados podem adquirir participações em sociedades mal geridas que esperam recuperar logo que detenham ou partilhem o controlo sobre a sociedade em causa, como é o caso do investidor privado da BSCA que dispõe de um direito de veto sobre as decisões importante;
 - também não basta que o volume de negócios ou o tráfego do aeroporto de Charleroi estejam a aumentar para daí deduzir que o aeroporto é bem gerido, como o fez a Bélgica (ver considerando 254). Este aumento do volume de negócios e do tráfego pode provir do auxílio, que permite à BSCA oferecer condições muito favoráveis às companhias aéreas e, assim, atrair mais tráfego,
 - por último, o argumento da Bélgica segundo o qual «resulta do mecanismo de financiamento instituído que, por definição, a compensação paga à BSCA é inferior ao preço do mercado para a totalidade dos serviços que lhe são atribuídos, na medida em que essa compensação se encontra limitada, desde 2006, aos serviços relacionados com a proteção contra incêndios e a segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária e, desde 2010, aos serviços de segurança» (ver considerando 255) não permite demonstrar que a BSCA é gerida de forma eficaz, mas apenas, eventualmente, que não existe sobrecompensação.

⁽¹⁴⁴⁾ Ver nota 92.

⁽¹⁴⁵⁾ JO C 8 de 11.1.2012, p. 4.

- (413) Em conclusão, pelo menos o primeiro e quarto critérios do acórdão *Altmark* não são cumpridos. Por conseguinte, a Comissão não pode excluir, em aplicação do acórdão *Altmark*, que a subvenção paga pela Região para os serviços relacionados com a atividade aeroportuária constitua uma vantagem.

6.1.2.2. Aplicação do critério do operador numa economia de mercado

- (414) No que respeita à determinação da entidade que concede a medida, a Comissão considera que as medidas i) da Região, enquanto proprietária da zona aeroportuária, por um lado, e ii) da SOWAER, sociedade sob controlo exclusivo da Região da Valónia, enquanto concessionária dominial da zona aeroportuária, proprietária das infraestruturas construídas no domínio aeroportuário e titular de funções delegadas pela Região, por outro, devem ser analisadas conjuntamente na medida em que se enquadrem na mesma atividade e no mesmo aeroporto. Nestas circunstâncias de facto, a SOWAER surge como intermediária da Região neste exercício. Por conseguinte, a fim de determinar se as medidas previstas na secção 3.1 conferem ou não uma vantagem económica à BSCA, a Comissão irá considerar que a entidade que concede a medida é a coletividade formada pela Região e pela SOWAER (a seguir «Região-SOWAER»).
- (415) Por conseguinte, a Comissão considera que deve examinar conjuntamente os compromissos da Região-SOWAER quando estes alteram os elementos da economia da concessão (disponibilização de infraestruturas incluindo o alargamento do programa de investimentos e a tomada a cargo das grandes reparações, taxa de concessão, subvenção para certos serviços relacionados com a atividade aeroportuária quando esses serviços são de natureza económica) e são quase simultâneos e interligados.
- (416) A Comissão aplicará, portanto, o critério do operador numa economia de mercado aos quatro conjuntos de medidas a seguir enunciados:
- a Convenção SOWAER/BSCA de 2002 e a adenda de 29 de março de 2002 à Convenção Região/BSCA (a seguir «convenções de 2002»);
 - a decisão do Governo da Valónia, de 3 de abril de 2003, de construir um terminal com uma capacidade bastante maior do que o inicialmente previsto (3 milhões de passageiros em vez de 2 milhões) e de prever uma maior capacidade para os parques de estacionamento (a seguir «decisão de investimento de 2003»);
 - a Convenção de serviços, de 4 de abril de 2006, entre a SOWAER e a BSCA, e a adenda de 10 de março de 2006 à Convenção Região/BSCA (a seguir «convenções de 2006»);
 - a adenda de 15 de janeiro de 2008 à Convenção Região/BSCA (a seguir «adenda de 2008»).
- (417) A Comissão aplicará também o critério do operador numa economia de mercado ao aumento de capital da BSCA, subscrito pela SOWAER em dezembro de 2002.
- (418) Para cada uma destas medidas, porquanto constituam uma vantagem, a Comissão examinará se esta vantagem é seletiva.
- a) Aplicação do critério do operador numa economia de mercado às medidas relativas à disponibilização da infraestrutura incluindo a realização de novos investimentos e grandes reparações, e à concessão de uma subvenção para certos serviços relacionados com a atividade aeroportuária
 - i) Convenções de 2002
 - 1. Aplicação do critério do operador numa economia de mercado
 - a) Princípios gerais aplicáveis às quatro medidas

- (419) Como se recorda no ponto 51 das orientações relativas à aviação, a análise da conformidade com o teste do operador numa economia de mercado deve basear-se em sólidas perspetivas de rendibilidade *ex ante* para a entidade que concede o financiamento ⁽¹⁴⁶⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Decisão 2013/664/UE da Comissão, de 25 de julho de 2012, relativa à medida SA.23324 — C 25/07 (ex NN 26/07) — Finlândia Finavia, Airpro e Ryanair no aeroporto de Tampere-Pirkkala (JO L 309 de 19.11.2013, p. 27).

- (420) A Comissão observa que a Região não apresentou nenhum plano de negócios destinado a demonstrar a rentabilidade esperada para a Região e/ou a SOWAER dos investimentos programados no momento em que foram tomadas as decisões vinculativas para a realização de cada um deles. A ausência de um plano de negócios constitui uma indicação de que a Região-SOWAER não agiu de acordo com uma lógica de operador numa economia de mercado quando adotou as medidas a favor da BSCA.
- (421) A Comissão observa igualmente que os relatórios apresentados em apoio das decisões do Governo da Valónia justificam o interesse destes investimentos com o impacto positivo do desenvolvimento do aeroporto na economia e no emprego em Charleroi e na sua região ⁽¹⁴⁷⁾. Contudo, a Comissão recorda que, segundo jurisprudência assente, as considerações de desenvolvimento regional não podem ser levadas em conta para a aplicação do critério do operador numa economia de mercado ⁽¹⁴⁸⁾.
- (422) Não obstante a ausência de um plano de negócios da Região e/ou da SOWAER, a Comissão analisou se, para a coletividade constituída pela Região-SOWAER, o valor atual líquido de cada conjunto de medidas identificado no considerando 416 foi positivo. Com efeito, se o valor atual líquido de uma medida for positivo, isto implica que a medida em questão é benéfica para o operador em causa.
- (423) O valor atual líquido foi calculado com base na soma atualizada dos fluxos financeiros (receitas menos custos) agregados para a coletividade Região-SOWAER que podem ser esperados de cada conjunto de medidas no momento em que foram concedidas.
- (424) A taxa de desconto utilizada para calcular o valor atual líquido foi determinada calculando o custo do capital para a entidade que concedeu a medida no momento da concessão. O custo do capital de uma entidade depende da sua estrutura de financiamento, nomeadamente em termos de fundos próprios e de dívida. No caso vertente, a maioria dos encargos relacionados com o projeto para a coletividade Região-SOWAER deriva dos investimentos financiados pela SOWAER. É por esta razão que a Comissão decidiu avaliar o custo do capital da entidade que concede a medida com base no custo do capital que consta da estrutura do balanço da SOWAER, que é a estrutura de financiamento escolhida pela coletividade Região-SOWAER, e com base nas condições de acesso aos mercados de capitais.

b) Aplicação do critério do operador privado numa economia de mercado às convenções de 2002

- (425) Nos termos das convenções de 2002, a Região-SOWAER decidiu colocar à disposição da BSCA, em contrapartida de uma taxa de concessão, os terrenos e infraestruturas do aeroporto de Charleroi, comprometendo-se a desenvolver a infraestrutura de acordo com o programa de investimentos anexo à Convenção SOWAER/BSCA de 2002, e a efetuar as grandes reparações e manutenções, bem como a pagar à BSCA uma subvenção para certos serviços ligados à atividade aeroportuária.
- (426) Num cenário contrafactual, a Região-SOWAER não teria assinado as convenções de 2002 e, por conseguinte, não se teria comprometido a realizar novos investimentos avultados, nem a conceder a subvenção «incêndio-manutenção». A Comissão partiu do princípio de que, neste cenário contrafactual sem auxílio, o aeroporto iria provavelmente manter a sua atividade, mas de forma muito menos intensiva, tendo em conta a necessidade dos investimentos previstos pelas convenções de 2002 para permitir um aumento de tráfego significativo no aeroporto. Este cenário contrafactual conduziria a um valor atual líquido ligeiramente positivo, que é impossível estimar com qualquer grau de fiabilidade, nomeadamente porque seria muito difícil estimar qual teria sido o tráfego esperado na ausência das convenções de 2002 e os montantes da taxa de concessão obtidos da BSCA pela Região-SOWAER. Nos seus cálculos do valor atual líquido, a Comissão assumiu, portanto, que o valor atual líquido do cenário contrafactual era nulo. Se, com base nesta hipótese, o valor atual líquido das convenções de 2002 for negativo, *sê-lo-á a fortiori* na hipótese de o valor atualizado do cenário contrafactual ser positivo. Trata-se, portanto, de uma hipótese favorável à Região-SOWAER e à BSCA.

⁽¹⁴⁷⁾ Ver nota de 8 de novembro de 2000 do Ministro da Economia do Governo da Valónia.

⁽¹⁴⁸⁾ Processos T-129/95, T-2/96 e T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke e Lech-Stahlwerke* / Comissão (Coletânea [1999] II-17), ECLI:EU:T:1999:7, n.º 120.

- i) Custos e receitas considerados no cálculo do valor atual líquido da medida de 2002
- (427) A fim de calcular o valor atual líquido das convenções de 2002 para a Região-SOWAER, a Comissão determinou os custos e as receitas da Região-SOWAER que podiam ser antecipados com base nestas convenções, integrando:
- para o período de 2002 a 2015:
 - o custo previsível dos investimentos (ver quadro 13) e das prestações de natureza económica a realizar pela SOWAER, bem como a parte da subvenção paga pela Região para certos serviços relacionados com a atividade aeroportuária que será paga relativamente a serviços de natureza económica;
 - as receitas previsíveis da taxa de concessão devida pela BSCA à SOWAER;
 - para o período de 2016 a 2040:
 - o valor dos fluxos de caixa esperados do projeto após 2015. O valor dos fluxos financeiros do projeto após 2015 foi calculado utilizando o método de crescimento perpétuo com uma taxa de crescimento de 2 %, refletindo a taxa prevista de inflação ao longo do período ⁽¹⁴⁹⁾.
- (428) Estes dados baseiam-se nas previsões de que dispunham a Região e a SOWAER em 2002, nomeadamente no que se refere ao tráfego e aos custos. A Comissão não considerou, portanto, quaisquer derrapagens de custos do programa de investimentos que não podiam ser antecipadas aquando da decisão de iniciar o programa em abril de 2002 (por exemplo, o aumento dos preços de construção e os desvios de custos relacionados com problemas de estabilidade do solo que não eram conhecidos no momento da elaboração do programa de investimentos).
- (429) A Comissão também não teve em conta o valor dos terrenos e das infraestruturas no cálculo do valor atual líquido, quer no cálculo correspondente ao cenário em que as convenções de 2002 foram aprovadas, quer no cálculo correspondente ao cenário contrafactual. O cálculo do valor atual líquido baseia-se, com efeito, nos fluxos de caixa futuros esperados em 2002.
- (430) Por último, não foram tidas em conta as eventuais mais-valias em termos de capital e dividendos recebidos pela SOWAER a título da sua participação no capital da BSCA. Com efeito, como precisou o Tribunal de Justiça ⁽¹⁵⁰⁾, «para apreciar se uma medida estatal constitui um auxílio, há que determinar se a empresa beneficiária recebe uma vantagem económica que não teria obtido em condições normais de mercado. No âmbito desta análise, compete ao órgão jurisdicional nacional determinar a remuneração normal das prestações em causa». A Comissão considera que, no caso vertente, a colocação à disposição de uma infraestrutura a um preço inferior ao preço do mercado constitui uma vantagem para a BSCA, mesmo na hipótese de a SOWAER prever recuperar a sua perda através da apreciação do capital que detém ou dos dividendos que irá receber. A Comissão observa ainda os efeitos que teria sobre a concorrência uma abordagem que levasse em conta as eventuais mais-valias em termos de capital e dividendos. Levado ao extremo, este cenário levaria a admitir que uma autoridade pública pudesse exigir uma taxa de concessão nula de um aeroporto de que é acionista (desde que essa autoridade pudesse esperar dividendos e/ou um aumento do valor das ações), sem que tal constituísse um auxílio. Tal permitiria ao aeroporto em questão oferecer condições tarifárias muito baixas às companhias aéreas e produziria assim uma distorção da concorrência, nomeadamente em relação aos aeroportos privados.
- (431) O quadro seguinte indica o custo dos investimentos de natureza económica que a Comissão teve em conta no cálculo do valor atual líquido da medida de 2002.

Para elaborar este quadro, a Comissão baseou-se no programa de investimentos previsto para o aeroporto de Charleroi, que figurava em anexo à Convenção SOWAER/BSCA de 15 de abril de 2002. Embora figurando em anexo à Convenção SOWAER/BSCA de 15 de abril de 2002, este programa não identifica os investimentos pendentes à data de 15 de abril de 2002, mas todos os investimentos que deveriam ter sido efetuados

⁽¹⁴⁹⁾ A taxa de crescimento de 2 % é utilizada nos acordos sucessivos entre a Região/SOWAER e a BSCA, por exemplo, para a taxa de crescimento do limite de taxa variável.

⁽¹⁵⁰⁾ Processo C-39/94 SFEI (Coletânea [1996] I-3547), ECLI:EU:C:1996:285, n.ºs 60 e 61.

desde 1 de janeiro de 2001 ou que ainda estão em falta. Para identificar os investimentos pendentes à data de 15 de abril de 2002, a Comissão transitou para 2002 os investimentos previstos para 2001 e 2002 ⁽¹⁵¹⁾ e deduziu desta soma os investimentos já efetuados até 15 de abril de 2002 ⁽¹⁵²⁾.

Quadro 13

Custo dos investimentos pendentes em 15 de abril de 2002*(milhões de EUR)*

	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Expropriação (saldo da 1.ª fase)	0,55	0,00	0,00	0,55
Aquisição de novos terrenos	3,59	0,00	0,00	3,59
Saldo novos terrenos	0,00	0,00	0,94	0,94
Renovação SABCA	1,39	0,00	0,00	1,39
Compensação, regularização e diversos	1,12	0,00	0,00	1,12
Subtotal	6,64	0,00	0,94	7,59
Renovação de espaços técnicos e administrativos	1,55	0,00	0,00	1,55
Vedação da infraestrutura aeroportuária	0,27	0,00	0,00	0,27
Luzes de aproximação e caminhos de circulação	0,42	0,00	0,00	0,42
Reparação de calhas	0,27	0,00	0,00	0,27
Ampliação estação querosene	0,27	0,00	0,00	0,27
Eliminação de resíduos	0,12	0,00	0,00	0,12
Reparação do caminho de circulação sul	0,50	0,00	0,00	0,50
Estacionamento Cemitério	0,03	0,00	0,00	0,03
Sistema de deteção de incêndios do parque de estacionamento subterrâneo para automóveis de passageiros	0,17	0,00	0,00	0,17
Tratamento de águas residuais	5,18	0,00	0,00	5,18
Equipamento de energia e de telecomunicações	2,01	0,00	0,00	2,01
Túnel técnico	0,74	0,45	0,00	1,19

⁽¹⁵¹⁾ Como indicado no programa de investimentos previsto para o aeroporto de Charleroi anexo à Convenção SOWAER/BSCA de 15 de abril de 2002.

⁽¹⁵²⁾ Como indicado pela BSCA.

(milhões de EUR)

	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Estrada de serviço	0,00	0,00	0,82	0,82
Aterros no local	6,20	1,86	0,62	8,68
Prolongamento da pista	9,92	2,48	0,00	12,39
Caminho de circulação norte e saída da pista	2,48	3,72	1,02	7,21
Estacionamento de aeronaves e reenchimento da placa	4,96	2,48	0,00	7,44
Assistência à navegação	0,00	0,50	3,07	3,57
Serviço de combustível hangar	0,25	1,61	0,00	1,86
Torre de controlo	0,00	0,25	0,25	0,50
Edifícios Escritórios + Carga	0,00	0,25	2,13	2,38
Subtotal	35,33	13,58	7,91	56,82
Novo terminal	12,64	12,39	2,97	28,01
TOTAL	54,62	25,98	11,82	92,42

A Comissão manteve apenas a parte destes investimentos que considera estarem associados a atividades económicas. Foram excluídos:

- a vedação da parte da infraestrutura aeroportuária na qual se entra após os controlos policiais e onde se encontram os aviões (ver explicações no considerando 365),
- a torre de controlo (ver explicações no considerando 365),
- 7 % do custo dos investimentos realizados no novo terminal (ver explicações no considerando 366).

A Comissão chega assim ao plano de investimentos seguinte:

Quadro 14

Custo dos investimentos em atividades de natureza económica que a Comissão teve em conta no cálculo do valor atual líquido da medida de 2002

(milhões de EUR)

	Parte econó- mica %	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Expropriação (saldo da 1.ª fase)	100	0,55	0,00	0,00	0,55
Aquisição de novos terrenos	100	3,59	0,00	0,00	3,59

(milhões de EUR)

	Parte econó- mica %	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Saldo novos terrenos	100	0,00	0,00	0,94	0,94
Renovação SABCA	100	1,39	0,00	0,00	1,39
Compensação, regularização e diversos	100	1,12	0,00	0,00	1,12
Subtotal		6,64	0,00	0,94	7,59
Renovação de espaços técnicos e administrativos	100	1,55	0,00	0,00	1,55
Vedação da infraestrutura aeroportuária	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Luzes de aproximação e caminhos de circulação	100	0,42	0,00	0,00	0,42
Reparação de calhas	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Ampliação estação querosene	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Eliminação de resíduos	100	0,12	0,00	0,00	0,12
Reparação do caminho de circulação sul	100	0,50	0,00	0,00	0,50
Estacionamento Cemitério	100	0,03	0,00	0,00	0,03
Sistema de deteção de incêndios do parque de estacionamento subterrâneo para automóveis de passageiros	100	0,17	0,00	0,00	0,17
Tratamento de águas residuais	100	5,18	0,00	0,00	5,18
Equipamento de energia e de telecomunicações	100	2,01	0,00	0,00	2,01
Túnel técnico	100	0,74	0,45	0,00	1,19
Estrada de serviço	100	0,00	0,00	0,82	0,82
Aterros no local	100	6,20	1,86	0,62	8,68
Prolongamento da pista	100	9,92	2,48	0,00	12,39

	Parte económica %	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Caminho de circulação norte e saída da pista	100	2,48	3,72	1,02	7,21
Estacionamento de aeronaves e reenchimento da placa	100	4,96	2,48	0,00	7,44
Assistência à navegação	100	0,00	0,50	3,07	3,57
Serviço de combustível hangar	100	0,25	1,61	0,00	1,86
Torre de controlo	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Edifícios Escritórios + Carga	100	0,00	0,25	2,13	2,38
Subtotal		35,06	13,34	7,66	56,06
Novo terminal	93	11,76	11,53	2,77	26,05
TOTAL		53,46	24,86	11,37	89,69

Segundo os cálculos da Comissão, os investimentos relativos a atividades de natureza económica inicialmente previstos representaram 89 690 000 EUR, ou seja, 97 % dos investimentos inicialmente previstos.

- (432) A estes investimentos, há que acrescentar os custos de manutenção e os custos de funcionamento da SOWAER atribuíveis às atividades económicas do aeroporto de Charleroi, tal como previstos pela Região/SOWAER ⁽¹⁵³⁾. Considerando que 97 % dos investimentos previstos inicialmente se destinavam a atividades económicas ⁽¹⁵⁴⁾, a Comissão multiplicou por 0,97 os custos de manutenção e os custos de funcionamento indicados na página 10 do plano de negócios da SOWAER anexo à decisão da Região, de 23 de maio de 2001. Relativamente às despesas de funcionamento, a Comissão considera, com base nas informações fornecidas pela Região, que apenas 29 % das despesas dos aeroportos de Charleroi e Liège são imputáveis ao aeroporto de Charleroi.

Quadro 15

Soma dos custos de manutenção (A) e das despesas de funcionamento (B) da SOWAER atribuíveis às atividades económicas do aeroporto de Charleroi

	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⁾ Ver página 10 do plano de negócios da SOWAER anexo à decisão da Região da Valónia de 23 de maio de 2001.

⁽¹⁵⁴⁾ Ver final do considerando 431.

- (433) Importa igualmente acrescentar a parte da subvenção «incêndio-manutenção» atribuível a atividades económicas. A Comissão considera que 10 % das despesas compensadas pela subvenção «incêndio-manutenção», tal como indicadas no plano de negócios da BSCA de 2002, são de natureza económica.

Quadro 16

Parte da subvenção «incêndio-manutenção» que compensa atividades económicas

(milhões de 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) A fim de determinar os fluxos financeiros de saída a ter em conta no cálculo do valor atual líquido da medida de 2002, a Comissão somou então as últimas linhas do quadro 14, do quadro 15 e do quadro 16.

Quadro 17

Fluxos financeiros de saída até 2015 que a Comissão teve em conta no cálculo do valor atual líquido da medida de 2002

(milhões de 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) Para calcular o valor atual líquido do projeto, importa determinar as receitas esperadas. Estas são constituídas pela parte variável da taxa de concessão da BSCA fixada no artigo 11.º, n.º 1, da Convenção SOWAER/BSCA de 2002, ou seja, 35 % das receitas aeronáuticas da BSCA com um limite que evoluiu ao longo do tempo. Tendo em conta as previsões das receitas aeronáuticas, podia antecipar-se que a taxa variável seria limitada até 2015. Este limite foi fixado em 883 689 EUR em 2002, devendo aumentar 2 % por ano até 2006, para depois ser elevado para 2 651 067 EUR em 2007 e, a partir daí, aumentar novamente 2 % por ano. A partir de 2015, a Convenção SOWAER/BSCA de 2002 previa a revisão destes montantes. A Comissão partiu da hipótese de que o limite seria suprimido a partir de 2015 (se a Comissão assumisse que o limite seria mantido após 2015, teria chegado a um valor atual líquido da medida inferior).

Quadro 18

Fluxos financeiros de entrada até 2015 que a Comissão teve em conta no cálculo do valor atual líquido da medida de 2002

(milhões de 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) A Comissão calculou os fluxos de caixa líquidos (entradas menos saídas) que teve em conta no cálculo do valor atual líquido da medida de 2002, calculando a diferença entre a última linha do quadro 18 e do quadro 17.

Quadro 19

Fluxos de caixa líquidos (entradas menos saídas) até 2015 que a Comissão teve em conta no cálculo do valor atual líquido da medida de 2002

(milhões de 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) Taxa de desconto tomada em conta no cálculo do valor atual líquido da medida de 2002

(437) Tal como descrito no considerando (424), a fim de determinar a taxa de desconto, a Comissão estimou o custo médio ponderado do capital para a SOWAER no momento da concessão da medida. Esta estimativa foi feita com base nos seguintes dados e hipóteses:

- um rácio dívida/capitais próprios de 30 % da SOWAER ⁽¹⁵⁵⁾ e, por conseguinte, uma parte da dívida no financiamento (r_D) de 23 %;
- um custo da dívida antes de impostos (k_D) igual ao custo antes de impostos médio ponderado da dívida da SOWAER em 2002, ou seja, entre 4,9 % e 5,5 %;
- um prémio de risco (Δk) de 5,51 % ⁽¹⁵⁶⁾;
- um coeficiente beta ⁽¹⁵⁷⁾ entre 0,91 e 1,23 ⁽¹⁵⁸⁾;
- no que diz respeito ao custo dos capitais próprios, um custo antes de impostos do capital colocado sem risco (r_f) entre 5,16 % e 5,37 % ⁽¹⁵⁹⁾;
- uma taxa de imposto (t) de 40,2 %.

Com base nestes dados e hipóteses, a Comissão consegue calcular o custo médio ponderado do capital (C), segundo a fórmula clássica seguinte:

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

Em que o custo do capital (k_E) é dado pelo modelo de avaliação dos ativos financeiros (MEDAF) segundo a fórmula:

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

Com base nesta fórmula e nas hipóteses anteriores, a Comissão considera que uma taxa de desconto de 9 % constitui uma taxa razoável.

iii) Resultado do cálculo do valor atual líquido

(438) Os fluxos de caixa líquidos indicados no quadro 19 atualizados à taxa de 9 % representam um valor atual líquido de - 83,7 milhões de EUR.

