

Jornal Oficial

da União Europeia

L 325



Edição em língua
portuguesa

Legislação

59.º ano

30 de novembro de 2016

Índice

II *Atos não legislativos*

DECISÕES

- ★ **Decisão (UE) 2016/2068 da Comissão, de 29 de julho de 2013, relativa ao auxílio estatal SA.35611 (13/C) que a França tenciona aplicar a favor do grupo PSA Peugeot Citroën SA [notificada com o número C(2013) 4971] ⁽¹⁾** 1
- ★ **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] ⁽¹⁾** 63

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

PT

Os atos cujos títulos são impressos em tipo fino são atos de gestão corrente adotados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os atos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

II

(Atos não legislativos)

DECISÕES

DECISÃO (UE) 2016/2068 DA COMISSÃO

de 29 de julho de 2013

relativa ao auxílio estatal SA.35611 (13/C) que a França tenciona aplicar a favor do grupo PSA Peugeot Citroën SA

[notificada com o número C(2013) 4971]

(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,

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

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações nos termos das referidas disposições ⁽¹⁾ e tendo em conta tais observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Em 5 de novembro de 2012, a Comissão recebeu uma denúncia de uma empresa que quis manter o anonimato (a seguir designada por «autor de uma denúncia anónima»).
- (2) Por decisão de 11 de fevereiro de 2013 (a seguir designada por «decisão de emergência») a Comissão autorizou temporariamente, por motivos de estabilidade financeira, a garantia pela República francesa das emissões de obrigações do Banque PSA Finance S.A. (a seguir designado por «BPF») num montante nominal de 1,2 mil milhões de euros. Neste contexto, as autoridades francesas comprometeram-se a apresentar um plano de reestruturação do grupo PSA Peugeot Citroën S.A. (a seguir designado por «PSA» ou por «grupo» ou ainda por «grupo PSA») e um plano de viabilização do BPF nos 6 meses seguintes à decisão de emergência.
- (3) Por carta de 12 de março de 2013, a França notificou à Comissão um auxílio à reestruturação a favor do grupo PSA.
- (4) Por carta de 2 de maio de 2013, a Comissão informou a França da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (a seguir designado por «TFUE») relativamente a esse auxílio.

⁽¹⁾ JO C 275 de 16.11.2007, p. 18.

- (5) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento (a seguir designada por «decisão de dar início ao procedimento») foi publicada no Jornal Oficial da União Europeia de 16 de maio de 2013 ⁽²⁾. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre o auxílio em causa. Em 3 de junho de 2013, a Comissão enviou um questionário aos principais concorrentes do PSA.
- (6) A Comissão recebeu observações de cinco partes interessadas, nomeadamente:
- i) O grupo PSA, na sua qualidade de beneficiário do auxílio, que apresentou observações por carta de 13 de junho de 2013;
 - ii) Uma empresa que deseja manter o anonimato (a seguir designada por «terceiro anónimo»), que apresentou observações por carta de 14 de junho de 2013;
 - iii) Os concorrentes Fiat, General Motors (a seguir designada por «GM») e Toyota, que apresentaram observações por cartas de 17, 18 e 21 de junho de 2013.
- (7) A Comissão transmitiu essas observações à França por cartas datadas de 19 e 21 de junho de 2013.
- (8) As autoridades francesas comunicaram as suas observações sobre a decisão de dar início ao procedimento por carta de 3 de junho de 2013 e os seus comentários sobre as observações dos terceiros interessados por carta de 28 de junho de 2013.
- (9) A pedido da Comissão, as autoridades francesas enviaram informações complementares em 1 e 2 de julho de 2013.
- (10) A 4 de julho de 2013, teve lugar uma teleconferência entre os serviços da Comissão, as autoridades francesas e o grupo PSA. Realizaram-se duas outras reuniões entre as mesmas partes nos dias 11 e 12 de julho de 2013, bem como uma teleconferência em 15 de julho de 2013. Na sequência dessas reuniões, as autoridades francesas enviaram informações por carta de 16 de julho de 2013, alteradas por carta de 23 de julho de 2013.

2. DESCRIÇÃO

2.1. O GRUPO PSA

- (11) O grupo PSA é uma sociedade cotada na Euronext Paris. Em 2011, o grupo vendeu mais de 3,5 milhões de veículos e peças separadas no mundo (42 % fora da Europa). Comercialmente presente em 160 países, o grupo PSA explora 11 fábricas denominadas «terminais» (9 delas na União Europeia), nas quais são montados os veículos, e 12 fábricas denominadas «mecânicas», especializadas na produção de determinadas peças. As atividades do grupo estendem-se também ao financiamento de automóveis (BPF) e aos equipamentos de automóveis (Faurecia). Até dezembro de 2012, o PSA também era proprietário da Gefco (atividades logísticas). Em 2012, o grupo PSA realizou um volume de negócios (a seguir designado por «VN») de 55,4 mil milhões de euros. A evolução do VN do grupo ao longo dos últimos cinco anos é apresentada no quadro 1 abaixo.