⁽¹⁵⁵⁾ Trata-se de uma análise *ex post* baseada no balanço da SOWAER relativo a 2002. O rácio dívida/capitais próprios das empresas de transporte aéreo é em média de 35 %, de acordo com Damodaran: «Risk premiums for other markets» 2001 (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁶⁾ Fonte: Damodaran: «Risk premiums for other markets» 2001 (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁷⁾ O coeficiente beta é um fator-chave do modelo de avaliação dos ativos financeiros, que mede a rendibilidade relativa de um ativo em relação ao mercado.

⁽¹⁵⁸⁾ Ver nota 156.

⁽¹⁵⁹⁾ Taxa de juro das obrigações belgas a 10 anos em abril de 2002.

- (439) Para calcular o valor atual líquido relativo à duração total da concessão, há que atribuir um valor final ao projeto em 2015. Para esse efeito, assume-se, a partir de 2015, um fluxo de caixa igual à média de 2013-2015 aumentado de 2 % ao ano. Partindo do princípio que o limite da parte variável da taxa de concessão é suprimido a partir de 2016, os valores a considerar são os fluxos de caixa sem o limite máximo em 2013-2015. Com base nestes pressupostos, a Comissão calculou que o valor final do projeto em 2015 pode ser estimado em 8,07 milhões de EUR.
- (440) O valor atual líquido da medida de 2002 eleva-se a – 75,63 milhões de EUR. Uma vez que este valor atual líquido é negativo, a Comissão conclui que as convenções de 2002 não cumprem o critério do operador privado numa economia de mercado e conferem uma vantagem à BSCA relativamente aos seus concorrentes.

2. Seletividade

- (441) Nos termos das convenções de 2002, a Região-SOWAER decidiu colocar à disposição da BSCA os terrenos e infraestruturas do aeroporto de Charleroi, comprometendo-se a desenvolver a infraestrutura de acordo com o programa de investimentos anexo à Convenção SOWAER/BSCA de 2002, e a efetuar as grandes reparações e manutenções, bem como a pagar à BSCA uma subvenção para certos serviços relacionados com a atividade aeroportuária, em contrapartida de uma taxa de concessão inferior à que seria exigida por um operador privado numa economia de mercado.
- (442) A Comissão observa que a medida é concedida exclusivamente à BSCA.
- (443) É certo que, segundo a Bélgica ⁽¹⁶⁰⁾, não existe qualquer discriminação ao nível da Região no que diz respeito à subvenção para certos serviços relacionados com a atividade aeroportuária ⁽¹⁶¹⁾. Por outro lado, segundo a Bélgica, as missões de proteção e segurança nos aeroportos pertencentes à Região da Flandres são asseguradas por esta última.
- (444) No entanto, a Comissão faz as observações seguintes.
- (445) Em primeiro lugar, dado que a vantagem resulta do facto de a taxa de concessão ser inferior à que um operador privado teria exigido pela disponibilização das infraestruturas, pelos serviços prestados e pela subvenção, há que examinar se a medida confere uma vantagem seletiva à BSCA. Neste contexto, o simples facto de a subvenção ser paga pela Região de forma não discriminatória a todos os outros aeroportos sob sua gestão não é suficiente. É necessário provar que a Região concedeu a mesma medida aos outros aeroportos sob sua gestão, aceitando uma taxa inferior à taxa de mercado, nas mesmas condições que as concedidas à BSCA. A Bélgica não fez essa demonstração.
- (446) Mesmo supondo que a Bélgica pudesse ter feito essa demonstração, a Comissão observa que, em qualquer caso, essa medida não deixaria de conceder um benefício seletivo à BSCA, uma vez que beneficiaria um setor económico em particular (ou seja, o setor da gestão de aeroportos), não sendo, portanto, uma medida geral ⁽¹⁶²⁾. Em particular, as entidades gestoras de outros modos de transporte não beneficiam de tal vantagem.
- (447) Por conseguinte, a Comissão conclui que a medida confere uma vantagem seletiva à BSCA.

ii) Decisão de investimento de 2003

1. Aplicação do critério do operador numa economia de mercado

- (448) A Região poderia ter-se limitado ao programa de 2002. A decisão de abril de 2003 corresponde, portanto, a um cenário contrafactual em que se limitaria ao programa de investimentos anexo à Convenção SOWAER/BSCA. Os custos da decisão de investimento de 2003 para a Região-SOWAER correspondem, portanto, aos custos adicionais aos custos previstos no «programa de investimentos» de 2002.

⁽¹⁶⁰⁾ Nota da Bélgica intitulada «Resposta da Valónia ao pedido de informações de 14 de janeiro de 2014» (pergunta 13), recebida pela Comissão em 7 de fevereiro de 2014.

⁽¹⁶¹⁾ A Bélgica designa estes serviços como «serviços não económicos».

⁽¹⁶²⁾ Processo 173/73, *Itália/Comissão*, EU:C:1974:71.

- (449) A fim de examinar se um operador de mercado teria tomado a decisão de investimento de 2003, importa determinar se o valor atual líquido da medida de 2003 é positivo.
- (450) As diferenças entre o plano de 2003 e 2002 residem quer nas previsões em termos de investimentos, quer no número previsto de passageiros.
- (451) No que diz respeito aos investimentos, a Comissão observa uma diferença nas rubricas «novo terminal» e «estacionamento», tanto em termos de montantes como de datas dos investimentos. O aumento do investimento relativo ao parque de estacionamento e ao terminal ocorre, respetivamente, em 2002, no plano de investimento inicial, e em 2004, no plano de investimento de 2003. A Comissão constata, por conseguinte, que houve um desvio de dois anos entre os dois planos em termos de investimentos. Além disso, com base nas informações transmitidas pela Bélgica, a Comissão considera que a parte económica dos investimentos no parque de estacionamento e no terminal corresponde a 93 %. O montante dos investimentos adicionais resultantes da medida de 2003 corresponde, portanto, à comparação seguinte:

Quadro 20

Montante dos investimentos adicionais com desvio de dois anos resultante da medida de 2003

(milhões de EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007
Novo terminal	1,6	14	17	9,4	—
Parque de estacionamento de automóveis	0,8	6	6	5	1,2
Total	2,4	20	23	14,4	1,2
Parte económica	2,23	18,60	21,39	13,39	1,12
	2001	2002	2003	2004	2005
Investimentos de acordo com o plano de 2001/2002	0,23	11,53	11,53	2,77	0,00
Montante de investimentos adicionais (com desvio de 2 anos)	2,00	7,07	9,86	10,63	1,12

- (452) No que se refere ao tráfego de passageiros, a Comissão observa uma discrepância entre o número de passageiros para 2003 previsto em 2002 (1,47 milhões) e em 2003 (1,7 milhões). A Comissão considera, pois, que estava previsto os investimentos adicionais conduzirem a um acréscimo de passageiros de 16 % (1,7/1,47) ao longo de todo o período. Este acréscimo de passageiros não conduziria a um aumento das receitas no período 2003-2015, na medida em que se prevê que o limite da taxa de concessão variável já teria sido atingida para esses anos. No entanto, este aumento de tráfego tem um impacto nas receitas a partir de 2016 e, por conseguinte, no valor final do aeroporto em 2015.
- (453) Tal como descrito no considerando (424), a fim de determinar a taxa de desconto, a Comissão estimou o custo médio ponderado do capital para a SOWAER no momento da concessão da medida. Esta estimativa foi feita com base nos seguintes dados e hipóteses:

— um rácio dívida/capitais próprios de 30 % da SOWAER ⁽¹⁶³⁾ e, por conseguinte, uma parte da dívida no financiamento (r_D) de 23 %;

⁽¹⁶³⁾ Ver nota 155.

- um custo da dívida antes de impostos (k_D) igual ao custo antes de impostos médio ponderado da dívida da SOWAER em 2002, ou seja, entre 4,9 % e 5,5 %;
- um prémio de risco (Δk) de 5,64 % ⁽¹⁶⁴⁾;
- um coeficiente beta entre 0,91 e 1,25 ⁽¹⁶⁴⁾;
- no que diz respeito ao custo dos capitais próprios, um custo antes de impostos do capital colocado sem risco (r_f) entre 4,3 % e 4,7 % ⁽¹⁶⁵⁾;
- uma taxa de imposto (t) de 33,99 %.

Com base nestes dados e hipóteses, a Comissão consegue calcular o custo médio ponderado do capital (C), segundo a fórmula clássica seguinte:

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

Em que o custo do capital (k_E) é dado pelo modelo de avaliação dos ativos financeiros (MEDAF) segundo a fórmula:

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

Com base nesta fórmula e nas hipóteses anteriores, a Comissão considera que uma taxa de desconto de 9,5 % constitui uma taxa razoável.

- (454) Tendo em conta os investimentos no período 2003-2007 e o rendimento antecipado sob a forma de valor final em 2015, o cálculo do valor atual líquido com base num custo médio ponderado do capital de 9,5 % conduz a um valor de - 19,81 milhões de EUR. Por conseguinte, a decisão de investimento de 2003, tal como a de 2002, não cumpre o critério do operador numa economia de mercado.

2. Seletividade

- (455) A Comissão observa que a medida é concedida exclusivamente à BSCA. Por conseguinte, a Comissão conclui que a medida confere uma vantagem seletiva à BSCA.

iii) Convenções de 2006

- (456) As convenções de 2006:

- alteraram o âmbito dos serviços pelos quais a BSCA recebe uma subvenção da Região e introduziram um limite a esta subvenção,
- alteraram as modalidades de cálculo do montante variável da taxa de concessão, mantendo, no entanto, o limite máximo no nível fixado na Convenção SOWAER/BSCA de 2002.

- (457) No que diz respeito aos custos previstos das medidas de 2006, ao introduzirem um limite máximo para a subvenção da Região, as medidas de 2006 permitiam, incluindo numa perspetiva *ex ante*, limitar o aumento da subvenção e, assim, reduzir os custos da coletividade Região/SOWAER em relação à situação anterior.

- (458) No que se refere às receitas esperadas das medidas de 2006, importa salientar que, segundo a Bélgica, foi decidido alterar as modalidades de cálculo do montante variável da taxa de concessão de modo a que as sociedades gestoras dos aeroportos (e, por conseguinte, a BSCA), que acabavam de obter o direito de fixar o nível das taxas

⁽¹⁶⁴⁾ Ver nota 156.

⁽¹⁶⁵⁾ Taxa de juro sobre obrigações belgas a 10 anos em abril de 2003.

aeroportuárias, não pudessem reduzir a taxa devida à SOWAER (esta taxa era, até então, dependente das taxas aeroportuárias). De acordo com a Bélgica, a SOWAER e a BSCA pretendiam que as convenções de 2006 não alterassem o equilíbrio financeiro determinado pelas convenções de 2002. Por essa razão:

- o limite máximo das medidas continuou inalterado;
- foi introduzida uma cláusula de salvaguarda, que previa que «règlement de procédure».

(459) A Comissão considera que era, com efeito, razoável a SOWAER negociar com a BSCA uma alteração das modalidades de cálculo do montante variável da taxa de concessão, de forma a que a BSCA não pudesse alterar o nível do montante variável da taxa de concessão diminuindo as taxas aeroportuárias⁽¹⁶⁶⁾. Além disso, a Comissão constata que, sem contar com o transporte de carga, o limite introduzido pelas medidas de 2006 era atingido com 637 689 passageiros em 2006 e 1 737 378 passageiros em 2007, quando o aeroporto de Charleroi já tinha 2 170 000 passageiros em 2006. Por isso, a manutenção do limite do montante variável da taxa de concessão num nível inalterado devia permitir à SOWAER manter o seu nível de receitas. Caso ocorressem circunstâncias excecionais que levassem a uma diminuição do montante variável da taxa de concessão, a SOWAER podia renegociar com a BSCA as alterações a introduzir para restabelecer o equilíbrio das prestações recíprocas. Por conseguinte, as medidas de 2006 não deveriam, *a priori*, diminuir as receitas da coletividade Região/SOWAER.

(460) As medidas de 2006 deveriam, assim, permitir *a priori* limitar os custos da coletividade Região/SOWAER (ver considerando (457)), mantendo ao mesmo tempo as suas receitas (ver considerando (459)). A Comissão conclui que as medidas respeitam o princípio do operador numa economia de mercado. Por conseguinte, não constituem um auxílio estatal. Esta medida é, portanto, excluída da análise posterior.

iv) Adenda de 2008 à Convenção Região/BSCA

(461) A adenda à Convenção Região/BSCA de 15 de janeiro de 2008 introduziu o compromisso da Região de assumir os novos serviços de natureza económica (*marshaling*, etc.) através da subvenção para certos serviços relacionados com a atividade aeroportuária. Estas atividades eram anteriormente suportadas diretamente pela Região.

(462) De acordo com a Bélgica, a coletividade Região/SOWAER tinha interesse nessa transferência de competências, mesmo comprometendo-se a assumir os custos daí decorrentes, uma vez que era de esperar uma redução dos custos a partir do momento em que estes serviços fossem prestados pela BSCA em vez de serem assegurados diretamente pela Região.

(463) Em apoio da sua posição, a Bélgica cita a exposição de motivos do projeto de decreto⁽¹⁶⁷⁾ que transferiu para a BSCA a competência das tarefas de proteção e de segurança, assim como um relatório do Parlamento da Valónia, de 6 de dezembro de 2007, relativo a este mesmo decreto.

(464) Na exposição de motivos do referido projeto de decreto, são enunciados os objetivos da transferência das missões de proteção e segurança para as sociedades de gestão dos aeroportos da Valónia, ou seja:

- criar economias de escala;
- rentabilizar os investimentos da Região;
- responsabilizar as sociedades de gestão em matéria de gestão e financiamento do cumprimento das tarefas operacionais;
- otimizar fiscalmente os serviços prestados por essas sociedades.

⁽¹⁶⁶⁾ Aumentando, por exemplo, as taxas de *handling*, de modo a manter as suas receitas totais.

⁽¹⁶⁷⁾ Decreto de 19 de dezembro de 2007 que altera o Decreto de 23 de junho de 1994 relativo à criação e à exploração dos aeroportos e aeródromos da competência da Região da Valónia.

- (465) Relativamente a este último ponto, a Bélgica explicou que se tratava de recuperar o IVA relativo aos serviços prestados pela subcontratante BSCA Security (para a missão de segurança), que a Região não podia recuperar, o mesmo não acontecendo com a BSCA.
- (466) A Bélgica cita também um relatório ⁽¹⁶⁸⁾ do Parlamento da Valónia relativo ao projeto de decreto, no qual o ministro da Habitação, dos Transportes e do Desenvolvimento Territorial da Região da Valónia indica que:
- o ganho potencial total da unicidade da gestão ⁽¹⁶⁹⁾ para o orçamento da Valónia até 2015 varia entre 12 milhões (hipótese de política constante) e 32 milhões de EUR (hipótese baseada no recrutamento de novos agentes em vez da subcontratação);
 - relativamente ao IVA, as novas estruturas permitirão recuperar o IVA (ou seja, 21 % sobre 7 milhões de EUR por ano).
- (467) Por último, segundo a Bélgica, as prestações relacionadas com os controlos de segurança variam significativamente consoante a hora do dia e a época do ano, em função do número de passageiros que frequentam o aeroporto. Quando estas tarefas eram da competência da Região, esta era obrigada, em virtude do estatuto dos funcionários, a assegurar uma presença contínua, mesmo nos períodos de menor atividade. Em contrapartida, os horários dos trabalhadores da BSCA e da subcontratante BSCA Security podiam ser adaptados em função da atividade do aeroporto.
- (468) A Comissão considera que um operador razoável numa economia de mercado poderia efetivamente solicitar à BSCA que o libertasse dessas atividades, compensando-a pelos custos incorridos (em vez de continuar a exercer ele próprio estas atividades), na medida em que podia esperar uma redução desses custos. Os elementos fornecidos pela Bélgica são suficientes para demonstrar que esta redução dos custos poderia ser esperada em resultado da medida. Por conseguinte, a Comissão conclui que a medida cumpre o critério do operador privado numa economia de mercado e, portanto, não constitui um auxílio estatal. Esta medida é, portanto, excluída da análise posterior.
- b) Aplicação do critério do operador numa economia de mercado ao aumento de capital subscrito pela SOWAER em dezembro de 2002
- (469) Em 3 de dezembro de 2002, a SOWAER entrou com a quantia de 3 808 660 EUR no capital da BSCA, adquirindo 6 143 ações da BSCA, correspondentes a uma participação de 49,23 %, pelo preço unitário de 620 EUR.
- (470) Na sua análise do plano de negócios de 2002, a empresa de consultoria Deloitte & Touche considerou que a Região-SOWAER tinha agido como investidor prudente, devendo os fundos investidos na BSCA gerar uma rentabilidade na ordem dos 27 %, tendo em conta os resultados da BSCA previstos para o período 2001-2010 ⁽¹⁷⁰⁾.
- (471) Segundo os cálculos da Comissão baseados no plano de negócios da BSCA de 2001, o valor atual líquido da BSCA, após a injeção de capital, era de 65,6 milhões de EUR. Tendo em conta o número total de ações após a injeção de capital, o valor atual líquido corresponde a um valor por ação de 5 287 EUR, claramente superior ao preço pago de 620 EUR por ação.
- (472) Estes elementos sugerem, portanto, que o aumento de capital, subscrito pela SOWAER em dezembro de 2002, cumpre o princípio do investidor privado numa economia de mercado. No entanto, a Comissão não pode excluir que esse aumento de capital tenha conferido uma vantagem económica à BSCA. Com efeito, a Comissão salienta que este aumento de capital foi realizado logo após a concessão das convenções de 2002 e que, além disso, os prejuízos da BSCA que tornaram necessária a injeção de capital estão relacionados com a economia geral do

⁽¹⁶⁸⁾ Relatório apresentado em nome da Comissão do Ordenamento do Território, dos Transportes, da Energia e da Habitação do Parlamento da Valónia pelo deputado E. Stoffels, em 6 de dezembro de 2007, sobre o projeto de decreto que altera o Decreto de 23 de junho de 1994 relativo à criação e à exploração dos aeroportos e aeródromos da competência da Região da Valónia.

⁽¹⁶⁹⁾ Por unicidade de gestão deve entender-se o facto de atribuir às sociedades gestoras dos aeroportos o controlo total do tratamento do cliente, incluindo as tarefas de segurança e proteção.

⁽¹⁷⁰⁾ Segundo o relatório da Deloitte & Touche, «resulta desta análise que a rentabilidade média anual dos fundos investidos com base no plano de negócios corrigido e ao longo de um período previsto de 10 anos ascende a 27 %», e que «essa taxa de rentabilidade deve ser comparada com uma taxa relativa ao risco de mercado para este tipo de atividades de 15 % por ano».

sistema definido pelas convenções de 2002. Ora, estas últimas conferiram uma vantagem à BSCA. Por conseguinte, a Comissão não exclui que a injeção de capital de 2002 possa também ter conferido uma vantagem económica à BSCA. A existir, essa vantagem terá sido conferida exclusivamente à BSCA, sendo, por conseguinte, seletiva.

6.1.3. Utilização de recursos estatais e imputabilidade das medidas ao Estado

- (473) Nesta secção, a Comissão analisa se as convenções de 2002, o aumento de capital de 2002 e a decisão de investimento de 2003 são medidas concedidas com base em recursos estatais. Para o efeito, a Comissão avaliará (i) se os recursos da Região e da SOWAER são recursos estatais e (ii) se as decisões da SOWAER relativas às medidas são imputáveis às autoridades públicas.

6.1.3.1. Recursos estatais

- (474) Os recursos de que dispõe a Região da Valónia enquanto coletividade territorial ⁽¹⁷¹⁾ constituem recursos estatais.
- (475) Sendo a SOWAER detida a 100 % pela Região e estando sujeita ao seu controlo exclusivo, os recursos de que dispõe para desempenhar as missões que lhe foram atribuídas pela Região constituem recursos estatais.
- (476) Consequentemente, as medidas a favor da BSCA foram concedidas com base em recursos estatais.

6.1.3.2. Imputabilidade das medidas ao Estado

- (477) Sendo a Região da Valónia uma coletividade territorial ⁽¹⁷²⁾, as suas decisões são imputáveis ao Estado.
- (478) Quanto às decisões tomadas pela SOWAER, a Comissão considera, baseando-se nomeadamente no acórdão *Stardust* ⁽¹⁷³⁾, que a imputabilidade destas decisões pode ser provada com base nos elementos seguintes:

a) Elementos gerais

- Tal como especificado no considerando da Convenção SOWAER/BSCA de 2002, a SOWAER é uma «sociedade especializada que exerce uma missão delegada por conta da Região da Valónia»;
- a SOWAER é detida a 100 % pela Região da Valónia e sujeita ao seu controlo exclusivo;
- o Conselho de Administração é composto unicamente por representantes da Região;
- a SOWAER é encarregada, nomeadamente, pela Região de realizar por sua conta e sob o seu controlo, os programas de investimentos aprovados pelo Governo da Valónia;
- como precisou ⁽¹⁷⁴⁾ a Bélgica, o Governo da Valónia, enquanto acionista único da SOWAER, aprova o programa de investimentos e acompanha a sua execução;
- a SOWAER gere, em nome da Região da Valónia, as participações financeiras nas sociedades gestoras de aeroportos (entre as quais a BSCA), a fim de garantir a participação pública nas sociedades de gestão e a conformidade das respetivas estratégias com as grandes linhas definidas pelo Governo da Valónia.

b) Elementos específicos das medidas examinadas

i) Convenção SOWAER/BSCA de 2002

- (479) Por decisão de 23 de maio de 2001, o Governo da Valónia aprovou o plano financeiro da SOWAER. Esse plano financeiro inclui um programa de investimentos para o aeroporto de Charleroi, que figura em anexo à Convenção SOWAER/BSCA de 2002.

⁽¹⁷¹⁾ Acórdão do Tribunal Geral de 12 de maio de 2011 nos processos apensos T-267/08 e T-279/08, *Région Nord-Pas-de-Calais*, ECLI:EU:T:2011:209, n.º 108.

⁽¹⁷²⁾ *Idem*.

⁽¹⁷³⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 16 de maio de 2002 no processo C-482/99, *República Francesa/Comissão Europeia (Stardust Marine)*, (Coletânea [2002] I-04397), ECLI:EU:C:2002:294.

⁽¹⁷⁴⁾ Nota da Bélgica de 21 de setembro de 2011 (pergunta 2).

(480) Relativamente ao montante da taxa que fica a cargo da BSCA pela disponibilização da infraestrutura e pela prestação de certos serviços, este depende da subvenção paga pela Região à BSCA por conta da taxa fixa.

ii) Decisão de investimento de 2003

(481) Por decisão de 3 de abril de 2003, o Governo tomou nota do programa de investimentos de 2003.

iii) Aumento de capital subscrito pela SOWAER em 2002

(482) Na sua decisão de 23 de maio de 2001 relativa ao plano financeiro da SOWAER, a Região tinha validado o princípio de injeções de capital sucessivas nas sociedades de gestão dos aeroportos da Valónia ⁽¹⁷⁵⁾. O plano financeiro da SOWAER nessa data previa «uma tomada de participação na BSCA no valor de ± 60 milhões de BEF (...) e, posteriormente, de 3 vezes 30 milhões, distribuídos por 3 anos (capital de 600 milhões e participação da SOWAER de 25 %, ou seja, 150 milhões)», ou seja, uma injeção de capital de 3,718 milhões de EUR ao longo de três anos.

(483) A Comissão conclui do que precede que as convenções de 2002, o aumento de capital de 2002 e a decisão de investimento de 2003 constituem medidas imputáveis ao Estado.

6.1.4. *Distorção da concorrência e efeitos nas trocas comerciais*

(484) A BSCA, enquanto entidade gestora do aeroporto de Charleroi, está em concorrência com as entidades gestoras de outras plataformas aeroportuárias que servem a mesma zona de influência. A Comissão observa, nomeadamente, que o aeroporto de Bruxelas-Nacional se encontra a 69 km por estrada, o de Liège a 78 km, o de Lille-Lesquin a 121 km, e o de Maastricht-Aachen a 126 km ⁽¹⁷⁶⁾. Esses aeroportos concorrentes de Charleroi localizam-se na Bélgica ou noutros Estados-Membros.

(485) O sítio Web da BSCA confirma esta dimensão internacional do aeroporto de Charleroi: o aeroporto de Charleroi «situa-se a 45 minutos do centro de Bruxelas, a sul dos Países Baixos, a noroeste da França e do Luxemburgo e a oeste da Alemanha, a 2 horas de carro de grandes cidades como Colónia, Paris e Amesterdão»; a sua zona de influência «conta com 5 milhões de potenciais passageiros a menos de uma hora de carro e com mais de 15 milhões a menos de duas horas de carro». ⁽¹⁷⁷⁾

(486) As medidas concedidas à BSCA, ao conferirem uma vantagem económica a esta última, incentivam as companhias aéreas e os passageiros a escolher o aeroporto de Charleroi – e portanto a sua entidade gestora BSCA –, em detrimento dos aeroportos que servem a mesma zona de influência, incluindo os aeroportos situados noutros Estados-Membros. Ameaçam, portanto, falsear a concorrência entre entidades gestoras de aeroportos e afetam as trocas comerciais entre Estados-Membros.

6.1.5. *Conclusão quanto à existência de auxílios à BSCA*

(487) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que as convenções de 2002 e a decisão de investimento de 2003 constituem auxílios estatais a favor da BSCA. A Comissão não exclui que o aumento de capital da BSCA, subscrito pela SOWAER em 2002, possa igualmente constituir um auxílio estatal a favor da BSCA.

6.2. **Existência de auxílios estatais a favor da Ryanair**

(488) A fim de determinar se as medidas concedidas à Ryanair constituem auxílios estatais, a Comissão examinará, em primeiro lugar, se a adenda de 2010 é imputável ao Estado (secção 6.2.1) e, em seguida, se as outras medidas a favor da Ryanair concedem uma vantagem à Ryanair (secção 6.2.2).

⁽¹⁷⁵⁾ O plano financeiro indica que «o desenvolvimento previsto para a BSCA e a SAB vai exigir aumentos de capital próprio significativos (para além dos financiamentos externos) e, por conseguinte, um acompanhamento por parte da SOWAER».

⁽¹⁷⁶⁾ Distâncias indicadas pelo sítio <https://maps.google.com>.

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

6.2.1. *Imputabilidade ao Estado da adenda de 2010*

(489) Na presente secção, a Comissão examinará se a celebração da adenda de 2010 é imputável ao Estado. Conforme declarou o Tribunal de Justiça no acórdão *Stardust* ⁽¹⁷⁸⁾, «o simples facto de uma empresa [...] se encontrar sob controlo estatal não é suficiente para se poder imputar ao Estado as medidas por ela adotadas. Há ainda que examinar se as autoridades públicas devem ser consideradas implicadas, de uma forma ou de outra, na adoção dessas medidas.» O acórdão *Stardust* estabelece igualmente que «a imputabilidade ao Estado de uma medida de auxílio adotada por uma empresa pública pode ser deduzida de um conjunto de indícios resultante das circunstâncias do caso concreto e do contexto no qual essa medida ocorreu».

a) No que diz respeito à propriedade do capital e aos votos atribuídos às partes sociais emitidas pela empresa:

(490) Em 6 de dezembro de 2010, data em que foi celebrada a adenda de 2010 ao contrato com a Ryanair, o capital da BSCA era detido em:

— 22,56 % pela SOWAER, uma sociedade pertencente inteiramente à Região e sob o seu controlo exclusivo;

— 27,65 % pela Sogepa («Société Wallonne de Gestion et de Participation»), o instrumento financeiro da Região para o apoio às empresas em reestruturação, que é uma sociedade detida a 100 % pela Região e sob o seu controlo exclusivo;

— 19,16 % pela Sambrinvest, uma sociedade de capital de risco detida a 50 % pela Região e sob controlo conjunto da Região e de acionistas privados ⁽¹⁷⁹⁾;

— 2,32 % pela Igretec («Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques»);

— 27,65 % pela Belgian Airports, uma sociedade totalmente privada, constituída pelo grupo italiano SAVE e pela sociedade belga Holding Communal S.A.

Dado que a SOWAER e a Sogepa possuem mais de metade das ações da BSCA e são detidas a 100 % pela Região, os poderes públicos detinham a maioria do capital da BSCA e dispunham da maioria dos votos correspondentes a essas ações.

b) No que diz respeito à possibilidade de designar mais de metade dos membros do órgão de administração:

(491) No momento da celebração da adenda de 6 de dezembro de 2010, os estatutos da BSCA em vigor previam que ⁽¹⁸⁰⁾:

«O Conselho de Administração da BSCA é composto por um máximo de 19 membros:

i) 12 administradores nomeados sob proposta dos acionistas da categoria A ⁽¹⁸¹⁾,

ii) 4 administradores nomeados sob proposta dos acionistas da categoria C ⁽¹⁸²⁾,

iii) 3 administradores independentes dos quais 2 nomeados sob proposta dos acionistas da categoria A, cuja candidatura deve ter obtido a aprovação prévia da Região e 1 administrador independente nomeado sob proposta dos acionistas da categoria C (...)

No que diz respeito aos 12 administradores referidos na alínea i), dois serão propostos pela Sambrinvest, um pela Igretec e dois pela Sogepa (...)

As candidaturas propostas pelos acionistas da categoria A devem sempre obter a aprovação prévia da Região da Valónia, com exceção das propostas pela Igretec, pela Sambrinvest, e pela Sogepa».

⁽¹⁷⁸⁾ Ver nota 174.

⁽¹⁷⁹⁾ Ver nota da Bélgica de 13 de maio de 2014 (resposta à pergunta 1).

⁽¹⁸⁰⁾ Artigo 11.º dos estatutos da BSCA em 10 de dezembro de 2009.

⁽¹⁸¹⁾ O artigo 5.º dos estatutos prevê que «o acionista da categoria A só poderá ser a Região da Valónia ou quaisquer sociedades especializadas e constituídas por esta última, pela sociedade anónima Sambrinvest, pela Sogepa ou pela Igretec».

⁽¹⁸²⁾ O artigo 5.º dos estatutos prevê que «o acionista da categoria C só poderá ser a Belgian Airports e as entidades a que Belgian Airports possa ceder livremente as suas ações».

- (492) Uma maioria de administradores (12 em 19) é, portanto, nomeada:
- quer com a aprovação da Região (9 membros, dos quais 7 da categoria A e 2 administradores independentes),
 - quer sob proposta de entidades sob controlo exclusivo da Região (3 administradores nomeados sob proposta da Igretec e da Sogepa).
- (493) Mesmo excluindo os dois administradores independentes, a maioria dos administradores (10) continua a ser nomeada quer com o acordo da Região (7), quer sob proposta de entidades sob controlo exclusivo da Região (3).
- (494) Por conseguinte, os três critérios estabelecidos pela Diretiva «Transparência» estavam preenchidos no momento em que a adenda de 2010 foi celebrada. No entanto, esses critérios permitem apenas presumir a influência dominante dos poderes públicos. Como especifica o artigo 2.º da Diretiva «Transparência», há que analisar também as regras em vigor para determinar se os poderes públicos exercem uma influência dominante.
- c) No que diz respeito às regras em vigor para determinar se os poderes públicos exercem uma influência dominante:
- (495) O artigo 4.º, n.º 2.3, do acordo de acionistas de junho de 2009 entre a SOWAER, a Sogepa, a Sambrinvest e a Igretec, por um lado, e a Belgian Airports (Save), por outro, refletido no artigo 16.º dos estatutos da BSCA em vigor no momento da celebração da adenda de 2010, prevê que os administradores da categoria C, nomeados sob proposta da Belgian Airports, dispõem de direito de veto em determinadas categorias de decisões:
- «(...) As decisões serão tomadas pelo Conselho de Administração por maioria simples dos votos sob reserva das decisões relativas às matérias seguintes, que requerem, além disso, o acordo de todos os administradores C:
- i) qualquer alteração do plano de negócios;
 - ii) a adoção de novos planos de negócios na sequência do Plano de Negócios 2009-2012 e quaisquer alterações aos mesmos;
 - iii) qualquer decisão que se afaste do plano de negócios em vigor sem o alterar formalmente;
 - iv) a adoção do orçamento anual da Sociedade (nomeadamente no que diz respeito aos desenvolvimentos, investimentos, projetos, estudos, equipamentos, custos indiretos e de pessoal) e qualquer alteração do mesmo num montante superior a 100 000 EUR;
 - v) a proposta de apresentar à assembleia geral uma alteração da política de dividendos;
 - vi) a aprovação de qualquer contrato ou acordo entre a Sociedade e a Região da Valónia ou qualquer outra empresa controlada direta ou indiretamente por esta última;
 - vii) a relação entre a Sociedade e a Ryanair;
 - viii) a nomeação e destituição do administrador delegado;
 - ix) qualquer decisão da Sociedade relativa a factos mencionados numa reclamação apresentada pela Belgian Airports junto da SOWAER em conformidade com a convenção de cessão de ações;
 - x) qualquer decisão respeitante à relação entre a BSCA e a BSCA Security em matéria de segurança (security); e
 - xi) (...) a celebração, alteração dos termos, rescisão ou saída de qualquer empresa comum e colaboração estratégica que não com os acionistas da Save ou das suas empresas coligadas».
- (496) A Comissão conclui que, no momento da celebração da adenda de 2010, qualquer decisão importante relativa à gestão dos assuntos da BSCA não podia ser tomada sem o consentimento da Belgian Airports. A BSCA encontrava-se, assim, sob o controlo conjunto dos seus acionistas privados e públicos e, portanto, não estava sob a influência dominante apenas dos acionistas públicos.

- (497) A este respeito, deve observar-se que o direito de veto da Belgian Airports abrange as relações entre a BSCA e a Ryanair (ver ponto iv) no considerando 495). Sem a autorização da Belgian Airports, a BSCA não tinha, portanto, a possibilidade de aplicar eventuais orientações dos poderes públicos quanto à celebração da adenda de 2010.
- (498) Além disso, a análise das atas das reuniões do Conselho de Administração sobre a celebração da adenda de 2010, nomeadamente as atas das reuniões de 25 de fevereiro e de 29 de abril de 2010, não revela a existência de tais orientações.
- (499) Na sua reunião de 25 de fevereiro de 2010, o Conselho de Administração da BSCA aprovou por unanimidade a proposta de acordo com a Ryanair.
- (500) A Comissão conclui, por conseguinte, que a decisão da BSCA de celebrar a adenda de 2010 ao contrato com a Ryanair não é imputável ao Estado.

6.2.2. *Aplicação do critério do operador numa economia de mercado*

- (501) Para apreciar se uma medida estatal constitui um auxílio, deve determinar-se se a empresa beneficiária recebe uma vantagem económica que não teria obtido em condições normais de mercado ⁽¹⁸³⁾.
- (502) Para determinar se (i) os acordos de 2001, (ii) o decreto ministerial de 11 de junho de 2004 e a carta da BSCA de 24 de junho de 2004, (iii) a adenda de 2005 e (iv) a cessão pela BSCA das suas participações na Promocy concedem uma vantagem à Ryanair, a Comissão examinou se, ao adotar essas medidas, a entidade que as concedeu se comportou como um operador numa economia de mercado.

6.2.2.1. *Determinação da entidade que concedeu as medidas*

- (503) No n.º 102 do seu acórdão de 17 de dezembro de 2008, relativo à decisão de 2004, o Tribunal Geral concluiu que «a recusa da Comissão de examinar conjuntamente as vantagens concedidas pela Região da Valónia e pela BSCA e de aplicar o princípio do investidor privado em economia de mercado às medidas tomadas pela Região da Valónia, apesar dos laços [...] que unem essas duas entidades, padece de um erro de direito.»
- (504) A fim de aplicar o critério do operador privado numa economia de mercado i) aos acordos de 2001, ii) ao decreto ministerial de 11 de junho de 2004 e à carta da BSCA de 24 de junho de 2004, iii) à adenda de 2005 e iv) à cessão pela BSCA das suas participações na Promocy, a Comissão considerará, portanto, que, dados os laços económicos e orgânicos existentes entre a Região/SOWAER e a BSCA na altura em que as medidas foram concedidas ⁽¹⁸⁴⁾, a entidade que concede a medida é a coletividade formada pela Região, a SOWAER e a BSCA (a seguir «Região-SOWAER-BSCA»).
- (505) Por conseguinte, os dois contratos de 2001 devem ser considerados como uma única medida (a seguir «contratos de 2001»). Do mesmo modo, o decreto ministerial de 11 de junho de 2004 e a carta da BSCA de 24 de junho de 2004 (a seguir «enquadramento comercial provisório de 2004») devem ser considerados como uma única medida.
- (506) Por conseguinte, a fim de aplicar o critério do operador numa economia de mercado, os fluxos financeiros entre as três entidades serão anulados e as suas contas consolidadas.

6.2.2.2. *Aplicação do critério do operador numa economia de mercado*

- (507) A fim de determinar se as medidas previstas na secção 3.2 cumprem o critério do operador numa economia de mercado, a Comissão analisou, em conformidade com o ponto 53 das orientações relativas à aviação ⁽¹⁸⁵⁾,
- a) se o preço cobrado pelos serviços aeroportuários corresponde ao preço de mercado, ou

⁽¹⁸³⁾ Ver, nomeadamente, acórdão de 29 de abril de 1999 no processo C-342/96, *Espanha/Comissão* (Coletânea 1999, p. I-2459), ECLI:EU:C:1999:210, n.º 41.

⁽¹⁸⁴⁾ A BSCA era uma empresa pública, na altura em que as medidas foram concedidas.

⁽¹⁸⁵⁾ Ver nota 8.

- b) se, através de uma análise *ex ante*, pode demonstrar-se que os acordos com a Ryanair darão azo a uma contribuição de lucro incremental positiva para a coletividade constituída pela Região-SOWAER-BSCA.
- a) Comparação dos preços cobrados pelos serviços aeroportuários em Charleroi com o preço de mercado
- (508) A Comissão tem sérias dúvidas de que, atualmente, seja possível identificar um valor de referência adequado para estabelecer um «preço de mercado» fiável para os serviços prestados pelas entidades gestoras de aeroportos.
- (509) Com efeito, a aplicação do critério do operador numa economia de mercado por referência a um preço médio observado noutros mercados semelhantes pode ser conclusiva, se for razoavelmente possível identificar ou deduzir esse preço a partir de outros indicadores de mercado. Todavia, este método não pode ter a mesma relevância no caso dos serviços aeroportuários. Com efeito, a estrutura de receitas e de custos difere de aeroporto para aeroporto. Depende do estado de desenvolvimento do aeroporto, do número de companhias aéreas que o servem, da capacidade em termos de tráfego de passageiros, do estado das infraestruturas, do quadro regulamentar, que pode variar de um Estado-Membro para outro, bem como dos défices e obrigações contraídos pelo aeroporto no passado ⁽¹⁸⁶⁾.
- (510) Além disso, a liberalização do mercado dos transportes aéreos dificulta qualquer análise comparativa. Como é demonstrado no caso em apreço, as práticas comerciais entre aeroportos e companhias aéreas não se baseiam forçosamente numa tabela de preços públicos aplicáveis a prestações individuais. De facto, estas relações comerciais são muito diversificadas. Incluem a partilha dos riscos relativos à utilização e das responsabilidades comerciais e financeiras correlacionadas, a generalização dos mecanismos de incentivo (por exemplo, sob a forma de descontos associados ao número de ligações ou de passageiros transportados), bem como variações entre a repartição dos riscos durante a vigência dos contratos. Em consequência, as transações são pouco comparáveis entre si com base no preço por rotação ou por passageiro.
- (511) A Ryanair defende a tese de que é possível aplicar o princípio do operador numa economia de mercado com base numa comparação com as práticas comerciais de outros aeroportos europeus. A Ryanair baseia-se num estudo da Oxera de 2 de outubro de 2011, propondo como aeroportos de comparação Glasgow Prestwick e Liverpool John Lennon.
- (512) Todavia, a Comissão tem sérias dúvidas sobre a pertinência destes dois aeroportos de comparação para avaliar a situação do aeroporto de Charleroi, na medida em que a estrutura de receitas do aeroporto de Glasgow Prestwick se baseia em larga medida no transporte de carga, ausente em Charleroi. Além disso, os dois aeroportos receberam financiamentos públicos ao longo dos últimos anos.
- (513) Por outro lado, como já foi acima demonstrado, as transações a analisar envolvem vários «preços», nomeadamente, as diversas taxas aeroportuárias, o preço dos serviços de assistência em escala e, relativamente a algumas medidas, as contribuições para a Promocy responsável pelas ações de marketing. Cada uma destas transações gera, assim, um conjunto complexo de fluxos financeiros entre a entidade gestora do aeroporto e a companhia aérea e suas filiais.
- (514) Deste modo, a mera comparação das taxas aeroportuárias cobradas pela BSCA à Ryanair com as taxas aeroportuárias cobradas nos aeroportos de referência não forneceria qualquer indicação útil sobre o cumprimento do princípio do operador numa economia de mercado. Para aplicar um método comparativo válido às transações que são objeto da presente apreciação, seria, no mínimo, necessário encontrar nos aeroportos da amostra de referência um conjunto de transações comparáveis, que incluíssem, em especial, prestações de marketing equivalentes e serviços de assistência em escala equivalentes. A pesquisa de uma tal amostra de transações comparáveis seria impossível, de tal modo são complexas e específicas as transações visadas pela presente apreciação, tanto mais que os preços dos serviços de assistência em escala e dos serviços de marketing raramente são divulgados ao público, pelo que seria difícil aceder a esses dados para constituir uma base de comparação.
- (515) Por último, mesmo supondo que fosse possível determinar, com base numa análise comparativa válida, que os «preços» em causa nas diversas transações visadas pela presente análise são equivalentes ou superiores aos «preços de mercado» estabelecidos através da amostra de transações de referência, a Comissão não poderia concluir que essas transações estão conformes com o preço de mercado, caso se verifique que, no momento em que foram realizadas, o gestor do aeroporto podia esperar que elas gerassem custos marginais superiores às receitas marginais. De facto, um operador numa economia de mercado não tem qualquer interesse em oferecer bens ou serviços a «preços de mercado» se esse comportamento conduzir a um prejuízo incremental.

⁽¹⁸⁶⁾ Decisão 2011/60/UE da Comissão, de 27 de janeiro de 2010, relativa ao auxílio estatal C 12/08 (ex NN 74/07) — Eslováquia — Acordo entre o Aeroporto de Bratislava e a Ryanair (JO L 27 de 1.2.2011, p. 24), considerando 88 e 89.

(516) A Comissão considera oportuno recordar, no contexto desta análise, que após a adoção das orientações relativas à aviação, tanto a Bélgica como as partes interessadas foram convidadas a formular observações sobre a aplicação dessas disposições ao caso em apreço. Na verdade, nem a Bélgica nem as partes interessadas, com exceção da Ryanair, contestaram, quanto ao essencial, a posição da Comissão de que, dada a impossibilidade de identificar um elemento de comparação adequado para atribuir um verdadeiro preço de mercado aos serviços prestados pelos aeroportos às companhias aéreas, o melhor critério para apreciar os acordos celebrados entre as duas partes é uma análise *ex ante* da sua rentabilidade incremental.

b) Análise *ex ante* da rentabilidade incremental das medidas

(517) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que a abordagem genericamente preconizada nas orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas para a aplicação do critério do operador numa economia de mercado às relações entre aeroportos e companhias aéreas, ou seja, a análise *ex ante* da rentabilidade incremental, deve ser aplicada no caso vertente. Esta abordagem justifica-se pelo facto de um gestor aeroportuário poder estar objetivamente interessado em fazer uma transação com uma companhia aérea, se puder esperar com razoabilidade que essa transação melhore os seus lucros (ou reduza os seus prejuízos) em relação a uma situação contrafactual em que não fosse efetuada ⁽¹⁸⁷⁾, e isto independentemente de qualquer comparação com as condições oferecidas às companhias aéreas por outros gestores de aeroportos ou com as condições oferecidas pelo mesmo gestor a outras companhias aéreas.

(518) Tal como especificado no ponto 63 das orientações relativas à aviação, «a Comissão considera que os acordos celebrados entre as companhias aéreas e um aeroporto podem ser considerados como satisfazendo o teste do operador numa economia de mercado quando contribuírem, de forma acrescida, de um ponto de vista *ex ante* para a rentabilidade do aeroporto. Este último deve demonstrar que ao celebrar o acordo com uma companhia aérea [...], é capaz de cobrir todos os custos derivados do acordo durante a sua vigência com uma margem de lucro razoável assente em sólidas perspetivas a médio prazo». ⁽¹⁸⁸⁾.

(519) A Comissão sublinha que o critério enunciado no ponto 63 das orientações relativas à aviação reflete a lógica do critério do operador numa economia de mercado, mas que este critério, que se refere a acordos celebrados entre aeroportos e companhias aéreas específicas e não a um plano de negócios geral, como é geralmente exigido para a aplicação do critério do operador numa economia de mercado, apenas foi especificado muito recentemente. Assim, a Comissão reconhece que pode ser difícil para os Estados-Membros e os operadores em causa apresentarem documentos que datem do momento em que a medida foi concedida e que correspondam exatamente ao que é exigido no ponto 63 das orientações relativas à aviação, uma vez que esses acordos foram celebrados há vários anos. A Comissão terá em conta estas considerações quando aplicar o critério do operador privado numa economia de mercado aos acordos com a Ryanair.

(520) Segundo o ponto 64 das orientações, «a fim de apreciar se um acordo celebrado por um aeroporto com uma companhia aérea satisfaz o teste do operador numa economia de mercado, as receitas não aeronáuticas esperadas e provenientes da atividade da companhia aérea devem ser tidas em conta, juntamente com as taxas aeroportuárias, líquidas de quaisquer descontos, o apoio em matéria de marketing ou os regimes de incentivo. Do mesmo modo, há que ter em conta todos os custos incrementais esperados que serão incorridos pelo aeroporto em relação à atividade da companhia aérea no aeroporto [...]. Pelo contrário, os custos que o aeroporto teria de suportar de qualquer modo, independentemente do acordo com a companhia aérea, não devem ser tidos em conta no teste do operador numa economia de mercado». (As notas de pé de página não foram reproduzidas).

(521) Além disso, segundo o ponto 66 das orientações acima referidas, «ao apreciar os acordos entre aeroportos e companhias aéreas, a Comissão terá igualmente em conta até que ponto os acordos em apreciação podem ser considerados parte da implementação de uma estratégia global do aeroporto que se espera leve à rentabilidade pelo menos a longo prazo» ⁽¹⁸⁹⁾.

(522) Assim, a Comissão aplicou o critério do operador numa economia de mercado, segundo os princípios acima descritos, às medidas seguintes:

i) Contratos de 2001

(523) A fim de determinar se os contratos de 2001 contribuíam, de um ponto de vista *ex ante*, para a rentabilidade da entidade que concedeu o auxílio, em conformidade com o ponto 63 das orientações, a Comissão determinou se

⁽¹⁸⁷⁾ Por outras palavras, se a rentabilidade incremental esperada dessa transação for positiva.

⁽¹⁸⁸⁾ As notas de pé de página não foram reproduzidas.

⁽¹⁸⁹⁾ Ponto 66.

o valor atual líquido (a seguir «VAL») dos contratos de 2001 foi positivo para a coletividade Região-SOWAER-BSCA. O cenário contrafactual é a situação em que os contratos de 2001 não teriam sido celebrados e em que a coletividade Região-SOWAER-BSCA teria optado por renunciar às receitas geradas pelo tráfego adicional resultante dos contratos em questão, e por não suportar os custos gerados por este mesmo tráfego.

Reconstituição de um plano de negócios incremental

- (524) Antes dos acordos de 2001, a BSCA elaborou um plano de negócios. Mas, por um lado, esse plano de negócios abrangia não só as receitas obtidas graças ao tráfego gerado pela Ryanair, como também as receitas obtidas graças ao tráfego gerado pelas outras companhias aéreas. Por outro lado, só identificava as receitas e os custos da BSCA, quando, para aplicar o critério do operador numa economia de mercado, importa considerar que a entidade que celebrou os contratos de 2001 com a Ryanair é a coletividade Região-SOWAER-BSCA. Assim sendo, o plano de negócios pode ser utilizado como fonte de dados, mas deve ser reformulado para poder ser utilizado para efeitos de aplicação do critério do operador numa economia de mercado.
- (525) A Comissão reconstituiu, por isso, o que teria sido um plano de negócios elaborado pela coletividade Região-SOWAER-BSCA para avaliar a rentabilidade esperada dos contratos, incluindo apenas as receitas e os custos das atividades económicas marginais relacionados com esses contratos. Para esse efeito, a Comissão tomou por base o plano de negócios geral (ou seja, abrangendo toda a atividade do aeroporto e não apenas o efeito específico dos contratos de 2001) da BSCA disponível antes da celebração dos contratos de 2001. A partir desse plano de negócios geral, a Comissão desenvolveu um plano de negócios incremental incluindo apenas as atividades económicas marginais (ou seja, considerando apenas as receitas e os custos associados ao tráfego da Ryanair), isolando o tráfego, os custos e as receitas marginais que eram de esperar dos contratos com a Ryanair aquando da sua conclusão ⁽¹⁹⁰⁾. A Comissão concebeu então um plano de negócios para a coletividade Região-SOWAER-BSCA, adicionando os custos e as receitas incrementais da Região e da SOWAER relacionados com esses contratos e neutralizando os fluxos internos da coletividade Região-SOWAER-BSCA.