Quadro 1

Volume de negócios do grupo PSA em milhões de os

	2008	2009	2010	2011	2012
Volume de negócios histórico	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

- (12) O BPF é um banco cativo controlado a 100 % pelo PSA, que assegura o financiamento das vendas de veículos das marcas Peugeot e Citroën, as existências de veículos e de peças sobresselentes das redes de distribuição, e propõe meios de financiamento aos clientes do grupo. O BPF está presente em 23 países. Com uma taxa média de penetração ⁽³⁾ de 29,8 % em 2012, o BPF financia grande parte da procura de veículos produzidos pelo grupo e contribui de forma determinante para o financiamento da sua atividade comercial. Em 2012, o volume desse financiamento rondava os 23 a 24 mil milhões de euros. Em 2011, apresentou um lucro líquido de 354 milhões de euros.

⁽²⁾ JOC 137 de 16.5.2013, p. 10

⁽³⁾ A taxa média de penetração de 29,8 % não permite conhecer as variações da taxa de penetração nos diferentes segmentos. Em especial, a taxa de penetração é mais elevada nos segmentos B e C, com taxas de penetração superiores a 30 %, ou mesmo 40 %, em alguns países. A atividade de financiamento da compra de veículos afigura-se assim fundamental para esses segmentos.

- (13) A Faurecia é uma empresa fornecedora de componentes para automóveis e, em 31 de dezembro de 2012, 57,18 % do seu capital pertencia ao PSA. A sua atividade está essencialmente orientada para o fabrico de assentos de automóveis, sistemas de interior, tecnologias de controlo de emissões e componentes para a carroçaria. Em 2012 o seu volume de negócios elevou-se a cerca de 17,4 mil milhões de euros.

2.2. AS DIFICULDADES DO GRUPO PSA

- (14) Em 2012, o volume de negócios do grupo diminuiu 5,2 %, essencialmente devido ao mau desempenho da divisão de veículos automóveis (que sofreu uma redução de 10,3 %, no montante de 38,3 mil milhões de euros). O resultado de exploração corrente do grupo saldou-se num prejuízo de 576 milhões de euros, contra um resultado positivo de 1 093 milhões de euros em 2011. Só na divisão de veículos automóveis, o prejuízo de exploração elevou-se a 1,5 mil milhões de euros em 2012, contra uma perda de 92 milhões de euros em 2011.
- (15) As dificuldades existentes decorrem de uma conjugação de fatores específicos do mercado automóvel com os efeitos da degradação económica e financeira da área do euro e as desvantagens estruturais do grupo PSA.

2.2.1. CONTRAÇÃO PERSISTENTE DO MERCADO AUTOMÓVEL EUROPEU DESDE 2007

- (16) Desde 2007 que o mercado europeu não tem cessado de se contrair. O mercado automóvel europeu representava, antes de 2007, cerca de 18 milhões de veículos por ano, contra 14 milhões de unidades vendidas em 2012, ou seja, uma redução de 15 %.
- (17) Neste contexto, o PSA, fortemente implantado na Europa (e principalmente no sul da Europa) sofreu uma diminuição de 6,1 % das suas vendas nesse mercado, onde realiza 58 % das vendas. A quota de mercado do PSA baixou para 13,3 %, contra 14,2 % em 2010.
- (18) Ora, o grupo PSA não compensa a contração do mercado europeu com as suas vendas fora da Europa. Em 2012, as vendas de veículos particulares e utilitários no resto do mundo não foram só por si suficientes para compensar o desempenho mais fraco do grupo no mercado europeu.

2.2.2. UMA ESTRUTURAÇÃO DA CONCORRÊNCIA DESFAVORÁVEL AOS CONSTRUTORES GENERALISTAS

- (19) Segundo as autoridades francesas, o PSA entra em concorrência com:
- Todos os outros construtores generalistas: os generalistas *premium* (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen) e outros generalistas como a Ford, a Fiat, a Skoda, a Seat e a Honda;
 - Todos os especialistas (Audi, BMW, Mercedes, etc.) que tendem cada vez mais a desenvolver produtos nos diversos segmentos, invadindo assim o núcleo de mercado dos generalistas;
 - Construtores recentes, com cada vez melhores resultados nos segmentos essencialmente de gama média (Hyundai, Kia, etc.).
- (20) Em suma, de acordo com as autoridades francesas, o mercado natural dos generalistas seria atacado a partir «de cima», ou seja, pelos construtores especializados de alta gama, na mira de chegarem a novos segmentos (por exemplo: o Audi A1) e a partir «de baixo», isto é, por construtores de média/baixa gama, nomeadamente empresas coreanas como a Hyundai-Kia, que desejam subir a sua gama.