Custos marginais esperados

Custos marginais de investimento esperados

- (526) A fim de determinar se uma parte dos custos de investimento devia ser tida em conta nos custos marginais de investimento esperados em virtude dos contratos de 2001, a Comissão analisou, em conformidade com o ponto 64 das orientações relativas à aviação, se o programa de investimentos para o aeroporto de Charleroi foi decidido em conjugação com os contratos de 2001 ou independentemente desses acordos.
- (527) A Comissão observa que, desde o final dos anos 1990, ou seja, antes da assinatura dos contratos de 2001, a Região pretendia desenvolver o aeroporto para aumentar a atividade económica no seu território. Assim, na sua declaração de política regional aprovada em 15 de julho de 1999, o Parlamento da Valónia reconhece que os aeroportos regionais constituem polos de desenvolvimento económico e de criação de emprego importantes para a Região da Valónia ⁽¹⁹¹⁾. Numa nota de 8 de novembro de 2000 do Governo da Valónia (esta nota destinava-se a informar o Governo da Valónia com vista a uma decisão de aprovação do programa de investimentos), o Ministro da Economia sublinha que é importante «dotar o aeroporto de uma infraestrutura completa no âmbito de um desenvolvimento global, a fim de permitir que desempenhe o seu papel de alavanca económica regional».
- (528) De acordo com a Bélgica, desde o final dos anos 1990 (ou seja, antes dos acordos de 2001), era certo que devia ser construído um novo terminal na zona norte, devido aos condicionamentos técnicos relacionados com a infraestrutura existente ⁽¹⁹²⁾. Alguns terrenos já tinham sido expropriados pela empresa Intercommunale Igretec, responsável pela criação do polo aeroportuário. A própria Região tinha efetuado expropriações no decurso dos anos 1990 e a Intercommunale transferiu-lhe, em 1999, os terrenos que tinha expropriado. Foi nestes terrenos que se construiu o novo terminal de passageiros.

⁽¹⁹⁰⁾ No que respeita aos custos de exploração incrementais (pessoal, aquisições diversas), a Comissão utilizou os dados sobre os custos totais dos planos de negócios e uma regressão para avaliar a forma como estes custos variam em função do tráfego.

⁽¹⁹¹⁾ Fonte: Nota do Governo da Valónia anexada à ata da reunião do Governo da Valónia de 8 de novembro de 2000.

⁽¹⁹²⁾ Ver nota 22.

- (529) Numa reunião realizada em 20 de julho de 2000, a Região da Valónia aprovou as orientações de um acordo-quadro sobre um programa de investimento plurianual no aeroporto de Charleroi, incluindo, em especial, «o projeto de um novo terminal de passageiros», com um orçamento global de 113 740 000 EUR. Em 8 de novembro de 2000, a Região aprovou uma decisão de execução da sua decisão de 20 de julho de 2000, que altera os pressupostos do programa de investimento plurianual. Estas decisões, embora não comprometendo juridicamente a Região, mostram que a Região tinha lançado as bases do programa de investimentos bem antes da assinatura dos contratos de 2001.
- (530) A decisão de 8 de novembro de 2000 baseava-se, nomeadamente, numa nota do Ministro da Economia, que referia dois estudos realizados no final dos anos 1990, início dos anos 2000, encomendados pela Região:
- um estudo realizado pela Associação do Transporte Aéreo Internacional (a seguir «IATA»): este estudo identificava três opções de desenvolvimento do tráfego de passageiros para o aeroporto de Charleroi, baseadas em hipóteses de crescimento do número de passageiros para os voos regulares, voos *charter* e voos de negócios.
 - um estudo realizado pela Tractebel, concluído em abril de 2000: este estudo tinha por objetivo estabelecer um plano de desenvolvimento de infraestruturas com base nas hipóteses comerciais («cenário otimista») do estudo da IATA.

A síntese destes estudos, apresentada pelo Ministro do Governo da Valónia, refere-se a hipóteses de tráfego gerais, que não são apresentadas como estando associadas a uma companhia ou a um contrato futuro em particular.

- (531) Em 31 de julho de 2001, foi apresentada ao Conselho de Administração da BSCA uma «nota de orientação estratégica», que acompanha o plano de negócios da BSCA de 2001. Segundo essa nota, a BSCA deveria orientar-se para as companhias *low-cost* e, eventualmente, para as companhias aéreas dos países de Leste. Essa nota salientava que era imperativo para a BSCA atrair novas companhias aéreas (para além da Ryanair) e que Charleroi deveria posicionar-se como destino potencial para as novas bases que as companhias *low-cost* viessem a estabelecer no futuro.
- (532) O plano de negócios da BSCA de 2001 atesta igualmente que os investimentos, nomeadamente a construção do novo terminal, eram preconizados na perspetiva de, não só satisfazerem as necessidades da Ryanair, mas também de responderem às necessidades de todas as companhias aéreas que o aeroporto de Charleroi pudesse atrair. Com efeito, de acordo com o plano de negócios, o número de passageiros transportados pela Ryanair com partida do aeroporto deveria crescer apenas de 360 000 para 700 000 passageiros até 2015 (ver quadro apresentado no considerando (536)). Este crescimento deveria ocorrer essencialmente em 2001-2003, antes da abertura do novo terminal, então prevista para 2005. A Região e a BSCA esperavam, assim, que esse aumento de tráfego possibilitado pelos investimentos pudesse ser gerado por outras companhias aéreas que não a Ryanair.
- (533) Por conseguinte, a Região e a BSCA não efetuaram os investimentos na perspetiva de aumentar especificamente o número de passageiros da Ryanair, mas para permitir a realização de um potencial de tráfego significativo, não relacionado com uma companhia aérea em particular. Por conseguinte, a Comissão conclui que estes investimentos não podem ser atribuídos especificamente à Ryanair. Por conseguinte, não é pertinente atribuir custos de investimentos incrementais aos contratos de 2001.

Custos marginais operacionais esperados

- (534) Os custos marginais operacionais esperados dos contratos de 2001 equivalem aos custos operacionais esperados diretamente atribuíveis à Ryanair, a que a Comissão juntou uma parte dos custos operacionais indiretos esperados na proporção do número de passageiros da Ryanair em relação ao número total de passageiros. A Comissão sublinha que se, com base nesta hipótese, o valor atual líquido dos contratos de 2002 é positivo, sê-lo-ia *a fortiori* se os custos marginais operacionais esperados tivessem sido determinados através de uma regressão linear, como proposto no estudo apresentado pela Oxera relativamente à Ryanair.

Receitas marginais esperadas

- (535) Contra a opinião da Ryanair, a análise da Comissão excluiu qualquer valor residual do contrato com a Ryanair, porque o efeito a longo prazo que a publicidade tem no tráfego total em Charleroi é pouco documentado e dificilmente mensurável.

Valor atual líquido dos contratos de 2001

(536) Os resultados do cálculo do valor atual líquido são apresentados no quadro 21. Revelam igualmente uma contribuição incremental da Ryanair positiva para todos os anos considerados.

Quadro 21

Fluxos de caixa esperados da medida de 2001

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Número de passageiros da Ryanair com partida do aeroporto	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
Número total de passageiros com partida do aeroporto	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
Receitas por passageiro com partida do aeroporto															
Taxa de passageiros	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
Taxa de embarque	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
Combustível	[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]
Loja franca	[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
Outros estabelecimentos comerciais	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Horeca	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Parque de estacionamento	[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]
Handling	[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]
Comissão/Venda	[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]
Total	[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) Dado que a contribuição incremental da Ryanair é positiva em todos os anos considerados, o valor atual líquido do contrato será necessariamente positivo, independentemente do custo médio ponderado do capital considerado.
- (538) A título ilustrativo, a Comissão calculou, no entanto, o VAL com base num custo médio entre 8,7 e 9 %. A taxa de desconto utilizada para calcular o VAL dos contratos é o custo médio ponderado do capital da entidade que concede o auxílio no momento da concessão. No caso vertente, as receitas e os custos inerentes ao contrato com a Ryanair afetam as contas da BSCA. A Comissão decidiu, por isso, utilizar como taxa de desconto o custo do capital da BSCA. O cálculo do custo médio ponderado do capital da BSCA baseia-se nas diversas hipóteses seguintes:
- um financiamento exclusivo por capitais próprios;
 - um prémio de risco de 5,51 % ⁽¹⁹³⁾;
 - um coeficiente beta de 0,69 ⁽¹⁹³⁾;
 - um custo antes de impostos do capital colocado sem risco entre 4,9 % e 5,2 %;
 - uma taxa de imposto de 40,2 %.
- (539) Assim, a título ilustrativo, com base na taxa média entre 8,7 e 9 % (ou seja, 8,85 %), a Comissão concluiu que o valor atual líquido era positivo e se elevava a 19,5 milhões de EUR.

Quadro 22

Valor atual líquido (VAL) da medida de 2001

<i>(milhões de EUR)</i>	
	Taxa de desconto de 8,85 %
VAL	19,5

Este VAL positivo, bem como as contribuições positivas em todos os anos, mostram que se podia esperar que os contratos de 2001 aumentassem a rentabilidade da Região-SOWAER-BSCA.

- (540) Relativamente ao compromisso assumido pela Região de indemnizar a Ryanair pelos prejuízos que a companhia viesse a sofrer devido a uma eventual alteração do nível das taxas aeroportuárias ou dos horários de abertura do aeroporto durante os anos de 2001 a 2016, a Comissão constata que essa indemnização não pode exceder os prejuízos sofridos diretamente pela Ryanair em consequência dessa alteração. Assim, na hipótese de a Região pagar uma indemnização à Ryanair em aplicação desta disposição, a Ryanair não ficaria numa situação mais favorável do que aquela em que se encontraria se a Região tivesse respeitado o seu compromisso. Esta disposição não concede, por conseguinte, uma vantagem suplementar à Ryanair.
- (541) Além disso, em conformidade com o ponto 66 das orientações relativas à aviação, estes acordos inscrevem-se no quadro de uma estratégia global do aeroporto que se espera leve à rentabilidade pelo menos a longo prazo. A estratégia da BSCA consistia em desenvolver o tráfego no aeroporto de Charleroi, nomeadamente, com o intuito de aumentar as suas receitas e, desse modo, cobrir melhor os seus custos fixos e tornar-se rentável. Para esse efeito, a BSCA decidiu especializar-se no segmento dos voos ponto a ponto de curto e médio curso, nomeadamente nos voos *low-cost*. A BSCA baseava esta estratégia nos estudos encomendados a consultores externos no final dos anos 1990. Segundo alguns desses estudos ⁽¹⁹⁴⁾, o aeroporto de Charleroi beneficiava de vantagens comparativas para crescer nesse segmento, nomeadamente os seus baixos custos. Assim, segundo uma «nota de orientação estratégica» da BSCA de 31 de julho de 2001, a BSCA tinha por objetivo atingir 2,5 a 3 milhões de passageiros ⁽¹⁹⁵⁾ até 2010, o que, segundo a nota, «*não parece utópico devido à implantação da base da Ryanair e ao crescimento do transporte aéreo*». Os acordos de 2001 inscrevem-se, por conseguinte, no quadro desta estratégia de crescimento do tráfego e das receitas.

⁽¹⁹³⁾ Ver nota 156.

⁽¹⁹⁴⁾ IATA, Roland Berger international, estudo encomendado pela empresa Grands Travaux de Marseille.

⁽¹⁹⁵⁾ Incluindo os passageiros de partida e chegada.

- (542) Uma vez que o critério do operador privado numa economia de mercado foi respeitado, os contratos de 2001 não constituem um auxílio estatal.
- ii) Enquadramento comercial provisório de 2004
- (543) A fim de determinar se o enquadramento comercial de 2004 contribuía, de um ponto de vista *ex ante*, para a rentabilidade da entidade que concedeu o auxílio, em conformidade com o ponto 63 das orientações relativas à aviação, a Comissão determinou se o VAL do enquadramento comercial de 2004 foi positivo para a coletividade Região-SOWAER-BSCA. O cenário alternativo à decisão de adotar o enquadramento comercial de 2004 consistia em não celebrar o contrato com a Ryanair e, portanto, em renunciar às receitas e aos custos incrementais associados ao tráfego da Ryanair.
- (544) Em 22 de janeiro de 2004, previamente à conclusão do enquadramento comercial provisório de 2004, a BSCA atualizou o seu plano de negócios. De acordo com a Bélgica, o plano de negócios de 22 de janeiro de 2004 foi elaborado na sequência da decisão de 2004, a fim de validar a nova proposta a submeter à Ryanair ⁽¹⁹⁶⁾. Mas, por um lado, esse plano de negócios abrange não só as receitas obtidas graças ao tráfego gerado pela Ryanair, como também as receitas obtidas graças ao tráfego gerado pelas outras companhias aéreas. Por outro lado, só identifica as receitas e os custos da BSCA, quando, para aplicar o critério do operador numa economia de mercado, importa considerar que a entidade que celebrou o enquadramento comercial provisório de 2004 com a Ryanair é a coletividade Região-SOWAER-BSCA.
- (545) A Comissão reconstituiu, por isso, um plano de negócios para a coletividade Região-SOWAER-BSCA, incluindo apenas as receitas e os custos das atividades económicas relacionadas com o enquadramento comercial de 2004. Para esse efeito, a Comissão tomou por base o plano de negócios geral da BSCA de 22 de janeiro de 2004 e aplicou o mesmo método que utilizou para os contratos de 2001 e descrito no considerando (525).
- (546) A fim de determinar os custos marginais atribuíveis ao enquadramento comercial provisório de 2004, a Comissão analisou, designadamente, se a Região, a SOWAER e a BSCA deviam esperar a realização de alguns investimentos em virtude do enquadramento comercial de 2004. Recorde-se que o enquadramento comercial de 2004 foi criado para colmatar a lacuna jurídica criada pela anulação dos contratos de 2001 na sequência da decisão da Comissão de 2004. Nos termos deste enquadramento comercial, a coletividade formada pela Região-SOWAER-BSCA não era obrigada a realizar novos investimentos. Os investimentos da Convenção SOWAER/BSCA de 2002, bem como os investimentos de 2003, já estavam aprovados e os trabalhos já tinham começado. Além disso, como mencionado no considerando (533), o programa de investimentos integrado na Convenção SOWAER/BSCA de 2002 teria provavelmente sido adotado mesmo na ausência dos contratos com a Ryanair. O mesmo acontece com a revisão de 2003 do programa de investimentos, que se inscrevia na mesma lógica de desenvolvimento do aeroporto com uma clientela, se possível, diversificada em termos de companhias aéreas. A Comissão conclui, portanto, que não é relevante atribuir custos de investimentos incrementais ao enquadramento comercial provisório de 2004.
- (547) Com base nestes pressupostos, a Comissão determinou que os fluxos de caixa relevantes para analisar a rentabilidade do enquadramento comercial de 2004 são os seguintes:

⁽¹⁹⁶⁾ Resposta da Bélgica apresentada em 18 de março de 2014 à Comissão (resposta à pergunta 10).

Quadro 23

Fluxos de caixa esperados da medida de 2004

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Número de passageiros da Ryanair com partida do aeroporto	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
Número total de passageiros com partida do aeroporto	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
Receitas por passageiro com partida do aeroporto												
Taxa de passageiros	7,00	7,00	7,50	7,50	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Taxa de embarque	1,00	1,00	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Handling	[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]
Combustível	[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]
Concessões comerciais	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]
Total	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]
Custos por passageiro com partida do aeroporto												
Contribuição para a promoção	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Outros bens e serviços	[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]
Salários e encargos sociais	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]
Subtotal	[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]
Custos de arranque	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
Total	[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]
Receita total por passageiro da Ryanair com partida do aeroporto	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]
Custo total por passageiro da Ryanair com partida do aeroporto	[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]
Contribuição incremental por passageiro da 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]
Contribuição incremental total da Ryanair (milhões de 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) Estes fluxos demonstram uma contribuição incremental positiva da Ryanair para todos os anos considerados. Assim, o enquadramento comercial tem necessariamente um valor atual líquido positivo, independentemente do custo médio ponderado do capital usado.
- (549) No entanto, a fim de calcular o VAL da medida de 2004, a Comissão determinou, a título ilustrativo, a taxa de desconto a utilizar. Esta taxa é o custo médio ponderado do capital da entidade que concede o auxílio no momento da concessão. Tal como especificado no considerando (538), a Comissão tomou em consideração o custo médio ponderado do custo do capital da BSCA. Com base nas hipóteses seguintes, a Comissão considerou que esse custo se elevava a 9,7 %:
- um financiamento exclusivo por capitais próprios;
 - um prémio de risco de 5,72 % ⁽¹⁹⁷⁾;
 - um coeficiente beta de 0,95 ⁽¹⁹⁷⁾;
 - um custo antes de impostos do capital colocado sem risco entre 4,2 % e 4,4 %;
- (550) O quadro seguinte apresenta os resultados do cálculo do valor atual líquido do enquadramento comercial de 2004, utilizando uma taxa de desconto de 9,7 %.

Quadro 24

Valor atual líquido (VAL) da medida de 2004

(milhões de EUR)

	Taxa de desconto de 9,7 %
VAL	53

Este VAL positivo confirma que se podia esperar que o enquadramento comercial de 2004 aumentasse a rentabilidade da Região-SOWAER-BSCA.

- (551) O ponto 66 das orientações relativas à aviação estabelece que os acordos devem inscrever-se no quadro de uma estratégia global do aeroporto que se espera leve à rentabilidade pelo menos a longo prazo. A este respeito, na sua reunião de 15 de abril de 2004, o Conselho de Administração da BSCA tomou conhecimento das propostas apresentadas à Ryanair e mandou «o administrador delegado para proceder a uma validação do plano de negócios da BSCA e avaliar as eventuais consequências das propostas em questão». «A análise global deve também confirmar, sob todos os pontos de vista, que a sustentabilidade e o futuro do aeroporto não são, em caso algum, comprometidos e que a BSCA dispõe a longo prazo de margem de manobra suficiente para prosseguir o seu desenvolvimento». Na sua reunião seguinte, em 6 de maio de 2004, o «Conselho de Administração constatou que as propostas recentemente debatidas em Dublin com os representantes da Ryanair, poderão, tendo em conta o crescimento previsível do aeroporto, assegurar em Charleroi a manutenção das operações da companhia Ryanair nas condições do plano de negócios inicial (...)». Uma vez que o próprio plano de negócios inicial se inscrevia numa estratégia de desenvolvimento a longo prazo, a Comissão conclui, por conseguinte, que o enquadramento comercial de 2004 se inscrevia na mesma estratégia.
- (552) Uma vez que o critério do operador privado numa economia de mercado foi respeitado, o enquadramento comercial de 2004 não constitui um auxílio estatal.

iii) Contrato de 2005

- (553) A fim de determinar se o contrato de 2005 contribuía, de um ponto de vista *ex ante*, para a rentabilidade da entidade que concedeu o auxílio, em conformidade com o ponto 63 das orientações relativas à aviação, a Comissão determinou se o VAL do contrato de 2005 foi positivo para a coletividade Região-SOWAER-BSCA. O cenário alternativo consistia na cessação do acordo com a Ryanair, após o termo de validade, em março de 2006, da carta da BSCA à Ryanair, de 24 de junho de 2004.

⁽¹⁹⁷⁾ Ver nota 156.

- (554) Para calcular o VAL, a Comissão reconstituiu um plano de negócios para a coletividade Região-SOWAER-BSCA, incluindo apenas as receitas e os custos das atividades económicas relacionadas com o contrato de 2005. Para esse efeito, a Comissão tomou por base o plano de negócios geral da BSCA de 24 de janeiro de 2004 que, de acordo com a Bélgica, é o plano de negócios elaborado na sequência da decisão de 2004, a fim de validar a nova proposta a submeter à Ryanair e que conduziu à proposta enviada à Ryanair em 9 de dezembro de 2005 ⁽¹⁹⁸⁾. A Comissão aplicou, em seguida, a mesma metodologia utilizada para os contratos de 2001, descrita no considerando (524).
- (555) A fim de determinar os custos marginais atribuíveis ao contrato de 2005, a Comissão analisou, designadamente, se a Região, a SOWAER e a BSCA deviam esperar a realização de alguns investimentos em virtude do contrato de 2005. Nos termos deste contrato, a coletividade formada pela Região-SOWAER-BSCA não era obrigada a realizar novos investimentos. Os investimentos da Convenção SOWAER/BSCA de 2002, bem como os investimentos de 2003, já estavam aprovados e os trabalhos já tinham começado. Além disso, como mencionado no considerando (533), o programa de investimentos integrado na Convenção SOWAER/BSCA de 2002 teria provavelmente sido adotado mesmo na ausência dos contratos com a Ryanair. O mesmo acontece com a revisão de 2003 do programa de investimentos, que se inscrevia na mesma lógica de desenvolvimento do aeroporto com uma clientela, se possível, diversificada em termos de companhias aéreas. A Comissão conclui, portanto, que não é relevante atribuir custos de investimentos incrementais ao contrato de 2005.
- (556) Com base nestes pressupostos, a Comissão determinou que os fluxos de caixa relevantes para analisar a rentabilidade da medida de 2005 são os seguintes:

⁽¹⁹⁸⁾ Ver nota 198.

Quadro 25

Fluxos de caixa esperados da medida de 2005

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Número de passageiros da Ryanair com partida do aeroporto	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
Número total de passageiros com partida do aeroporto	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
Receitas por passageiro com partida do aeroporto										
Taxa de passageiros	2,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Taxa de aterragem	[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]
Concessões comerciais	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]
Handling	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]
Combustível	[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]
Taxa de acesso à infraestrutura	[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]
Total	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]
Custos por passageiro com partida do aeroporto										
Contribuição para a promoção	0,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Compras na loja franca										
Fundo para o Ambiente										
Outros bens e serviços	[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]
Salários e encargos sociais	[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
Custos de arranque	0,05									
Subtotal	[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]
Custos fixos por passageiro	[0-0,1]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Custos totais por passageiro com partida do aeroporto	[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]
Contribuição incremental total por passageiro da Ryanair com partida do aeroporto antes dos investimentos (EUR)	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]
Contribuição incremental total da Ryanair antes dos investimentos (milhões de EUR)	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]

- (557) Estes fluxos demonstram uma contribuição incremental da Ryanair positiva para todos os anos considerados. Assim, o contrato de 2005 tem necessariamente um valor atual líquido positivo, independentemente do custo médio ponderado do capital usado.
- (558) No entanto, a fim de calcular o VAL da medida de 2005, a Comissão determinou, a título ilustrativo, a taxa de desconto a utilizar. Esta taxa é o custo médio ponderado do capital da entidade que concede o auxílio no momento da concessão. Tal como especificado no considerando (538), a Comissão tomou em consideração o custo médio ponderado do custo do capital da BSCA. Com base nas hipóteses seguintes, a Comissão considerou que esse custo se elevava a 9,3 %:
- um financiamento exclusivo por capitais próprios,
 - um prémio de risco de 5,74 % ⁽¹⁹⁹⁾,
 - um coeficiente beta de 0,97 ⁽¹⁹⁹⁾,
 - um custo antes de impostos do capital colocado sem risco entre 3,5 % e 3,9 %.
- (559) O quadro seguinte apresenta os resultados do cálculo do valor atual líquido do contrato de 2005, utilizando uma taxa de desconto de 9,3 %.

Quadro 26

Valor atual líquido (VAL) da medida de 2005

(milhões de EUR)

	Taxa de desconto de 9,3 %
VAL	80,6

O VAL positivo mostra que se podia esperar que o contrato de 2005 aumentasse a rentabilidade da Região-SOWAER-BSCA.

- (560) No que diz respeito à condição prevista no ponto 66 das orientações relativas à aviação, segundo a qual o acordo deve inscrever-se no quadro de uma estratégia global do aeroporto para atingir a rentabilidade, uma nota de 8 de dezembro de 2005, destinada a apresentar ao Conselho de Administração da BSCA a proposta comercial da BSCA à Ryanair, esclarece que a proposta assenta num plano de negócios para 2006-2015. O Conselho de Administração é instado a assegurar que esse plano produza uma rentabilidade aceitável e suficiente para absorver as variâncias esperadas no futuro e ligadas às estimativas orçamentais (uma nota de fim de página indica que o plano de negócios é elaborado com base em estimativas aproximadas dos custos e receitas). A BSCA recorda que as tarifas praticadas para a assistência em escala («handling») «devem permitir cobrir os custos e obter uma margem de lucro razoável». Mais adiante na nota, a BSCA especifica que os «custos relativos à assistência em escala e o respetivo controlo constituem a pedra angular da proposta apresentada à Ryanair. Uma parte significativa destes custos é fixa ou semivariável e o custo por passageiro está, por conseguinte, ligado ao volume de passageiros tratados. A proposta comercial (com a Ryanair) prevê um número mínimo de rotações e o incumprimento deste requisito implicaria muito provavelmente uma perda ao nível da atividade de handling por parte da BSCA. São previstas sanções para compensar essa perda». Com base nestes elementos, a Comissão conclui que, embora a proposta comercial da BSCA à Ryanair comportasse determinados riscos na perspetiva da BSCA, nomeadamente o risco de a rentabilidade ser insuficiente na hipótese de o tráfego da Ryanair ser mais baixo do que o previsto, esta proposta era baseada numa estratégia de desenvolvimento através da qual a BSCA esperava, graças ao tráfego suscitado pela Ryanair, reduzir os seus custos por passageiro e, assim, gerar uma margem de lucro suficiente.
- (561) Uma vez que o critério do operador privado numa economia de mercado foi respeitado, o contrato de 2005 não constitui um auxílio estatal.

⁽¹⁹⁹⁾ Ver nota 156.

iv) Cessão das participações da BSCA na Promocy à Ryanair

- (562) Em 31 de março de 2010, a BSCA cedeu à Ryanair a sua participação de 50 % na Promocy. A BSCA vendeu as ações pelo seu valor contabilístico (ou seja, 100 EUR por ação) num montante total de 31 100 EUR. A totalidade dos riscos e obrigações da BSCA enquanto acionista da Promocy foi transferida para a Ryanair.
- (563) No momento dessa cessão, a tesouraria da Promocy ascendia a 261 073 EUR (saldo do ativo, após dedução do capital e da reserva legal) ⁽²⁰⁰⁾. A BSCA cedeu, portanto, as suas participações na Promocy à Ryanair por menos 99 436 EUR do que o valor de metade da tesouraria da Promocy.
- (564) No entanto, a Bélgica sublinha que, no momento da cessão, existia um litígio fiscal. A BSCA teria de suportar metade do valor em litígio se tivesse conservado as suas participações na Promocy. Por conseguinte, segundo a Bélgica, a BSCA decidiu vender as suas ações pelo seu valor contabilístico.
- (565) A Bélgica enviou um memorando de 24 de fevereiro de 2010 do diretor financeiro da BSCA destinado ao Conselho de Administração da BSCA, recomendando que aprovasse a cessão pela BSCA das suas participações na Promocy pelo seu valor contabilístico. Este memorando recordava que a Promocy já não tinha atividade desde a celebração, em 2005, do novo contrato com a Ryanair. Na sequência da abertura de um inquérito e processo judicial relativo ao litígio supramencionado, tinha sido decidido manter a Promocy no estado de inatividade em que se encontrava. Depois disso, tendo em conta a morosidade do processo judicial, a BSCA e a Ryanair tinham decidido liquidar a Promocy. Segundo o memorando, a BSCA propôs então à Ryanair partilhar o ativo líquido, que ascendia a cerca de 350 000 EUR. A Ryanair afirmou preferir «esvaziar» os ativos líquidos através de derradeiras operações de marketing. Na pendência do processo judicial, a BSCA opôs-se à retoma dessas operações de marketing. Para sair deste impasse, a BSCA propôs à Ryanair a cessão das suas participações pelo seu valor contabilístico, ou seja, 31 100 EUR, com base numa convenção assinada com demissão imediata da BSCA enquanto administradora da Promocy. O memorando indicava que os revisores de contas e o conselho jurídico da BSCA tinham dado o seu acordo, «conscientes, tal como nós, de que esta é, sem dúvida, a única via de saída». O autor do memorando recomendava ao Conselho de Administração que aprovasse a operação de cessão, o que sucedeu por unanimidade.
- (566) A Comissão considera que a Bélgica apresentou elementos suficientes sobre a existência do litígio e a sua dimensão, transmitindo à Comissão as declarações de retificação fiscal ⁽²⁰¹⁾.
- (567) Por conseguinte, a Comissão considera que a BSCA se comportou como um operador numa economia de mercado ao opor-se à retoma das operações de marketing e ao propor à Ryanair a cessão das suas participações pelo seu valor contabilístico para sair do impasse. Por conseguinte, a medida não constitui um auxílio estatal.

v) Adenda de 2010

- (568) Na secção 6.2.1, a Comissão demonstrou que, quando a adenda de 2010 foi celebrada, os recursos da BSCA não eram recursos estatais e que, além disso, a decisão da BSCA de celebrar a adenda de 2010 não era imputável ao Estado.
- (569) No entanto, na hipótese de se considerar que esta conclusão da Comissão não tem fundamento, que a adenda de 2010 foi concedida através de recursos estatais e que a decisão de celebrar a adenda de 2010 era imputável ao Estado, há que examinar se a adenda de 2010 concedeu uma vantagem à Ryanair.
- (570) Nesta hipótese, seria pertinente considerar que a entidade que concedeu a medida é a Região/SOWAER/BSCA. Há que verificar, portanto, se a Região/SOWAER/BSCA se comportou como um operador numa economia de mercado ao celebrar a adenda de 2010.

⁽²⁰⁰⁾ Ver nota 76.

⁽²⁰¹⁾ As declarações de retificação fiscal foram transmitidas à Comissão pela Bélgica em 22 de julho de 2014. Foram recebidas pela Promocy posteriormente à cessão. Referem-se aos exercícios de 2003, 2004, 2005 e 2006 e, no total, dizem respeito a um montante de cerca de 15 milhões de EUR.

(571) A adenda de 2010 prevê:

- uma derrogação do nível geral da taxa para as pessoas com mobilidade reduzida (a seguir, «PMR»), nos termos da qual a Ryanair pagará [10-30] cents por passageiro para o ano que vai de 1 de fevereiro de 2009 a 31 de janeiro de 2010; além disso, as regras de indexação da taxa PMR preveem uma redução da tarifa proporcional ao aumento do tráfego gerado pela Ryanair ⁽²⁰²⁾;
- uma redução de [10-50] cents por passageiro da Ryanair sobre as tarifas da assistência em escala.

(572) De acordo com a Bélgica, esta adenda é o resultado das negociações entre a BSCA e a Ryanair na sequência da redução para a BSCA dos custos dos serviços de assistência em escala, graças à introdução pela Ryanair de novos procedimentos, como o pagamento das bagagens de porão (que reduziu consideravelmente o número de bagagens a registar) e o registo obrigatório das bagagens através da Internet. De acordo com a Bélgica, a BSCA decidiu partilhar com a Ryanair o benefício desta redução de custos em contrapartida do compromisso da Ryanair de basear quatro aviões suplementares em Charleroi.

(573) A assinatura da adenda de 6 de dezembro de 2010 surge nas seguintes circunstâncias:

- a Ryanair introduziu novos procedimentos, como o registo obrigatório através da Internet («web check-in») e o pagamento das bagagens de porão, reduzindo assim o número de bagagens a registar e permitindo uma redução de custos para a BSCA;
- em maio de 2009, a BSCA discutiu com a Ryanair um eventual aumento do número de aviões e uma redução dos encargos de assistência em escala («handling») devido à introdução dos novos procedimentos pela Ryanair;
- em 30 de novembro de 2009, a Ryanair escreveu à BSCA ⁽²⁰³⁾ para lhe propor a celebração de um acordo sobre uma redução dos encargos de assistência em escala de [10-50] cents, correspondente a metade das economias realizadas pela BSCA graças à introdução dos novos procedimentos pela Ryanair. A Ryanair indicou também que não pretendia pagar a taxa PMR. A Ryanair confirmou ainda os seus planos de expansão em Charleroi;
- em 2 de dezembro de 2009, o presidente da BSCA comunicou por escrito à Ryanair que, antes de examinar a possibilidade de lhe atribuir novas faixas horárias, iria apresentar ao Conselho de Administração da BSCA o pedido da Ryanair com vista a uma redução das taxas de assistência em escala;
- segundo a Bélgica, seguiu-se um acordo verbal sobre a expansão da atividade e as reduções de custos (a Bélgica indica que não houve contrato escrito, nesta fase, tendo em conta a necessidade de aprovação do processo por parte do Conselho de Administração e o debate em curso sobre a taxa PMR);
- em 8 de janeiro de 2010, o diretor financeiro da BSCA transmitiu ao Conselho de Administração da BSCA uma nota interna e documentos financeiros para demonstrar o interesse do acolhimento de quatro aviões suplementares nas condições acordadas (isto é, uma redução de [10-50] cents por passageiro para o *handling*). Estes documentos incluíam:
 - uma demonstração de resultados previsionais que mostra o impacto nos resultados pelo facto de a Ryanair basear 4 aviões suplementares em Charleroi;
 - uma folha de cálculo que permite à BSCA determinar a sua margem de negociação para conceder um desconto suplementar à Ryanair sobre as taxas de assistência em escala, mantendo uma rentabilidade suficiente na assistência em escala e um aumento de receitas provenientes das atividades comerciais não aeronáuticas (loja franca, Horeca, estacionamento, autocarros ...);
- em 24 de fevereiro de 2010, a Ryanair aceitou finalmente pagar [10-30] cents por passageiro a título da taxa PMR, desde que esse montante fosse reduzido nos anos seguintes proporcionalmente ao aumento do tráfego da Ryanair em Charleroi;

⁽²⁰²⁾ Ver nota 74.

⁽²⁰³⁾ Carta da Ryanair à BSCA em 30 de novembro de 2009, comunicada pela Bélgica em 22 de julho de 2014.

- em 29 de abril de 2010, o projeto de adenda foi discutido no Conselho de Administração da BSCA; o Diretor-Geral da BSCA indicou que a adenda já estava a ser aplicada (chegada dos 4 aviões para a época de verão de 2010);
- em 6 de dezembro de 2010, a BSCA e a Ryanair aprovaram a adenda de 2010, já em aplicação.

1. No que se refere à redução de [10-50] cents sobre as taxas de assistência em escala concedida pela BSCA

- (574) Em primeiro lugar, a Comissão sublinha que esta redução representava apenas metade das economias realizadas pela BSCA graças aos procedimentos introduzidos pela Ryanair. A Comissão observa igualmente que a Ryanair tinha conhecimento ⁽²⁰⁴⁾ da dimensão da poupança realizada pela BSCA, o que dificultava a negociação para a BSCA.
- (575) Em segundo lugar, a Comissão admite que se tornava mais difícil para a BSCA recusar esta redução pelo facto de a Ryanair pretender basear quatro aviões suplementares em Charleroi. Ora, dado que a Ryanair representava um tráfego de 3 289 725 milhões de passageiros em 2009 e partindo do princípio de que metade destes passageiros eram passageiros com partida do aeroporto, a redução de [10-50] cents por passageiro representava uma perda de receitas para a BSCA de [500 000-2 000 000] EUR, ou seja, muito menos do que o aumento do EBIT ⁽²⁰⁵⁾ de [3-7] milhões que, de acordo com os cálculos da BSCA, podia ser esperado das quatr ⁽²⁰⁶⁾ o aeronaves suplementares.

2. No que se refere à redução de [10-30] cents sobre a taxa PMR concedida à Ryanair

- (576) A Bélgica alega que o Regulamento (CE) n.º 1107/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁰⁷⁾ prevê a possibilidade (mas não a obrigação) de estabelecer uma taxa PMR para recuperar os custos gerados para os aeroportos ⁽²⁰⁸⁾. De acordo com a Bélgica, era extremamente difícil para a BSCA cobrar essa taxa junto das companhias aéreas. A BSCA tentou obter da Ryanair uma contribuição para o custo de organização do serviço PMR, mas a Ryanair sempre se recusou a pagar a taxa prevista pela BSCA, porque contestava o montante por diversos motivos ⁽²⁰⁹⁾. De acordo com a Bélgica, a adenda de 2010 permitiu chegar a um acordo com a Ryanair sobre o pagamento de uma taxa PMR de montante mais reduzido do que a tarifa geral, mas, ainda assim, não nulo.
- (577) A Comissão constata que, até 2010, a Ryanair não pagava qualquer taxa PMR e que a BSCA não parecia impor à Ryanair o pagamento dessa taxa. Assim, um acordo, mesmo relativo a um montante reduzido, melhorava a rentabilidade da BSCA.
- (578) Além disso, a Comissão observa que uma redução de [10-30] cents por passageiro com partida do aeroporto representava para a BSCA uma perda de receitas de cerca de [100 000-300 000] EUR ⁽²¹⁰⁾. Somada à redução de [10-50] cents por passageiro com partida do aeroporto sobre as taxas de assistência em escala, o montante total dos lucros cessantes para a BSCA elevava-se a cerca de [0,6-2,3] milhões de EUR, ou seja, muito menos do que o aumento do EBIT ⁽²¹¹⁾ de [3-7] milhões que, de acordo com os cálculos da BSCA ⁽²¹²⁾, podia ser esperado das quatro aeronaves suplementares.

⁽²⁰⁴⁾ Ver carta da Ryanair de 30 de novembro de 2009.

⁽²⁰⁵⁾ Earnings before interests and taxes (receitas antes de juros e impostos).

⁽²⁰⁶⁾ Ver demonstração de resultados previsional enviada ao Conselho de Administração da BSCA.

⁽²⁰⁷⁾ Regulamento (CE) n.º 1107/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho de 2006, relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo (JO L 204 de 26.7.2006, p. 1).

⁽²⁰⁸⁾ O artigo 8.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, de 5 de julho de 2006, relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo estabelece que «para o financiamento dessa assistência, a entidade gestora do aeroporto pode cobrar uma taxa específica, numa base não discriminatória, aos utilizadores do aeroporto».

⁽²⁰⁹⁾ Eram quatro os motivos:

- na Ryanair, o número de PMR a bordo é limitado a 4 (com base nas autorizações emitidas pelas autoridades irlandesas responsáveis pela segurança para o tipo de avião operado), enquanto as outras companhias que operam no aeroporto de Bruxelas-Sul Charleroi não fixaram um número máximo de PMR por voo;
- a Ryanair impõe a obrigação de anunciar a presença de PMR a bordo com 48 horas de antecedência; caso contrário, o serviço não é assegurado; as outras companhias não impõem nenhuma obrigação deste tipo, o que pressupõe a tomada a cargo pela BSCA apesar do incumprimento do anúncio prévio e implica custos suplementares para a BSCA;
- o cumprimento das horas de chegada e de partida pela Ryanair permite organizar o serviço de forma mais eficaz;
- o procedimento claro e amplamente aplicado pela Ryanair em relação às PMR (solicitando-lhes que cheguem ao aeroporto o mais tardar 1 hora e 40 minutos antes da partida do voo) permite otimizar o serviço para a BSCA e, consequentemente, reduzir os custos relativamente às outras companhias aéreas.

⁽²¹⁰⁾ Sabendo que a Ryanair representava um tráfego de 3 289 725 de passageiros em 2009 e partindo do princípio de que metade destes passageiros eram passageiros com partida do aeroporto

⁽²¹¹⁾ Ver nota 209.

⁽²¹²⁾ Ver nota 210.

- (579) No que diz respeito à condição prevista no ponto 66 das orientações relativas à aviação, segundo a qual o acordo deve inscrever-se no âmbito de uma estratégia global destinada a levar à rendibilidade do aeroporto, a adenda de 2010 surge como uma adaptação relativamente limitada do acordo de 2005 – e não como reformulação deste acordo – o qual se baseia, por sua vez, numa estratégia de desenvolvimento através da qual a BSCA conta, graças ao tráfego suscitado pela Ryanair, aumentar as suas receitas aeronáuticas e não aeronáuticas, reduzindo simultaneamente os seus custos por passageiro, e assim obter uma margem de lucro suficiente a mais ou menos longo prazo.
- (580) Na hipótese de se considerar que a adenda de 2010 foi concedida através de recursos estatais e que a decisão de conceder a adenda de 2010 era imputável ao Estado, deveria então concluir-se que a Região-SOWAER-BSCA se comportou como operador numa economia de mercado ao celebrar a adenda de 2010 e que esta última não constitui um auxílio de Estado.

6.2.3. Conclusão sobre a existência de auxílios estatais a favor da Ryanair

- (581) A Comissão conclui que:

- a adenda de 2010 não foi concedida através de recursos estatais e a decisão de conceder a adenda de 2010 não era imputável ao Estado,
- i) os acordos de 2001, ii) o decreto ministerial de 11 de junho de 2004 e a carta da BSCA de 24 de junho de 2004, iii) a adenda de 2005 e iv) a cessão pela BSCA das suas participações na Promocy satisfazem o critério do operador numa economia de mercado.

As medidas a favor da Ryanair não constituem, portanto, auxílios estatais.

6.3. Compatibilidade com o mercado interno dos auxílios a favor da BSCA

- (582) Como se concluiu no considerando (487), as convenções de 2002 e a decisão de investimento de 2003 constituem auxílios estatais a favor da BSCA. Estes auxílios devem-se ao facto de resultar das convenções de 2002 e da decisão de investimento de 2003 uma taxa de concessão demasiado baixa para as infraestruturas disponibilizadas pela Região-SOWAER, os serviços prestados e as subvenções concedidas, até ao termo da subconcessão dominial concedida à BSCA, isto é, até 2040. Estes auxílios permitem à BSCA reduzir os seus custos de funcionamento, neste caso a taxa de concessão. Constituem, portanto, auxílios ao funcionamento, que foram recebidos desde 2002 e continuarão a ser recebidos até 2040, caso não sejam tomadas medidas corretivas para alterar as regras de cálculo da taxa de concessão. Por outro lado, importa recordar, para afastar a tese segundo a qual estes auxílios poderiam constituir auxílios ao investimento, que é à SOWAER, e não à BSCA, que incumbe realizar e financiar o programa de investimentos anexo à Convenção SOWAER/BSCA e que a SOWAER é detentora dos edifícios e das infraestruturas em que esses investimentos são realizados. Os auxílios identificados pela Comissão não visam, portanto, reduzir os custos de investimento que a BSCA deve normalmente suportar e, portanto, não constituem auxílios ao investimento, mas sim auxílios ao funcionamento.
- (583) O objetivo da presente secção consiste em determinar se esses auxílios ao funcionamento a favor da BSCA podem ser compatíveis com o mercado interno. Além disso, tal como se concluiu no considerando (487), a Comissão não exclui que o aumento de capital da BSCA, subscrito pela SOWAER em 2002, possa igualmente constituir um auxílio estatal a favor da BSCA. Tratando-se de um aumento de capital, se esta medida constituir um auxílio, será também um auxílio ao funcionamento. Na análise da compatibilidade que se segue, a Comissão incluirá igualmente o aumento de capital, partindo do pressuposto de que constitui um auxílio.

6.3.1. Compatibilidade com base no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE

- (584) De acordo com a Bélgica (ver secção 5.1.2.2), a subvenção paga pela Região para certos serviços relacionados com a atividade aeroportuária, mesmo admitindo que a Comissão possa considerar que constitui um auxílio, é, em qualquer caso, compatível com o mercado interno com base no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.
- (585) No considerando (410), a Comissão expôs as razões pelas quais considera que os serviços de natureza económica para os quais a Região concede uma subvenção não podem ser qualificados como serviços económicos de interesse geral.

- (586) Além disso, a Comissão considera que é necessário analisar a compatibilidade da medida decorrente das convenções de 2002 no seu conjunto (a saber, a taxa de concessão inferior à taxa correspondente ao preço de mercado, tendo em conta as subvenções pagas pela Região à BSCA) e não apenas a compatibilidade da subvenção da Região.
- (587) A Comissão conclui que as medidas a favor da BSCA não podem ser consideradas compatíveis com o mercado interno com base no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE, ou nas decisões e enquadramentos baseados nesta mesma disposição.

6.3.2. Compatibilidade com base no artigo 107.º, n.º 3, do TFUE

- (588) Em conformidade com o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, podem ser considerados compatíveis com o mercado interno os auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas atividades ou regiões económicas, quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum.
- (589) Nos termos do ponto 172 das orientações relativas à aviação, que entraram em vigor em 4 de abril de 2014, a Comissão «aplicará os princípios estabelecidos nas presentes orientações a todos os casos relativos a auxílios ao funcionamento (notificações pendentes e auxílios ilegais não notificados) concedidos a aeroportos mesmo se o auxílio tiver sido concedido antes de 4 de abril de 2014 e do início do período de transição».
- (590) Segundo algumas partes, a aplicação das orientações relativas à aviação a um auxílio concedido antes da entrada em vigor das referidas orientações seria contrária aos princípios gerais do direito (ver secção 4.1.2(b)).
- (591) A este respeito, a Comissão sublinha que, no seu acórdão *Vizcaya* ⁽²¹³⁾, o Tribunal Geral observou que:
- a aplicação de novas regras a um auxílio executado sem ter sido notificado não constitui uma situação adquirida anteriormente, mas uma situação em curso,
 - a aplicação eficaz das regras da União exige que a Comissão possa, em qualquer momento, adaptar a sua apreciação às necessidades desta política, e que
 - um Estado-Membro que não notificou um regime de auxílios à Comissão não pode razoavelmente esperar que esse regime seja apreciado à luz das regras aplicáveis no momento da sua adoção.

O Tribunal Geral concluiu que, no caso em apreço, a Comissão não violou o princípio da não retroatividade nem o da segurança jurídica, aplicando novas regras a fim de apreciar a compatibilidade de uma medida de auxílio executada sem ter sido notificada.

- (592) A Comissão observa que, tal como no processo *Vizcaya*, os auxílios a favor da BSCA foram executados sem terem sido notificados. Entende que a aplicação do ponto 172 das orientações relativas à aviação às medidas em questão não é contrária aos princípios gerais do direito.
- (593) Nos termos do ponto 137 das orientações relativas à aviação, «os auxílios ao funcionamento concedidos antes do início do período de transição (incluindo os auxílios pagos antes de 4 de abril de 2014) podem ser declarados compatíveis na totalidade dos custos de funcionamento não cobertos, desde que sejam respeitadas as condições da secção 5.1.2, com exceção dos pontos 115, 119, 121, 122, 123, 126 a 130, 132, 133 e 134. Em especial, ao apreciar a compatibilidade dos auxílios ao funcionamento concedidos antes de 4 de abril de 2014, a Comissão terá em conta as distorções da concorrência.»
- (594) A fim de incentivar a evolução do setor aeronáutico, as orientações relativas à aviação distinguem, portanto, os auxílios concedidos antes do início do período de transição (incluindo os auxílios pagos antes de 4 de abril de 2014) dos concedidos posteriormente.

⁽²¹³⁾ Processos apensos C-465/09 P a C-470/09 P *Diputación Foral de Vizcaya e outros/Comissão*, ECLI:EU:C:2011:372.

(595) As condições estabelecidas na secção 5.1.2 das orientações relativas à aviação são as seguintes:

- Contribuição para um objetivo de interesse comum claramente definido;
- Necessidade de intervenção do Estado;
- Adequação do auxílio estatal como instrumento político;
- Existência de um efeito de incentivo;
- Proporcionalidade do montante de auxílio (limitação do auxílio ao mínimo necessário);
- Prevenção de efeitos negativos indesejados sobre a concorrência e as trocas comerciais.

(596) Por conseguinte, a Comissão examinará se os auxílios concedidos à BSCA, ou seja, as convenções de 2002, a decisão de investimento e o aumento de capital da BSCA subscrito pela SOWAER (assumindo em seguida que esta última medida constitui um auxílio estatal) preenchem cada uma destas condições.

6.3.2.1. Contribuição para um objetivo de interesse comum claramente definido

(597) O ponto 113 das orientações relativas à aviação cita os objetivos de interesse geral seguintes:

- a) Aumentar a mobilidade dos cidadãos da União Europeia e a conectividade das regiões, estabelecendo pontos de acesso para voos intra-União Europeia; ou
- b) Combater o congestionamento do tráfego aéreo nos principais aeroportos da União que funcionam como plataformas de correspondência; ou
- c) Facilitar o desenvolvimento regional».

(598) No caso em apreço, os auxílios foram concedidos para promover o desenvolvimento regional. Com efeito, os relatórios apresentados em apoio das decisões do Governo justificam o interesse dos investimentos destinados a desenvolver o aeroporto com o impacto positivo do desenvolvimento do aeroporto na economia e no emprego em Charleroi e na sua região⁽²¹⁴⁾. Face à problemática da reconversão da antiga zona industrial da região de Charleroi, a infraestrutura aeroportuária é identificada como um novo polo de desenvolvimento que integra investigação e desenvolvimento, setores de ponta e abertura à economia europeia. A nota do ministro do Governo especifica: «Através da sua declaração de política regional aprovada em 15 de julho de 1999, o Parlamento da Valónia reconhece que os aeroportos regionais constituem polos de desenvolvimento económico e de criação de emprego importantes para a Região da Valónia que devem ser considerados tanto do ponto de vista económico como ambiental, bem como na perspetiva do transporte. Os principais objetivos são:

- prestar um apoio especial ao desenvolvimento de atividades económicas, de preferência em sinergia com as atividades aeroportuárias (...), para que a missão pública de edificador de infraestruturas seja veiculada pela iniciativa privada, geradora de emprego;
- alcançar uma integração estratégica das atividades aeroportuárias nas outras redes de transporte de pessoas e mercadorias;
- (...)
- intensificar a proteção do ambiente e a luta contra a poluição sonora.

(...) É, por conseguinte, importante dotar o aeroporto de uma infraestrutura completa no âmbito de um plano global de desenvolvimento, a fim de permitir que desempenhe o seu papel de alavanca económica regional.»

(599) A nota acima referida também resume os resultados de vários estudos realizados para orientar a política de desenvolvimento dos aeroportos da Valónia. O estudo realizado pela Tractebel fornece uma avaliação das repercussões económicas e dos postos de trabalho criados, considerando os objetivos de 1 milhão e de 2 milhões de passageiros. Daqui resulta que um milhão de passageiros gera 6 364 postos de trabalho e dois milhões de passageiros geram 8 090 postos de trabalho.

⁽²¹⁴⁾ Ver, por exemplo, a nota ao Governo da Valónia anexa à decisão de 8 de novembro de 2000, páginas 9 e seguintes.

- (600) Na hipótese de o aumento de capital subscrito pela SOWAER constituir um auxílio, este tinha por objetivo permitir à BSCA evitar uma eventual falência, de modo a que a BSCA pudesse prosseguir a sua atividade e, assim, atingir o objetivo de interesse geral descrito no considerando anterior.
- (601) Com base nos dados atualmente disponíveis, a Comissão verifica que os auxílios facilitaram efetivamente o desenvolvimento da Região de Charleroi, permitindo a transformação de um aeroporto modesto num grande aeroporto regional com cerca de 7 milhões de passageiros por ano, gerando uma atividade económica significativa no interior e em torno do aeroporto. Em termos de emprego, de acordo com um estudo do Banco Nacional da Bélgica baseado em dados de 2009, o aeroporto de Charleroi permitiu a criação de 1 323 postos de trabalho diretos (equivalentes a tempo inteiro) e a criação de 1 525 postos de trabalho indiretos (equivalentes a tempo inteiro).
- (602) A Comissão considera que o auxílio contribuiu para um objetivo de interesse comum claramente definido, designadamente, o desenvolvimento económico de Charleroi e de toda a região.
- (603) Resta, no entanto, verificar, em aplicação do ponto 114 das orientações relativas à aviação, se os auxílios não favorecem a duplicação de aeroportos não rentáveis.
- (604) No caso em apreço, a Comissão considera que as perspetivas de utilização do aeroporto, tal como estabelecidas nos estudos realizados em 2000-2001 ⁽²¹⁵⁾, ou seja, pouco antes da adoção das medidas, eram suficientes para justificar tais investimentos. Com efeito, resulta destes estudos que o aeroporto de Charleroi tinha procura, nomeadamente no segmento dos voos *low-cost*, segmento em que, nessa altura, o aeroporto de Bruxelas-Nacional não estava ativo. O desenvolvimento do aeroporto de Charleroi e a rentabilidade da sua entidade gestora BSCA confirmaram *a posteriori* a existência dessas perspetivas de desenvolvimento. Assim, a BSCA apresentava, no final de 2013, um lucro operacional antes de impostos de 14,86 milhões de EUR, ou seja, mais do que o montante do auxílio estatal que recebeu nesse ano (os montantes de auxílio são indicados no quadro 34).
- (605) É certo que, como indicado no considerando 484 e explicitado no considerando 626, a zona de influência do aeroporto de Charleroi coincide, em grande parte, com a zona de influência do aeroporto de Bruxelas-Nacional. Como demonstrado nos considerandos 627 a 641, os auxílios provocaram distorções de concorrência significativas, afetando o crescimento do número de passageiros no aeroporto de Bruxelas-Nacional no segmento dos voos ponto a ponto de curto e médio curso. Ora, o aeroporto de Bruxelas-Nacional não utiliza toda a sua capacidade (segundo a Brussels Airport Company, entidade gestora do aeroporto de Bruxelas-Nacional, as capacidades de Bruxelas-Nacional elevam-se a 28 milhões de passageiros).
- (606) No entanto, após a concessão dos auxílios à BSCA em 2002 e 2003, o tráfego no aeroporto de Bruxelas-Nacional continuou a manter-se acima dos 14 milhões de passageiros, o que corresponde a metade da sua capacidade teórica. Desde 2002 ⁽²¹⁶⁾, este tráfego tem crescido (exceto em 2009), mesmo que este crescimento seja moderado comparado com o do aeroporto de Charleroi.

Quadro 27

Evolução do número de passageiros em Bruxelas-Nacional e Charleroi

(milhões)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bruxelas-Nacional	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

Fontes: brusselsairport.be e charleroi-airport.com

⁽²¹⁵⁾ Estudo estratégico da Tractebel sobre o desenvolvimento do aeroporto de Charleroi concluído em abril de 2000. Estudo da Roland Berger sobre o desenvolvimento de uma estratégia aeroportuária para a Valónia de julho de 2000. Estudo encomendado pela empresa «Grands travaux de Marseille» sobre o desenvolvimento potencial do aeroporto de Charleroi.

⁽²¹⁶⁾ Na sequência da falência da Sabena no final de 2001, o tráfego de Bruxelas-Nacional passou de 19,7 milhões de passageiros em 2001 para 14,4 milhões em 2002.

O EBIT ⁽²¹⁷⁾ da BAC é positivo pelo menos desde 2006 [...].

- (607) A Comissão considera que, embora os auxílios à BSCA tenham afetado o crescimento do tráfego de passageiros no aeroporto de Bruxelas-Nacional e reduzido a rentabilidade da BAC, devido à existência de economias de escala, não conduziram, todavia, a uma duplicação de aeroportos não rentáveis. Isto deve-se, em especial, à grande densidade populacional ⁽²¹⁸⁾ e à elevada procura de serviços aéreos ⁽²¹⁹⁾ nas zonas de influência dos aeroportos de Charleroi e de Bruxelas-Nacional, permitindo que os dois aeroportos sejam rentáveis.

6.3.2.2. *Necessidade de intervenção do Estado*

- (608) Como especificado nos pontos 116 e 118 das orientações relativas à aviação, «o auxílio estatal deve ser dirigido para situações em que tal auxílio pode criar uma melhoria substancial que o mercado, por si só, não pode ocasionar. (...) Nas atuais condições de mercado, as necessidades de financiamento público para financiar os custos de funcionamento irão variar, devido aos elevados custos fixos, em função da dimensão do aeroporto e serão, em geral, proporcionalmente maiores nos aeroportos mais pequenos.» A Comissão considera que os aeroportos com um tráfego anual entre 1 e 3 milhões de passageiros «devem, em média, ser capazes de cobrir a maior parte dos seus custos de funcionamento» e que os aeroportos com mais de 3 milhões de passageiros por ano «são, geralmente, lucrativos e devem ser capazes de cobrir os seus custos de funcionamento».
- (609) A Comissão observa, contudo, que o ponto 119 das orientações relativas à aviação, segundo o qual, «por conseguinte, a Comissão considera que, para ser elegível para um auxílio ao funcionamento, o tráfego anual do aeroporto não deve exceder 3 milhões de passageiros ⁽²²⁰⁾», não é aplicável aos auxílios concedidos antes de 4 de abril de 2014.
- (610) No momento em que as medidas foram decididas, em 2002 e 2003, o tráfego do aeroporto de Charleroi variava entre 1 e 2 milhões de passageiros. O plano de negócios da BSCA de 2002 previa que o tráfego ultrapassaria 3 milhões de passageiros em 2011.
- (611) O plano de negócios da BSCA de 2002 previa que, mesmo com o auxílio, a BSCA só seria rentável em 2005 (com efeito, a BSCA tornou-se rentável em 2004). Assim, se a taxa de concessão tivesse sido igual à taxa conforme ao preço de mercado, a Região e a SOWAER poderiam esperar que a BSCA acumulasse prejuízos de exploração, pelo menos durante os primeiros anos, e se encontrasse em dificuldades financeiras, prejudicando o funcionamento do aeroporto de Charleroi e o seu desenvolvimento, e, por conseguinte, a prossecução do objetivo de desenvolvimento económico do auxílio. Do mesmo modo, na ausência do aumento de capital de 2002, a BSCA teria enfrentado dificuldades financeiras suscetíveis de comprometer o funcionamento e o desenvolvimento do aeroporto de Charleroi. Além disso, na ausência do auxílio, a BSCA teria de exigir à Ryanair e às outras companhias aéreas taxas aeronáuticas muito superiores, a fim de assegurar o seu próprio equilíbrio financeiro. Nesta hipótese, é possível que a Ryanair, principal cliente da BSCA, tivesse decidido transferir a sua base de Charleroi para outro aeroporto, ou mesmo reduzir significativamente a sua atividade nesse aeroporto, o que também teria comprometido o desenvolvimento do aeroporto e os benefícios que dele esperava a Região em termos de desenvolvimento económico.
- (612) Com base no plano de negócios de 2002, a Comissão considera que os auxílios de 2002 e 2003 eram necessários.

⁽²¹⁷⁾ Ver nota 209.

⁽²¹⁸⁾ As zonas de influência dos dois aeroportos incluem a Região de Bruxelas-Capital, com 1,2 milhões de habitantes e uma densidade populacional de 7 250 habitantes por km². A densidade populacional da Bélgica (que, na verdade, não corresponde exatamente às zonas de influência dos dois aeroportos) é uma das mais elevadas do mundo, com 364 habitantes por km².

⁽²¹⁹⁾ As zonas de influência dos dois aeroportos incluem a Região de Bruxelas-Capital, onde se localiza a sede das instituições europeias, de outras organizações internacionais e de empresas multinacionais, pelo que suscita uma forte procura de serviços aéreos. Além disso, o produto interno bruto *per capita* na Bélgica (que, na verdade, não corresponde exatamente às zonas de influência dos dois aeroportos), expresso em paridade de poder de compra (PPC), é superior em 20 % à média da União Europeia (fonte: Eurostat).

⁽²²⁰⁾ O tráfego anual médio efetivo de passageiros durante os dois exercícios anteriores àquele em que o auxílio é notificado ou efetivamente concedido ou pago, no caso de auxílios não notificados. No caso de um aeroporto de passageiros recém-criado, deve ser considerado o tráfego anual médio previsto de passageiros durante os dois exercícios após o início da exploração do tráfego aéreo comercial de passageiros. Estes limiares referem-se à contagem de voos só de ida; isso significa que um passageiro que efetue um voo de ida e volta para o aeroporto seria contado duas vezes. Aplicam-se a rotas individuais. Se um aeroporto fizer parte de um grupo de aeroportos, o volume de passageiros é estabelecido com base em cada aeroporto individual.

6.3.2.3. Adequação do auxílio estatal como instrumento político

- (613) O ponto 120 das orientações relativas à aviação prevê que «os Estados-Membros têm de demonstrar que o auxílio é apropriado para alcançar o objetivo pretendido ou resolver os problemas visados pelo auxílio. Uma medida de auxílio não será considerada compatível com o mercado interno se outros instrumentos políticos ou de auxílio que falseiam menos a concorrência permitirem alcançar o mesmo objetivo».
- (614) No espírito dos pontos 121 a 123 das orientações relativas à aviação – e mesmo se estes pontos não se aplicam formalmente ao caso em apreço –, é possível analisar se existiria algum instrumento político que permitisse alcançar o mesmo objetivo, promovendo simultaneamente uma gestão mais eficiente do aeroporto. Os instrumentos que fixam antecipadamente o montante do auxílio de modo a cobrir o défice de financiamento previsível são exemplos de instrumentos que promovem a gestão eficiente de um aeroporto.
- (615) A taxa de concessão paga pela BSCA é definida *ex ante* e, portanto, incentiva a BSCA a gerir o aeroporto de forma eficiente. Embora seja verdade que, em contrapartida, a subvenção paga pela Região para a prestação de serviços depende dos custos incorridos e não de um montante fixo definido *ex ante*, a parte dessa subvenção respeitante aos serviços de natureza económica continua a ser relativamente baixa. Do mesmo modo, o aumento de capital de 2002 é uma intervenção pontual que não resulta de um montante fixo definido *ex ante*, mas representa um montante relativamente reduzido em comparação com os montantes de auxílio resultantes das convenções de 2002 e da decisão de investimento de 2003. Por conseguinte, a Comissão conclui que o auxílio à BSCA mantém os incentivos à BSCA para uma gestão eficiente do aeroporto e constitui um instrumento político adequado.

6.3.2.4. Existência de um efeito de incentivo

- (616) O ponto 124 das orientações relativas à aviação indica que «o auxílio ao funcionamento tem um efeito de incentivo se, na ausência do auxílio ao funcionamento, e tendo em conta a eventual presença do auxílio ao investimento e o nível de tráfego, o nível de atividade económica do aeroporto em causa viesse a reduzir-se de uma forma considerável».
- (617) Os auxílios à BSCA permitiram a modernização do aeroporto de Charleroi e um aumento da sua capacidade, mantendo simultaneamente os custos de funcionamento da BSCA a um nível que lhe permitia oferecer e manter condições atrativas para as companhias aéreas utilizadoras, nomeadamente a Ryanair, sem encontrar dificuldades financeiras graves. Com efeito, como indicado no considerando (611), na ausência de auxílios, a BSCA teria de exigir à Ryanair e às outras companhias aéreas taxas aeronáuticas muito superiores. Nesta hipótese, é possível que a Ryanair, principal cliente da BSCA, tivesse decidido transferir a sua base de Charleroi para outro aeroporto, ou mesmo reduzir significativamente a sua atividade nesse aeroporto.
- (618) A Comissão conclui que, na ausência do auxílio, o nível de atividade económica do aeroporto de Charleroi teria provavelmente sofrido uma redução considerável. A Comissão considera, por isso, que o auxílio teve um efeito de incentivo.

6.3.2.5. Proporcionalidade do montante de auxílio (limitação do auxílio ao mínimo necessário)

- (619) O ponto 125 das orientações relativas à aviação estabelece que «para ser proporcionado, o auxílio ao funcionamento para aeroportos deve ser limitado ao mínimo necessário para a realização da atividade objeto do auxílio».
- (620) Para determinar se os auxílios são proporcionados, importa examinar se o plano de negócios da BSCA (integrando os auxílios) permitia à BSCA esperar benefícios não superiores a um lucro razoável.
- (621) O plano de negócios da BSCA de 2002 apresentava uma taxa de rendibilidade dos fundos próprios prevista para o período 2002-2015 de 8,3 % e uma taxa de rendibilidade do capital investido de 9,6 %. Dado que, para aplicar o critério do operador numa economia de mercado, a Comissão considerou que podia ser esperada uma taxa de rendibilidade dos fundos próprios de 9 % em 2002 ⁽²²¹⁾, a Comissão conclui que o lucro previsto *ex ante* não excedia um nível razoável. Na medida em que o auxílio foi concebido de modo a assegurar à BSCA a cobertura dos seus custos e um lucro não superior a um nível razoável, os auxílios de 2002 e 2003 podem ser consideradas proporcionadas.

⁽²²¹⁾ Mais precisamente, foi utilizada uma taxa de desconto de 9 % (ver considerando 437); esta baseava-se num custo médio ponderado do capital de 9 %, que por sua vez assentava numa taxa de rendibilidade dos fundos próprios de 9 %, sem dívidas da SOWAER.

6.3.2.6. *Prevenção de efeitos negativos indesejados sobre a concorrência e as trocas comerciais*

- (622) O ponto 137 das orientações relativas à aviação sublinha a importância da apreciação dos efeitos do auxílio em termos de distorção da concorrência relativamente aos auxílios concedidos antes de 4 de abril de 2014. Precisa, com efeito, que «ao apreciar a compatibilidade dos auxílios ao funcionamento concedidos antes de 4 de abril de 2014, a Comissão terá em conta as distorções da concorrência».
- (623) Por outro lado, o ponto 131 das orientações relativas à aviação indica que «ao apreciar a compatibilidade do auxílio ao funcionamento, a Comissão terá em conta as distorções da concorrência e os efeitos sobre as trocas comerciais. Quando um aeroporto estiver localizado na mesma zona de influência de outro aeroporto com capacidade de reserva, o plano de negócios, baseado em previsões sólidas do tráfego de passageiros e de carga, deve identificar o efeito provável no tráfego dos outros aeroportos localizados nessa zona de influência.»
- a) Identificação da zona de influência e dos aeroportos concorrentes
- (624) Segundo a Bélgica, a zona de influência do aeroporto de Charleroi situa-se a duas horas de caminho e abrange 15 milhões de pessoas suscetíveis de serem clientes das companhias *low-cost*. Esta zona inclui a Bélgica, o norte de França, o sul dos Países Baixos, o norte do Luxemburgo e o extremo ocidental da Alemanha.
- (625) Na proximidade de Charleroi, encontram-se vários aeroportos cujas zonas de influência coincidem com a de Charleroi: Liège (a 49 minutos por estrada e 78 km de distância) – importa todavia esclarecer que o aeroporto de Liège é especializado no transporte de carga –, Lille (a 1h12 e 121 km) e sobretudo Bruxelas-Nacional (a 46 minutos e 69 km ⁽²²²⁾) ⁽²²³⁾.
- (626) A zona de influência do aeroporto de Charleroi coincide, em grande parte, com a zona de influência do aeroporto de Bruxelas-Nacional. A zona de sobreposição inclui, nomeadamente, a Região de Bruxelas-Capital, a área mais densamente povoada da zona de sobreposição, com 1,2 milhões de habitantes. Apesar de o aeroporto de Charleroi ficar mais longe de Bruxelas do que o aeroporto de Bruxelas-Nacional, o tempo do trajeto por estrada desde o centro de Bruxelas até Charleroi excede em apenas cerca de 30 minutos o tempo de viagem para Bruxelas-Nacional.

Quadro 28

Distâncias e tempos de viagem entre o centro de Bruxelas e os aeroportos de Charleroi e Bruxelas-Nacional

Do centro de Bruxelas até ...	Charleroi	Bruxelas-Nacional
Distância	46 km	12 km
Automóvel	45 min	16 min
Autocarro	45 min	18 min
Comboio	50 min (via Charleroi Sul)	17 min

Fonte: Decisão da Comissão relativa à Ryanair/Aer Lingus, de 27 de fevereiro de 2013

⁽²²²⁾ Em comparação, a distância entre o aeroporto de Frankfurt Hahn e o aeroporto principal de Frankfurt é de 120 km.

⁽²²³⁾ Tempo e distância indicados pelo sítio <https://maps.google.com>.

b) Análise das distorções da concorrência causadas pelo auxílio

(627) As distorções da concorrência induzidas pelo auxílio podem resultar do facto de:

- a BSCA atrair para Charleroi companhias aéreas que o aeroporto não teria conseguido atrair sem o auxílio e que poderiam ter afetado os seus recursos (aeronaves, tripulações) a outros aeroportos, sobretudo os mais próximos como Bruxelas-Nacional;
- o auxílio ser suscetível de influenciar o comportamento de alguns passageiros, nomeadamente aqueles que, tendo em conta os seus imperativos de origem e de destino, podem escolher entre um serviço tendo como origem ou destino Charleroi e um serviço tendo como origem ou destino Bruxelas-Nacional. Com efeito, esses passageiros podem ser atraídos pelos preços reduzidos oferecidos pelas companhias aéreas que operam em Charleroi (tarifas que seriam provavelmente mais elevadas na ausência do auxílio à BSCA) em detrimento das companhias que operam em Bruxelas.

i) Análise da substituíbilidade das ofertas de serviços dos aeroportos de Charleroi e de Bruxelas-Nacional

(628) De acordo com a Bélgica, no que se refere à ausência ou à prevenção de efeitos negativos indesejados sobre a concorrência, a Comissão tem de recuar ao momento da data de concessão do financiamento público, a fim de avaliar se esta condição é cumprida. Ainda de acordo com a Bélgica, o desenvolvimento do aeroporto de Charleroi decorre da criação de um novo mercado num segmento específico que não existia ou estava muito pouco desenvolvido no aeroporto de Bruxelas-Nacional no momento da concessão do auxílio, ou seja, o segmento *low-cost*. Além disso, dois estudos realizados por peritos independentes, a Roland Berger International Management Consultant e a GTM, tinham constatado a saturação iminente do aeroporto de Bruxelas-Nacional e a ausência de sobreposição em termos de clientela entre os dois aeroportos. As companhias que operam no aeroporto de Bruxelas não tinham na altura qualquer interesse no aeroporto de Charleroi, tal como a Ryanair, o principal utilizador do aeroporto de Charleroi, não tinha na altura nenhuma estratégia para se instalar em aeroportos principais. Em 2000, o aeroporto de Charleroi tinha uma imagem bastante negativa, como foi comprovado pelos estudos da GTM e da Roland Berger International Management Consultant. A infraestrutura era pequena, limitada e pouco frequentada. O aeroporto oferecia apenas uma ligação regular e alguns voos *charter* no verão. Assim, no entender da Bélgica, não se podia considerar que, na altura, o aeroporto de Charleroi pudesse fazer concorrência ao aeroporto de Bruxelas-Nacional. Por último, o aeroporto de Bruxelas-Nacional era privilegiado em termos de infraestruturas (diversos terminais, várias pistas, etc.) e acessibilidade, graças à sua localização próxima da capital e à ligação ferroviária de que o aeroporto de Charleroi não dispunha.

(629) No que diz respeito a estes comentários da Bélgica, a Comissão faz as observações seguintes:

- mesmo admitindo que, para efeitos da análise da compatibilidade, o exame dos efeitos do auxílio em termos de distorção da concorrência deva considerar o momento em que o auxílio foi concedido, importa considerar, no entanto, os efeitos do auxílio a curto e longo prazo, tal como podiam ser previstos no momento em que o auxílio foi concedido. No momento da concessão do auxílio, podia prever-se que o auxílio iria permitir à BSCA oferecer tarifas muito vantajosas para os serviços que estaria em condições de prestar, nomeadamente graças aos investimentos realizados pela SOWAER, que tinham por efeito aumentar consideravelmente a capacidade do aeroporto de Charleroi. A este respeito, importa recordar que o plano de negócios de 2002 previa um forte aumento do tráfego no aeroporto de Charleroi, que deveria aumentar de 1,2 milhões de passageiros em 2002 para cerca de 3 milhões de passageiros em 2010. Assim, era claro, no momento da concessão dos auxílios à BSCA, que estes permitiriam à BSCA desenvolver-se significativamente e que não se podia excluir que este desenvolvimento se fizesse parcialmente em detrimento de aeroportos concorrentes, nomeadamente o de Bruxelas-Nacional;
- a Bélgica indica que, no momento em que foram realizados os estudos da Roland Berger International Management Consultant e da GTM, o aeroporto de Bruxelas-Nacional estava próximo da saturação. No entanto, a Comissão observa que, no momento em que as medidas foram concedidas, isto é, em abril de 2002 e em abril de 2003, a companhia aérea Sabena tinha declarado falência, afetando já bastante o tráfego em Bruxelas-Nacional, que caiu de 19,7 milhões de passageiros em 2001 para 14,4 milhões de passageiros em 2002. Na altura da concessão das medidas, o aeroporto de Bruxelas-Nacional não se encontrava, por isso, próximo da saturação.

- (630) No que diz respeito à questão da substituíbilidade das ofertas de serviços dos aeroportos de Charleroi e de Bruxelas-Nacional, a Comissão reconhece que os dois aeroportos não são perfeitamente substituíveis:
- devido ao relativo afastamento de Charleroi em relação ao centro da aglomeração de Bruxelas e ao seu perfil «*low cost*» (tanto pela sua infraestrutura como pelas companhias aéreas que o utilizam e pelos serviços que oferece), o aeroporto de Charleroi não constitui uma alternativa ao de Bruxelas-Nacional para certas categorias de passageiros (incluindo os passageiros de negócios mais sensíveis ao fator tempo);
 - o aeroporto de Charleroi apresenta um perfil de aeroporto «ponto a ponto» reservado aos voos de pequeno curso, que não lhe permite ser uma alternativa válida a Bruxelas-Nacional para companhias aéreas como a Brussels Airlines, que exploram voos de longo curso e/ou se baseiam num modelo «hub-and-spoke», que consiste em alimentar uma rede de longo curso com partida de um aeroporto «hub» com passageiros em trânsito levados para a plataforma de correspondência através de uma rede de curto e médio curso;
 - o aeroporto de Bruxelas-Nacional é pouco suscetível de constituir uma alternativa credível ao aeroporto de Charleroi para determinadas categorias de passageiros muito sensíveis ao preço.
- (631) Não deixa de ser verdade que as ofertas se sobrepõem parcialmente. Embora essa sobreposição fosse menor no momento em que o auxílio foi concedido, em todo o caso, ela já existia. Além disso, era de prever que, em virtude do auxílio, a concorrência entre as ofertas dos dois aeroportos seria maior. Assim, o aeroporto de Charleroi oferece voos suscetíveis de interessar uma parte da clientela do aeroporto de Bruxelas-Nacional que procuram voos de pequeno e médio curso. Os dados a seguir demonstram a evolução do número de rotas operadas a partir do aeroporto Charleroi, incluindo as que oferecem uma ligação para o mesmo destino com partida do aeroporto de Bruxelas-Nacional.

Quadro 29

Ligações com partida do aeroporto de Charleroi, incluindo as que servem o mesmo destino com partida do aeroporto de Bruxelas-Nacional

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Número de ligações com partida do aeroporto de Charleroi	7	9	11	17	14	26	33	52	67	84	91	97	102
das quais servem o mesmo destino com partida do aeroporto de Bruxelas-Nacional	5	5	7	9	9	16	21	32	38	53	60	63	63

Fonte: anexo 11 da carta da Bélgica enviada em 7 de fevereiro de 2014.

- (632) As ligações oferecidas tanto pelo aeroporto de Charleroi como pelo aeroporto de Bruxelas-Nacional registaram, portanto, um forte aumento (passando de 5 em 2002 para 63 em 2013), exercendo assim uma forte pressão concorrencial sobre o aeroporto de Bruxelas-Nacional.

ii) Análise dos efeitos do auxílio

- (633) De acordo com a entidade gestora do aeroporto de Bruxelas-Nacional (a seguir «BAC»), tendo em conta essa sobreposição significativa entre as rotas operadas com partida do aeroporto de Charleroi e os destinos servidos com partida do aeroporto de Bruxelas-Nacional, o auxílio, que permite à BSCA oferecer às companhias aéreas taxas particularmente atrativas, teria um efeito muito considerável no aeroporto de Bruxelas-Nacional. A distorção da concorrência seria particularmente forte nos voos curtos, uma vez que o impacto relativo da taxa é mais significativo no preço dos voos curtos do que no dos voos longos.

- (634) O quadro 30 mostra a evolução do número de passageiros de voos curtos com partida e chegada em Charleroi e Bruxelas-Nacional (Bruxelas-Nacional e Charleroi não estão em concorrência nos voos de longo curso, uma vez que estes últimos não são oferecidos em Charleroi).

Quadro 30

Evolução do número de passageiros (em milhões) dos voos «de curta distância» com partida e chegada em Bruxelas-Nacional (BRU) e Charleroi (CRL)

	BRU		CRL		BRU + CRL	
	Mercado dos voos de curta distância (número de passageiros em milhões)	Evolução anual (%)	Mercado dos voos de curta distância (número de passageiros em milhões)	Evolução anual (%)	Mercado dos voos de curta distância (número de passageiros em milhões)	Evolução anual (%)
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

Fonte: observações da BAC – 8 de maio de 2014

- (635) O quadro constante do considerando (634) mostra que, enquanto em 2004 o tráfego em Charleroi representava apenas 17 % do tráfego do aeroporto de Bruxelas-Nacional no segmento de curta distância, em 2013 já representava cerca de 55 %. O crescimento do aeroporto de Charleroi foi particularmente forte nos anos de 2008 a 2010, ao passo que, no mesmo período, o tráfego dos voos de curta distância diminuiu em Bruxelas-Nacional. Este desenvolvimento significativo do aeroporto de Charleroi nos anos de 2008 a 2010 deveu-se, em parte, à abertura do novo terminal em 2008, financiado pela SOWAER e para o qual, segundo se provou na presente decisão, a BSCA não pagou um preço de mercado.

- (636) Segundo a BAC, esta situação resultou numa perda de receitas que corresponde a 2,5 milhões de passageiros, ou seja, um prejuízo anual de 50 milhões de EUR. A BAC estima que, dos 4 milhões de passageiros adicionais que Charleroi registou em 2011 face a 2005, é provável que apenas 1,5 milhões sejam novos clientes, ao passo que os restantes 2,5 milhões de passageiros são passageiros que, noutras circunstâncias, teriam vindo para ou permanecido em Bruxelas-Nacional.

iii) Conclusão

(637) A Comissão constata que:

- os aeroportos de Charleroi e de Bruxelas-Nacional estão em concorrência para certos voos ponto a ponto de curto e médio curso e para certos utilizadores;
- o aeroporto de Bruxelas-Nacional não está congestionado;
- o auxílio permitiu à BSCA oferecer às companhias aéreas taxas particularmente atrativas para os serviços aeroportuários. A Comissão considera que, na ausência do auxílio, a BSCA não teria, com certeza, conseguido que a Ryanair baseasse um número significativo de voos no aeroporto de Charleroi. O desenvolvimento do aeroporto de Charleroi foi mais forte porque a Região decidiu investir significativamente no aeroporto e, assim, aumentar a sua capacidade: o aeroporto passou assim de uma capacidade teórica de um milhão de passageiros, antes dos investimentos realizados em aplicação das medidas de 2002 e 2003, para uma capacidade teórica de 3 milhões de passageiros após os investimentos (note-se que a capacidade real é de facto superior, como o confirmam os valores relativos ao tráfego do aeroporto de Charleroi, na medida em que é possível exceder a capacidade nominal de um terminal, baixando o nível de conforto dos passageiros e/ou procedendo a algumas adaptações que não exigem grandes investimentos).

(638) Por conseguinte, a Comissão conclui que os auxílios provocaram distorções de concorrência significativas, prejudicando os aeroportos em concorrência com o aeroporto de Charleroi, sobretudo o aeroporto de Bruxelas-Nacional. No que diz respeito ao aumento de capital de 2002, na hipótese de constituir um auxílio, este contribuiu para estas distorções na medida em que evitou dificuldades financeiras à BSCA e lhe permitiu o desenvolvimento do aeroporto de Charleroi. Esta contribuição para as distorções da concorrência é, todavia, moderada, na medida em que se trata de uma intervenção pontual, de montante reduzido em comparação com os montantes de auxílio resultantes das outras medidas objeto do presente exame, e que, além disso, ocorreu no início da fase de desenvolvimento do aeroporto, quando o tráfego era ainda bastante modesto em relação ao do aeroporto de Bruxelas-Nacional.

(639) A Comissão constata que o tráfego no aeroporto de Charleroi mais do que quintuplicou desde a concessão dos auxílios ⁽²²⁴⁾ (este crescimento é muito superior ao crescimento médio dos aeroportos), enquanto o tráfego no aeroporto de Bruxelas-Nacional no segmento dos voos ponto a ponto de curto e médio curso estagnou desde 2004. Isto vem confirmar *a posteriori* que uma parte do crescimento do aeroporto de Charleroi foi feita em detrimento do crescimento do de Bruxelas-Nacional. A Comissão observa igualmente que o impacto concorrencial do aeroporto de Charleroi foi particularmente forte a partir de 2008, na sequência do aumento da sua capacidade, nomeadamente graças aos investimentos realizados pela SOWAER.

(640) A Comissão observa igualmente que, desde o início de 2014, o aeroporto de Bruxelas-Nacional acolhe a Ryanair e tem vindo a desenvolver o segmento *low-cost*. O aeroporto já acolhia a companhia Vueling. Por conseguinte, a concorrência entre os dois aeroportos poderá ainda aumentar no futuro, já que ambos são suscetíveis de atrair as mesmas companhias aéreas e os mesmos segmentos de clientela.

(641) Com base nestes elementos, a Comissão conclui que os auxílios provocaram distorções significativas da concorrência ao reduzir os custos de funcionamento da BSCA através de taxas de concessão anormalmente baixas. É certo que estas distorções eram limitadas nos primeiros anos que se seguiram à concessão das medidas em causa, ou seja, em 2002 e 2003, quando os investimentos ainda não tinham sido plenamente realizados e o tráfego no aeroporto de Charleroi ainda era reduzido, mas aumentaram posteriormente e são hoje muito significativas.

6.3.2.7. *Conclusão sobre a compatibilidade dos auxílios a favor da BSCA com base no artigo 107.º, n.º 3, do TFUE*

(642) A Comissão conclui que os auxílios a favor da BSCA contribuíram para o desenvolvimento económico regional, mas tiveram consequências significativas e crescentes para os aeroportos concorrentes do aeroporto de Charleroi, nomeadamente o aeroporto de Bruxelas-Nacional.

⁽²²⁴⁾ Ver quadro 4: Estatísticas anuais do tráfego no aeroporto de Charleroi.

- (643) A Comissão observa que, se os auxílios tivessem sido concedidos após a entrada em vigor das orientações relativas à aviação, ou seja, após 4 de abril de 2014, esses auxílios não poderiam ser considerados compatíveis com o mercado interno. Com efeito, o ponto 119 das orientações relativas à aviação estabelece que «para ser elegível para um auxílio ao funcionamento, o tráfego anual do aeroporto não deve exceder 3 milhões de passageiros».
- (644) Uma vez que os auxílios foram concedidos antes de 4 de abril de 2014, o ponto 119 das orientações relativas à aviação não é aplicável. No entanto, de acordo com as orientações relativas à aviação, a Comissão deve analisar os auxílios ao funcionamento ilegais concedidos a aeroportos tendo em conta as distorções da concorrência causadas por esses auxílios ⁽²²⁵⁾. Segundo a Comissão, esta exigência implica que tenha de se pronunciar sobre os auxílios em questão à luz, por um lado, dos seus efeitos positivos para alcançar o objetivo de interesse geral que prosseguem e, por outro lado, dos seus efeitos negativos sobre a concorrência e as trocas comerciais. No caso vertente, comprovou-se que os auxílios tiveram um efeito positivo significativo no desenvolvimento económico de Charleroi e da sua região, que pode ser reconhecido como um objetivo de interesse geral que justifica um auxílio ao funcionamento, tendo simultaneamente produzido efeitos negativos que se tornaram significativos, na medida em que foram aumentando ao longo do tempo e se tornaram muito importantes.
- (645) Neste caso, uma vez que os efeitos negativos dos auxílios, inicialmente limitados, aumentaram de forma constante ao longo do tempo até atingirem uma dimensão demasiado importante, a Comissão considera que a Região-SOWAER deveria, a partir de uma certa data, ter exigido que a BSCA pagasse uma taxa de concessão conforme ao nível que teria sido determinado aquando da concessão das medidas em causa, em 2002 e 2003, se a Região-SOWAER tivesse agido como um operador numa economia de mercado, colocando as suas infraestruturas à disposição da BSCA numa perspectiva de rentabilidade. A BSCA teria, assim, beneficiado de um auxílio ao funcionamento sob a forma de uma taxa de concessão demasiado baixa até à data em questão, a título transitório, e não para além dessa data.
- (646) A Comissão considera que, a fim de reduzir para um nível aceitável os efeitos negativos dos auxílios sobre a concorrência e as trocas comerciais, de modo a que os auxílios sejam compatíveis com o mercado interno, é necessário aplicar esta abordagem *a posteriori*, sob a forma (i) de uma recuperação junto da BSCA dos montantes de auxílio recebidos a partir da data em questão, e (ii) de um ajustamento das modalidades de cálculo da taxa de concessão, para o período posterior à adoção da presente decisão até ao termo da concessão de que beneficia a BSCA, de modo que, durante esse período, a BSCA pague à Região-SOWAER uma taxa de concessão conforme ao nível que teria sido determinado aquando da concessão das medidas em causa, em 2002 e 2003, se a Região-SOWAER tivesse agido como um operador numa economia de mercado perante a BSCA.
- (647) Uma vez que a data em questão resulta de uma ponderação dos efeitos positivos sobre o desenvolvimento económico local e dos efeitos negativos sobre a concorrência, não pode resultar exclusivamente da aplicação de um método de análise económica, mas pressupõe necessariamente que a Comissão faça uso da ampla margem de apreciação de que dispõe em matéria de compatibilidade dos auxílios estatais com o mercado interno.
- (648) A este respeito, a Comissão observa que a entrada em vigor das orientações relativas à aviação, em 4 de abril de 2014, constitui um avanço importante em matéria de apoio público aos aeroportos, uma vez que, segundo essas orientações, a partir dessa data, os Estados-Membros deixam de poder conceder novos auxílios ao funcionamento para aeroportos com mais de três milhões de passageiros. Esta disposição tem manifestamente por objetivo limitar, a partir de 4 de abril de 2014, os efeitos negativos dos auxílios ao funcionamento concedidos aos aeroportos. A Comissão considera que esta data constitui igualmente uma referência adequada no presente processo, e que pode ser considerada como o momento a partir do qual a BSCA deveria ter deixado de pagar uma taxa de concessão demasiado baixa em aplicação das medidas de 2002 e 2003. Quanto ao aumento de capital de 2002, à luz das considerações expostas no considerando (638) e do facto de esta medida ter sido concedida antes de 4 de abril de 2014, a Comissão considera que, na hipótese de esta medida constituir um auxílio estatal, esse auxílio é compatível com o mercado interno.
- (649) Em conclusão, a Comissão considera que:
- as medidas aplicadas pela Bélgica a favor da BSCA ao abrigo das convenções de 2002 e da decisão de investimento de 2003 constituem auxílios estatais compatíveis com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, até 3 de abril de 2014, e auxílios estatais incompatíveis com o mercado interno a partir de 4 de abril de 2014;

⁽²²⁵⁾ Ver pontos 131 e 137 das orientações relativas à aviação.

- admitindo que constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, o aumento de capital da BSCA, subscrito pela SOWAER em 3 de dezembro de 2002 constitui um auxílio estatal compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

6.4. Aplicabilidade do prazo de prescrição aos auxílios a favor da BSCA

- (650) O artigo 15.º do regulamento processual prevê que a recuperação de auxílios estatais está sujeita a um prazo de prescrição de dez anos a contar da data em que o auxílio ilegal foi concedido ao beneficiário.
- (651) Segundo a Bélgica, a subvenção paga pela Região à BSCA para certos serviços da BSCA associados à atividade aeroportuária está sujeita ao prazo de prescrição previsto no artigo 15.º do regulamento processual. Com efeito, de acordo com a Bélgica, esta subvenção terá sido concedida em 9 de julho de 1991, data da celebração da Convenção Região/BSCA e do caderno de encargos em anexo. De acordo com a Bélgica, desde essa data, não obstante a adoção de disposições diversas sem impacto no princípio do reembolso obrigatório pela Região de tais despesas, o pagamento dessa compensação incumbe à Região. Apenas alguns serviços não económicos referidos na adenda n.º 6 de 15 de janeiro de 2008 não seriam abrangidos por este prazo de prescrição.
- (652) Em primeiro lugar, a Comissão recorda que, tal como referido no considerando (415), a Comissão considera que deve examinar a subvenção para certos serviços relacionados com a atividade aeroportuária em conjugação com os outros elementos da economia da concessão (disponibilização de infraestruturas e taxa de concessão).
- (653) Mesmo admitindo que a subvenção paga pela Região para certos serviços relacionados com a atividade aeroportuária possa ser analisada independentemente da Convenção SOWAER/BSCA, a Comissão refuta, no entanto, a análise segundo a qual a medida que concede essa subvenção não foi objeto de qualquer alteração substancial. Pelo contrário, a Comissão considera que cada uma das três seguintes alterações alterou substancialmente a medida:

6.4.1. A adenda n.º 3, de 29 de março de 2002

- (654) A Comissão observa que, nos termos do artigo 25.º do caderno de encargos anexo à Convenção Região/BSCA de 9 de julho de 1991, a Região apenas financiava o custo dos serviços de incêndio e manutenção por um período de transição.
- (655) Esse período de transição foi prorrogado até 1 de janeiro de 2000, nos termos da adenda n.º 2 ao caderno de encargos anexo à Convenção.
- (656) Relativamente aos anos de 2000 e 2001, a Região da Valónia pagou à BSCA subvenções para as despesas de «incêndio e manutenção» com base em atos jurídicos distintos da Convenção Região/BSCA ⁽²²⁶⁾, que não vinculavam a Região perante a BSCA para além dos anos de 2000 e 2001.
- (657) No que diz respeito ao ano de 2002, a Bélgica alega que, apesar de a Região ter sempre previsto continuar a conceder uma compensação para estes custos, a constituição da SOWAER e a criação de um novo quadro jurídico provocaram um atraso na formalização da prorrogação desta compensação. Segundo a Bélgica, a manutenção deste financiamento foi confirmada por carta de 5 de julho de 2001 enviada pela BSCA ao Ministério dos Transportes e Equipamentos da Valónia, que especificava as grandes linhas do orçamento de 2002 da BSCA consagradas aos custos associados a estes serviços, na sequência de uma conversa telefónica durante a qual teria sido confirmada a assunção dos encargos desses serviços pela Região para 2002.

⁽²²⁶⁾ Para o ano de 2000: Decreto de 16 de dezembro de 1999, que contém o orçamento geral das despesas da Região da Valónia para o exercício orçamental de 2000, e Decisão de 27 de setembro de 2000 do Governo da Valónia, que concede uma subvenção de exploração à BSCA destinada a cobrir as despesas relativas aos serviços de incêndio e manutenção do aeroporto de Charleroi para o ano de 2000.

Para o ano de 2001: Decreto de 14 de dezembro de 2000, que contém o orçamento geral das despesas da Região da Valónia para o exercício orçamental de 2001, e Decisão de 4 de outubro de 2001 do Governo da Valónia, que concede uma subvenção de exploração à BSCA destinada a cobrir as despesas relativas aos serviços de incêndio e manutenção do aeroporto de Charleroi para o ano de 2001.

- (658) Tal como indicado nos considerandos 71 e 72, a adenda n.º 3, de 29 de março de 2002, à Convenção de concessão Região/BSCA altera o artigo 3.º, n.º 2, da Convenção Região/BSCA e prevê o reembolso, por parte da Região da Valónia, das despesas (encargos e investimentos) inerentes aos serviços de incêndio e manutenção. A adenda n.º 3 altera igualmente o artigo 25.º do caderno de encargos e prevê que o concessionário deve apresentar à autoridade concedente o orçamento relativo às rubricas de incêndio e manutenção e deve manter uma conta de exploração distinta que possa, a qualquer momento, ser analisada e controlada pela autoridade concedente.
- (659) A Comissão considera que a adenda n.º 3, de 29 de março de 2002, à Convenção de concessão Região/BSCA afeta substancialmente a medida. Com efeito, a adenda n.º 3 estabelece um compromisso escrito da Região de assumir os custos relativos aos serviços de incêndio e manutenção, quando já não existia nenhum compromisso escrito da Região aplicável aos montantes comprometidos pela BSCA desde 1 de janeiro de 2002.
- (660) Além disso, a adenda n.º 3 altera o artigo 3.º, n.º 2, da Convenção Região/BSCA e prevê o reembolso, por parte da Região da Valónia, das despesas (encargos e investimentos) inerentes aos serviços de incêndio e manutenção. Altera igualmente o artigo 25.º do caderno de encargos e prevê que o concessionário deve apresentar à autoridade concedente o orçamento relativo às rubricas de incêndio e manutenção e deve manter uma conta de exploração distinta que possa, a qualquer momento, ser analisada e controlada pela autoridade concedente. A este respeito, a Comissão salienta que a adenda n.º 3 prevê que nessa conta de exploração sejam incluídos os custos dos investimentos e/ou os encargos de amortização dos investimentos, o que não acontecia anteriormente.
- (661) Com base nestes elementos, a Comissão considera que a subvenção paga pela Região à BSCA para certos serviços da BSCA relacionados com a atividade aeroportuária foi instituída ou, em todo o caso, substancialmente alterada pela adenda n.º 3, de 29 de março de 2002, à Convenção Região/BSCA.

6.4.2. A adenda n.º 5 à Convenção Região/BSCA de 10 de março de 2006

- (662) A adenda n.º 5 à Convenção Região/BSCA de 10 de março de 2006 alterou substancialmente a adenda n.º 3 através das disposições seguintes:
- nos termos do artigo 3.º, n.º 2.2, da Convenção Região/BSCA, tal como alterado pela adenda n.º 5, a Região reembolsa as despesas incorridas pela BSCA com «os serviços ligados à proteção contra incêndios, à segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária», ao passo que, anteriormente, a Região compensava as despesas incorridas pela BSCA com os serviços de «manutenção e incêndios». Segundo a Bélgica, esta nova formulação visava definir de forma mais precisa os custos suportados pela Região da Valónia, mas não afetava substancialmente o âmbito dos serviços suportados. A Comissão observa, porém, que, mesmo na hipótese de se ignorar a alteração do descritivo dos serviços para os quais a BSCA recebe uma compensação, o detalhe das despesas financiadas nos termos do artigo 25.º do caderno de encargos alterado pela adenda n.º 5 é diferente, na medida em que inclui algumas despesas que não eram anteriormente mencionadas, ou seja, «os serviços ligados à segurança do tráfego em terra e da infraestrutura aeroportuária, incluindo a manutenção corrente da infraestrutura aeroportuária, (...), os pequenos trabalhos de pavimentação, a manutenção corrente e reparação da pista e dos acessos, a conservação e manutenção operacional da iluminação da pista e da balizagem, os trabalhos de corte, a remoção de borracha da pista e a sua marcação, a limpeza de neve e qualquer outro serviço que garanta a segurança do tráfego em terra, da infraestrutura aeroportuária e das infraestruturas, com exceção dos espaços comerciais da zona aeroportuária»;
 - a subvenção é limitada, ao passo que não o era anteriormente; o limite é aplicável desde a data da primeira entrada em vigor da adenda n.º 5 e tem, portanto, impacto no montante da subvenção paga pela Região à BSCA desde o primeiro ano;
 - o montante da subvenção deve ser revisto antes de julho de 2009 ⁽²²⁷⁾.

⁽²²⁷⁾ Esta revisão acabou por ocorrer apenas em 2013. Mas não deixa de ser verdade que a introdução de uma data de revisão altera significativamente a medida.

- (663) Com base em todos estes elementos, a Comissão considera que a medida foi substancialmente afetada pela adoção da adenda n.º 5 à Convenção Região/BSCA de 10 de março de 2006.

6.4.3. A adenda n.º 6 à Convenção Região/BSCA de 15 de janeiro de 2008

- (664) A adenda n.º 6 à Convenção Região/BSCA de 15 de janeiro de 2008 alterou substancialmente a adenda n.º 5 ao alargar de forma considerável o âmbito dos serviços pelos quais a Região paga uma subvenção à BSCA, uma vez que esses serviços passaram a abranger o acompanhamento e registo dos voos, a planificação dos voos previstos, o *marshaling* e a segurança. Ora, como foi exposto na secção 6.1.1, a Comissão considera que estes serviços, com exceção dos serviços de segurança, constituem serviços de natureza económica.

6.4.4. Conclusão

- (665) A Comissão conclui que a subvenção paga pela Região à BSCA para certos serviços relacionados com a atividade aeroportuária não pode ser considerada uma medida que esteve em vigor de forma contínua e não sofreu nenhuma alteração substancial desde 1991. O pagamento da subvenção é baseado em várias medidas novas sucessivamente aplicáveis. As medidas apreciadas na presente decisão são: (a) a adenda n.º 3 à Convenção Região/BSCA de 29 de março de 2002, (b) a adenda n.º 5 à Convenção Região/BSCA de 10 de março de 2006 e (c) a adenda n.º 6 à Convenção Região/BSCA de 15 de janeiro de 2008.
- (666) As medidas (a) a (c) não podem beneficiar do prazo de prescrição de dez anos, uma vez que decorreram menos de dez anos entre o momento da sua concessão e 20 de abril de 2011, data em que a Comissão enviou à Bélgica o seu primeiro pedido de informações sobre as subvenções concedidas a favor da BSCA. Ora, como especifica o artigo 15.º do regulamento processual, o prazo de prescrição é interrompido por quaisquer atos relativos ao auxílio ilegal praticados pela Comissão ou por um Estado-Membro a pedido desta. Por conseguinte, a Comissão conclui que o prazo de prescrição previsto no artigo 15.º do regulamento processual não é aplicável aos auxílios a favor da BSCA apreciados na presente decisão.

6.5. Aplicabilidade do princípio da confiança legítima à subvenção paga pela Região para certos serviços relacionados com a atividade aeroportuária

- (667) O artigo 14.º, n.º 1, do regulamento processual prevê que «a Comissão não deve exigir a recuperação do auxílio se tal for contrário a um princípio geral de direito comunitário». Em especial, a Comissão não pode exigir a recuperação dos auxílios que, embora tendo sido concedidos no período de 10 anos previsto no artigo 15.º, n.º 1, do regulamento processual, seriam abrangidos pela existência de uma confiança legítima — por parte do beneficiário — resultante de atos ou posições adotados pela Comissão no passado.
- (668) Tal como indicado na secção 5.4 da presente decisão, a Bélgica sustenta que uma recuperação da subvenção paga pela Região para certos serviços relacionados com a atividade aeroportuária seria contrária ao princípio da confiança legítima.
- (669) Contudo, o Tribunal de Justiça considerou que o beneficiário de um auxílio ilegal não pode, em princípio, invocar a confiança legítima⁽²²⁸⁾. Com efeito, o beneficiário deveria ter-se certificado de que o auxílio que lhe foi concedido foi notificado à Comissão e aprovado por esta. A este respeito, a Comissão recorda que os auxílios a favor da BSCA não foram notificados à Comissão.

6.5.1. Falta de garantias precisas

- (670) Além disso, como referido pelo Tribunal de Justiça⁽²²⁹⁾, ninguém pode invocar uma violação do princípio da confiança legítima «na falta de garantias precisas que lhe tenham sido fornecidas pela Administração (...)».

⁽²²⁸⁾ Processo C-5/89 *Comissão/Alemanha* (Coletânea [1990] I-3437), ECLI:EU:C:1990:320, n.º 14, processo C-169/95 *Espanha/Comissão* (Coletânea [1997] I-135), ECLI:EU:C:1997:10, n.º 51, processo C-148/04 *Unicredito Italiano* (Coletânea [2005] I-11137), ECLI:EU:C:2005:774, n.º 104.

⁽²²⁹⁾ Processos apensos C-182/03 e C-217/03 *Bélgica e Forum 187/Comissão* (Coletânea [2006] I-5479), ECLI:EU:C:2006:416, n.º 147.

- (671) A Bélgica alega que, tendo em conta a ausência de menção da acusação formulada pela Comissão na sua decisão de 2004, a BSCA tinha garantias precisas de que a subvenção não era suscetível de constituir um auxílio de Estado. A Bélgica baseia-se, designadamente, no considerando 214 da decisão de 2004, em que a Comissão indica que «não contesta a possibilidade legítima de as autoridades da Valónia continuarem a assumir os custos do serviço». Indica que essa confiança legítima foi reforçada pela prática decisória da Comissão sobre a distinção entre atividades económicas e não económicas, como reiterado na decisão da Comissão relativa ao aeroporto de Leipzig/Halle.
- (672) A Comissão considera que a ausência de acusação relativa aos auxílios a favor da BSCA na sua decisão de 2004 não pode constituir uma «garantia precisa». A Comissão recorda que nem a decisão de início do procedimento de 2002, nem a decisão final de 2004 diziam respeito a medidas a favor da BSCA. No que se refere ao considerando 214 da decisão de 2004, a Comissão salienta que este considerando deve ser lido no seu contexto. Quando contextualizado, verifica-se que o considerando em questão não pode ser entendido como uma aprovação da medida à luz das regras em matéria de auxílios estatais, mas apenas como explicitação do raciocínio segundo o qual, para efeitos de aplicação do critério do operador privado numa economia de mercado aos contratos de 2001, a Comissão não examina a conformidade desta medida com as regras em matéria de auxílios estatais, levando antes em consideração a incerteza relativa ao financiamento pela Região de determinados serviços previstos no plano de negócios da BSCA.
- (673) Como referido nos considerandos 397 a 399 da presente decisão, a Comissão contesta que se possa deduzir dos considerandos 182 e 183 da decisão relativa ao aeroporto de Leipzig/Halle que a Comissão tenha, no passado, considerado que missões comparáveis à manutenção e segurança do tráfego, tal como definidas na Convenção Região/BSCA, se enquadram no exercício do poder público.

6.5.2. Previsibilidade da alteração da linha de conduta

- (674) Tal como referido pelo Tribunal de Justiça ⁽²³⁰⁾, «quando um operador económico prudente e avisado estiver em condições de prever a adoção de uma medida comunitária suscetível de afetar os seus interesses, não pode, quando essa medida for tomada, invocar esse princípio» ⁽²³¹⁾.
- (675) De acordo com a Bélgica, nenhum elemento permitia à BSCA prever que a Comissão iria rever em 2012 uma medida relativamente à qual não tinha emitido qualquer reserva em 2004 e que o Tribunal Geral não tinha posto em causa em 2008.
- (676) A Comissão contesta ter tomado posição quanto às medidas a favor da BSCA ao adotar a decisão de 2004. Assim, a decisão de 2012 não constitui uma alteração da sua linha de conduta.
- (677) A Comissão contesta igualmente que a presente decisão constitua uma alteração da sua prática decisória no que se refere à distinção entre atividades económicas e não económicas. No que diz respeito à decisão relativa ao aeroporto de Leipzig/Halle citada pela Bélgica para demonstrar a alegada alteração da linha de conduta da Comissão, a Comissão contesta que se possa deduzir desta decisão que a Comissão tenha anteriormente considerado que missões comparáveis à manutenção/segurança do tráfego se enquadram no exercício do poder público (ver considerandos 397 a 399).
- (678) Em conclusão, a Comissão considera que a recuperação do auxílio ilegal e incompatível concedido à BSCA não é contrária ao princípio da confiança legítima.

7. CONCLUSÃO E QUANTIFICAÇÃO DOS AUXÍLIOS A RECUPERAR JUNTO DA BSCA

7.1. Auxílios concedidos ilegalmente a favor da BSCA

- (679) A Comissão observa que, ao adotar as convenções de 2002 e a decisão de investimento de 2003, a Bélgica concedeu ilegalmente auxílios à BSCA, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE. Estes auxílios são constituídos pela diferença entre a taxa que teria exigido um operador numa economia de mercado (a seguir «taxa conforme com o preço de mercado») e as taxas efetivamente pagas pela BSCA à Região-SOWAER.

⁽²³⁰⁾ Idem.

⁽²³¹⁾ Acórdão de 11 de março de 1987 no processo 265/85, *Van den Bergh en Jurgens e Van Dijk Food Products Lopik/Comissão* (Coletânea p. 1155), ECLI:EU:C:1987:121, n.º 44.

- (680) A taxa conforme com o preço de mercado é a taxa que a BSCA deveria ter pago de modo a que cada uma das duas medidas (as convenções de 2002 e a decisão de investimento de 2003) tivesse um valor atual líquido nulo para a Região-SOWAER. A Comissão determinou a taxa conforme com o preço de mercado em consonância com o raciocínio exposto na secção 6.1.2.2, que permitiu apurar que as convenções de 2002 e a decisão de investimento de 2003 tinham dado lugar a uma taxa de concessão inferior à que teria exigido um operador numa economia de mercado orientado por perspetivas de rentabilidade.
- (681) A Comissão considerou que um operador prudente não teria exigido que, logo após a assinatura da Convenção SOWAER/BSCA de 2002, a BSCA pagasse uma taxa que refletisse os investimentos que a SOWAER se comprometeu a realizar nos termos desta convenção, uma vez que os investimentos ainda não tinham sido realizados e a BSCA não dispunha das receitas esperadas destes investimentos. Com efeito, um operador prudente teria aceitado que a taxa só aumentasse quando os novos investimentos pudessem ser explorados pela entidade gestora. Caso contrário, a entidade gestora poderia ter dificuldades de tesouraria ao longo dos anos em que ainda não pudesse obter receitas de exploração da nova infraestrutura. A Comissão constata, por outro lado, que a convenção de subconcessão SOWAER/BSCA de 2002 previa um aumento da taxa de concessão em 2007, ou seja, dois anos após a entrada em funcionamento prevista do novo terminal (2005). Por conseguinte, a Comissão considera que um operador prudente teria aceitado que a BSCA pagasse a taxa fixada pela Convenção SOWAER-BSCA de 2002 até dois anos após o final do ano da entrada em funcionamento do novo terminal (ou seja, em 2007), mas teria exigido que a BSCA pagasse uma taxa conforme com o preço de mercado após essa data, isto é, uma taxa que permitisse à coletividade Região-SOWAER obter um valor atual líquido nulo ao longo de todo o período.

(682) O quadro 31 apresenta:

a) as taxas de concessão variáveis esperadas da BSCA nos termos das disposições em vigor no momento da concessão da medida de 2002 ⁽²³²⁾;

b) a taxa de concessão adicional, definida como um montante fixo anual indexado a uma taxa de inflação de 2 % ao ano ⁽²³³⁾, que a BSCA deveria pagar a partir de 2007 para que as taxas de concessão devidas pela BSCA correspondessem à taxa de concessão conforme com o preço de mercado em contrapartida das convenções de 2002 ⁽²³⁴⁾

c) a taxa da concessão adicional, definida como um montante fixo anual indexado a uma taxa de inflação de 2 % ao ano, que a BSCA deveria pagar a partir de 2008 para que as taxas de concessão devidas pela BSCA correspondessem à taxa da concessão conforme com o preço de mercado em contrapartida da decisão de investimento de 2003 ⁽²³⁵⁾.

O somatório de (a + b + c) representa as taxas de concessão previstas em conformidade com o preço de mercado: os seus valores são fixados de tal modo que o valor atual líquido das convenções de 2002 e da decisão de investimento de 2003 seja nulo.

Quadro 31

Taxas de concessão esperadas conformes com o preço de mercado

(em EUR)

	a) Taxas de concessão esperadas da BSCA no momento da concessão da medida de 2002	b) Taxas de concessão a acrescentar a a) de modo a que o VAN da medida de 2002 seja igual a 0	c) Taxas de concessão a acrescentar de modo a que o VAN da decisão de investimento de 2003 seja igual a 0	(a + b + c) Taxas de concessão conformes com o preço de mercado
2002	883 689	0	0	883 689
2003	901 363	0	0	901 363

⁽²³²⁾ Estas taxas correspondem à parte variável da taxa de concessão, já que a parte fixa a pagar pela BSCA é compensada por um pagamento da Região da Valónia à BSCA.

⁽²³³⁾ O Banco Central Europeu estabeleceu o objetivo de 2 % para a taxa de inflação.

⁽²³⁴⁾ Idem.

⁽²³⁵⁾ Ver nota 238.

(em EUR)

	a) Taxas de concessão esperadas da BSCA no momento da concessão da medida de 2002	b) Taxas de concessão a acrescentar a a) de modo a que o VAN da medida de 2002 seja igual a 0	c) Taxas de concessão a acrescentar de modo a que o VAN da decisão de investimento de 2003 seja igual a 0	(a + b + c) Taxas de concessão conformes com o preço de mercado
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) Tendo em conta que os trabalhos se atrasaram e que o terminal apenas entrou em funcionamento em 2007, a Comissão considera que a BSCA deveria ter pago uma taxa conforme com o preço de mercado a partir do final de 2009, ou seja, a partir de 1 de janeiro de 2010. A Comissão considerou que o atraso de dois anos dos trabalhos devia ser assumido pela Região e pela SOWAER, e não pela BSCA, dado que estas entidades eram responsáveis pela realização dos investimentos. Por conseguinte, a Comissão considerou que a BSCA devia pagar a taxa de concessão conforme com o preço de mercado apenas no final do ano de 2009, sem que esta taxa de concessão fosse, no entanto, aumentada relativamente à hipótese em que tivesse de a pagar no final de 2007 conforme previsto na Convenção SOWAER-BSCA de 2002.

(684) São as taxas variáveis efetivamente devidas pela BSCA (a que importa acrescentar as taxas b) e c) apresentadas no Quadro 31) que devem ser tomadas em consideração para a determinação das taxas de concessão conformes com o preço de mercado que a BSCA teria de pagar e deverá pagar no futuro. Acontece que, embora o tráfego se tenha revelado muito superior ao previsto em 2002, as taxas efetivamente devidas (apresentadas na coluna a) do Quadro 32) correspondem às taxas de concessão variáveis esperadas (apresentadas na coluna (a) do Quadro 31) devido ao limite da taxa de concessão variável previsto a partir de 2002.

(685) O quadro 32 apresenta os elementos constitutivos da taxa de concessão conforme com o preço de mercado:

Quadro 32

Taxas de concessão conformes com o preço de mercado tomando em consideração o atraso dos trabalhos ⁽¹⁾

(em EUR)

	a) Taxas de concessão esperadas da BSCA no momento da concessão da medida de 2002	b) Taxas de concessão a acrescentar a (a) de modo a que o VAN da medida de 2002 seja igual a 0	c) Taxas de concessão a acrescentar de modo a que o VAN da decisão de investimento de 2003 seja igual a 0	(a + b + c) Taxas de concessão conformes com o preço de mercado
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⁾ O quadro seguinte baseia-se na hipótese de o tráfego no aeroporto de Charleroi ser de tal ordem que a taxa de concessão variável a) continuará a ser limitada em 2014 e 2015, nos termos das disposições em vigor. Se esta hipótese não se verificar, haverá que substituir os montantes indicados na coluna a) para 2014 e 2015 pelos montantes devidos pela BSCA a título de taxa de concessão variável. Isto não afetará as colunas b) e c).

(686) De um modo geral, depois de 2013, por exemplo no ano (2013 + n), a taxa de concessão conforme com o preço de mercado ascende a: a) + (9 348 451 + 2 640 013) × (1,02)ⁿ, ou seja, a) + 11 988 464 × (1,02)ⁿ, em que a) é a parte variável da taxa de concessão devida pela BSCA para o ano (2013 + n). Tal como explicado no final do considerando 685 para os anos 2014 e 2015, a parte a) será provavelmente limitada. Nestes cálculos do valor atual líquido e da taxa de concessão conforme com o preço de mercado para as medidas de 2002 e 2003, a Comissão pressupôs que, a partir de 2015, deixará de haver limitação da taxa. A partir de 2016, a parte a) da taxa conforme será, por isso, igual a 35 % das receitas aeronáuticas.

(687) Com base nos pressupostos e métodos descritos supra e na hipótese de a taxa de concessão paga pela BSCA permanecer inalterada, a Comissão conclui que, em virtude das convenções de 2002 e da decisão de investimento de 2003, a BSCA recebeu e irá receber até 31 de dezembro de 2015 os montantes de auxílio (sem juros) correspondentes à soma das colunas (b) e (c) do quadro 32. Estes montantes de auxílio são indicados no quadro seguinte:

Quadro 33

Montantes de auxílio recebidos pela BSCA até 31 de dezembro de 2015 (sem juros) na hipótese de a taxa de concessão da BSCA permanecer inalterada até 31 de dezembro de 2015

(em EUR)

	Auxílio decorrente da medida de 2002 (sem juros)	Auxílio decorrente da medida de 2003 (sem juros)	Auxílio total (sem juros)
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
Total	55 569 842	15 692 986	71 262 828

(688) Em 1 de outubro de 2014, data da presente decisão, a BSCA recebeu, em virtude das convenções de 2002 e da decisão de investimento de 2003, os seguintes montantes de auxílio ⁽²³⁶⁾ (sem juros):

Quadro 34

Montantes de auxílio recebidos pela BSCA até 30 de setembro de 2014 — sem juros

(em EUR)

	Auxílio decorrente da medida de 2002 (sem juros) recebido até 30 de setembro de 2014	Auxílio decorrente da medida de 2003 (sem juros) recebido até 30 de setembro de 2014	Auxílio total (sem juros) recebido até 30 de setembro de 2014
2002	0	0	0
2003	0	0	0
2004	0	0	0
2005	0	0	0
2006	0	0	0
2007	0	0	0
2008	0	0	0
2009	0	0	0
2010	8 809 254	2 487 743	11 296 997
2011	8 985 440	2 537 498	11 522 938
2012	9 165 148	2 588 248	11 753 396
2013	9 348 451	2 640 013	11 988 464
30.9.2014	7 131 972	2 014 077	9 146 049
Total	43 440 265	12 267 579	55 707 844

7.2. Auxílios a recuperar

(689) Tendo em conta as conclusões da secção 6.3.2 relativas à compatibilidade dos auxílios concedidos à BSCA, só constitui um auxílio a recuperar a diferença entre a taxa conforme com o preço de mercado – calculada segundo os métodos descritos nos considerandos 680 a 683 – e a taxa cobrada pela BSCA desde 4 de abril de 2014.

(690) Considerando que o período de 4 de abril a 1 de outubro de 2014 compreende 180 dias, o auxílio a recuperar (sem juros) em 1 de outubro de 2014 ascende a $(180/365) \times 12\,228\,234$ EUR, isto é, a 6 030 362 EUR.

⁽²³⁶⁾ Estes montantes são idênticos aos do quadro precedente até 2013 inclusive. Para 2014, aplicou-se um rácio de $(273/365)$, considerando que o período de 1 de janeiro a 30 de setembro abrange 273 dias.

(691) Além disso, enquanto a taxa de concessão devida pela BSCA não for aumentada para o nível da taxa conforme com o preço de mercado, a BSCA continuará a receber auxílios ilegais e incompatíveis, cujos montantes devem ser recuperados.

(692) Na hipótese de a taxa de concessão paga pela BSCA ser aumentada, no ano de 2014, para o nível da taxa de concessão conforme com o preço de mercado indicada no Quadro 32, o montante do auxílio a recuperar (sem juros) será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

Onde N é o número de dias que medeiam entre 4 de abril de 2014 e a data em que a taxa de concessão paga pela BSCA for aumentada para o nível da taxa de concessão conforme com o preço de mercado,

Montante do auxílio a recuperar (sem juros) = $(N/365) \times$ montante do auxílio relativo a 2014

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

(693) Na hipótese de a taxa de concessão paga pela BSCA ser aumentada, no ano de 2015, para o nível da taxa de concessão conforme com o preço de mercado indicada no Quadro 32, o montante do auxílio a recuperar (sem juros) será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

Onde N' é o número de dias que medeiam entre 1 de janeiro de 2015 e a data em que a taxa de concessão paga pela BSCA for aumentada para o nível da taxa de concessão conforme com o preço de mercado,

Montante do auxílio a recuperar (sem juros)

= montante do auxílio a recuperar relativo a 2014 (sem juros) + montante do auxílio a recuperar relativo a 2015 (sem juros)

= $((\text{número de dias desde 4 de abril até 31 de dezembro de 2014})/365) \times$ montante do auxílio relativo a 2014 + $(N'/365) \times$ montante do auxílio relativo a 2015

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

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

(694) As autoridades belgas devem recuperar o montante calculado de acordo com as fórmulas mencionadas nos considerandos 692 e 693 no prazo de 4 meses a contar da data de notificação da presente decisão.

(695) As autoridades belgas devem somar ao montante a recuperar os juros de recuperação, calculados a partir da data em que o auxílio em causa foi colocado à disposição das empresas, ou seja, em cada data efetiva da concessão dos auxílios até à data da sua recuperação efetiva ⁽²³⁷⁾, conforme disposto no capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004 ⁽²³⁸⁾ da Comissão. A Comissão considera que a data da colocação à disposição do auxílio corresponde às datas de pagamento das taxas inferiores ao preço de mercado, tal como fixadas nas convenções SOWAER/BSCA em vigor no momento do pagamento em questão.

(696) A presente decisão é adotada sem prejuízo da recuperação de eventuais outros auxílios estatais concedidos à BSCA que não estejam abrangidos pela presente decisão.

(697) Por carta de 7 de maio de 2014, a Bélgica aceitou que, no âmbito do presente processo, tendo em conta o compromisso assumido pelos serviços da Comissão de lhe comunicar o mais rapidamente possível uma tradução da decisão em língua neerlandesa, a Comissão lhe notificasse, excepcionalmente, nos termos do artigo 297.º do TFUE, a decisão em língua francesa. A Bélgica aceitou que apenas fizesse fé a versão em língua francesa da decisão e que a decisão produzisse efeitos após a sua notificação em língua francesa.

⁽²³⁷⁾ Ver artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 659/99.

⁽²³⁸⁾ Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão, de 21 de abril 2004, relativo à aplicação do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho que estabelece as regras de execução do artigo 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO L 140 de 30 de abril de 2004, p. 1).

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. As medidas concedidas à Ryanair Ltd (a seguir «Ryanair»), ou seja, o compromisso do Governo da Valónia perante a Ryanair, de 6 de novembro de 2001, o contrato entre a BSCA e a Ryanair, de 2 de dezembro de 2001, a Convenção Promocy, de 12 de dezembro de 2001, o contrato entre a Promocy e a Leading Verge, de 31 de janeiro de 2002, o decreto ministerial de 11 de junho de 2004, a carta da BSCA à Ryanair, de 24 de junho de 2004, o acordo comercial entre a BSCA e a Ryanair, de 9 de dezembro de 2005, a adenda ao contrato entre a BSCA e a Ryanair, de 6 de dezembro de 2010, e a cessão das participações da BSCA na Promocy, em 31 de março de 2010, não constituem um auxílio estatal a favor da Ryanair Ltd nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

2. As medidas a favor da Brussels South Charleroi Airport (a seguir «BSCA») acordadas através da Convenção entre a Société Wallonne des Aéroports (a seguir «SOWAER») e a BSCA, de 4 de abril de 2006, da adenda n.º 5 à Convenção entre a Região da Valónia e a BSCA, de 10 de março de 2006, e da adenda n.º 6 à Convenção entre a Região da Valónia e a BSCA, de 15 de janeiro de 2008, não constituem um auxílio estatal a favor da BSCA nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Artigo 2.º

1. As medidas ilegalmente concedidas pela Bélgica, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, à BSCA ao abrigo da convenção de subconcessão, de 15 de abril de 2002, entre a SOWAER e a BSCA, e da adenda n.º 3, de 29 de março de 2002, à Convenção entre a Região da Valónia e a BSCA, bem como ao abrigo da decisão de investimento da Região da Valónia de 3 de abril de 2003, constituem, até 3 de abril de 2014, auxílios estatais compatíveis com o mercado interno com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

2. Admitindo que constitui um auxílio estatal nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, o aumento de capital da BSCA, subscrito pela SOWAER em 3 de dezembro de 2002, constitui um auxílio estatal compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Artigo 3.º

As medidas ilegalmente concedidas pela Bélgica, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, à BSCA ao abrigo da convenção de subconcessão, de 15 de abril de 2002, entre a SOWAER e a BSCA, e da adenda n.º 3, de 29 de março de 2002, à Convenção entre a Região da Valónia e a BSCA, bem como ao abrigo da decisão de investimento da Região da Valónia de 3 de abril de 2003, constituem, desde 4 de abril de 2014, auxílios estatais incompatíveis com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

Artigo 4.º

1. A Bélgica deve pôr termo aos auxílios referidos no artigo 3.º, fixando a taxa de concessão devida pela BSCA, pelo menos, no nível da taxa de concessão correspondente ao preço de mercado e recuperando junto do beneficiário os montantes de auxílio recebidos ao abrigo das medidas referidas no artigo 3.º, a partir de 4 de abril de 2014.

2. Os montantes a recuperar vencem juros a contar da data em que foram colocados à disposição do beneficiário até à data da sua efetiva recuperação.

3. Os juros são calculados numa base composta, em conformidade com o disposto no capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004.

4. A Bélgica deve cancelar todos os pagamentos pendentes relativos aos auxílios referidos no artigo 3.º, com efeitos a contar da data de adoção da presente decisão.

Artigo 5.º

1. A recuperação dos auxílios mencionados no artigo 3.º é imediata e efetiva.
2. A Bélgica deve assegurar a aplicação da presente decisão no prazo de quatro meses a contar da data da sua notificação.

Artigo 6.º

1. No prazo de dois meses a contar da data de notificação da presente decisão, a Bélgica deve fornecer à Comissão as seguintes informações:
 - a) as datas em que a BSCA pagou as taxas de concessão referentes ao ano de 2014 e o cálculo dos juros de recuperação;
 - b) uma descrição pormenorizada das medidas já adotadas e previstas para dar cumprimento à presente decisão;
 - c) os documentos comprovativos de que o beneficiário foi intimado a reembolsar o auxílio.
2. A Bélgica deve manter a Comissão informada acerca dos progressos realizados na aplicação das medidas nacionais adotadas para dar cumprimento à presente decisão, até à recuperação total do auxílio referido no artigo 3.º. A pedido da Comissão, deve apresentar imediatamente as informações relativas às medidas já adotadas e previstas para dar cumprimento à presente decisão. Deve também fornecer informações pormenorizadas sobre os montantes do auxílio e dos juros já recuperados junto do beneficiário.

Artigo 7.º

O destinatário da presente decisão é o Reino da Bélgica.

Feito em Bruxelas, em 1 de outubro de 2014.

Pela Comissão
Joaquín ALMUNIA
Vice-Presidente

ANEXO

Informações sobre os montantes de auxílio recebidos, a recuperar e já recuperados

Identidade do beneficiário	Montante total do auxílio recebido (*)	Montante total do auxílio a recuperar (*) (Capital)	Total dos montantes já reembolsados (*)	
			Capital	Juros

(*) Em milhões de EUR