2.2.3. AS DESVANTAGENS ESTRUTURAIS DO GRUPO PSA

- (21) Mais de metade (53 % em 2011) da produção automóvel do grupo PSA está localizada na Europa Ocidental, onde os custos de mão-de-obra são mais elevados do que no resto do mundo. Ora, o fator custo do trabalho representa, no total, mais de [20-30] * % do preço de custo para o PSA. Por outro lado, o pessoal de investigação e desenvolvimento (a seguir designada por «I&D») e de estrutura do grupo está essencialmente situado em França, o que implica despesas de pessoal elevadas.

* Informação confidencial.

- (22) O grupo também se atrasou relativamente aos seus concorrentes no domínio da I&D, e sobretudo no que respeita à normalização dos componentes.
- (23) Por último, o PSA tem um défice de imagem e de notoriedade relativamente aos construtores «premium» alemães.
- (24) As dificuldades do grupo e, nomeadamente, da sua divisão de veículos automóveis, têm repercussões imediatas no BPF (e vice-versa). Com efeito, as dificuldades do banco cativo resultam essencialmente das dificuldades do grupo, através da ligação entre as suas notações financeiras. A degradação da notação do PSA leva à degradação da do BPF, dificultando o seu acesso aos mercados para se refinar. Ora, o BPF tem uma importância primordial no apoio à atividade automóvel do grupo PSA. Em 2012, assegurou, por exemplo, o financiamento de 29,8 % das vendas do construtor e de 100 % dos seus concessionários europeus. A redução significativa das capacidades de financiamento do BPF (e a diminuição correspondente da concessão de empréstimos) produz, por conseguinte, um impacto depressivo na atividade da divisão de veículos automóveis. Através do mecanismo de notação («rating»), pode desencadear-se, deste modo, um círculo vicioso que reduza ainda mais as fontes de financiamento do BPF, a qual influenciará por sua vez as vendas do grupo PSA através da restrição do crédito, e assim por diante.

2.3. AS MEDIDAS DE AUXÍLIO

2.3.1. A GARANTIA ESTATAL DAS EMISSÕES DE OBRIGAÇÕES DO BPF

- (25) Para lhe permitir executar o seu plano de reestruturação, o Governo francês decidiu conceder ao grupo PSA uma garantia que cobre as emissões de obrigações a longo prazo do BPF realizadas no período entre o acordo de garantia ou a autorização da Comissão Europeia e 31 de dezembro de 2016 («a garantia»). A este respeito, será assinado um acordo de garantia autónomo entre, por um lado, o Estado francês e, por outro, o grupo PSA, sob condição suspensiva da aprovação da Comissão Europeia, ao abrigo dos artigos 107.º e 108.º do TFUE. Depois de terem celebrado um primeiro acordo de garantia temporário correspondente a uma parcela de 1,2 mil milhões de euros em capital, em aplicação da decisão da Comissão de 11 de fevereiro de 2013 que autoriza um auxílio de emergência, as autoridades francesas tencionam celebrar com o grupo PSA um segundo acordo de garantia relativo à parcela residual, num montante de capital máximo de 5,8 mil milhões de euros.
- (26) O artigo 85.º do Orçamento retificativo para 2012, Lei n.º 2012-1510 de 29 de dezembro de 2012, autoriza o ministro responsável pela economia a conceder a título oneroso a garantia estatal aos títulos de dívida emitidos pelo BPF entre 1 de janeiro de 2013 e 31 de dezembro de 2016. A garantia cobrirá novas emissões de obrigações de longo prazo do BPF. Ela beneficiará assim os títulos de dívida quirografária emitidos pelo BPF no período entre a autorização de execução da garantia pela Comissão e 31 de dezembro de 2016. Estes títulos terão uma maturidade contratual máxima de trinta e seis meses, a contar da sua data de emissão.
- (27) As autoridades francesas especificam que a determinação do limite máximo da garantia necessária ao grupo PSA assenta na análise da atual estrutura do balanço do BPF (e, em particular, da sua estrutura de financiamento), bem como nas previsões das necessidades de financiamento futuras para o período de 2013-2016, que foram determinadas pelas autoridades francesas tendo em conta as seguintes hipóteses:
- Saldos totais, que se supõem quase constantes, num montante de cerca de 24/25 mil milhões de euros, que permitam manter o financiamento das vendas de veículos automóveis do grupo PSA;
 - Um aumento da titularização no financiamento do BPF, que compense parcialmente a redução de papel comercial/certificados de depósito (impacto da notação A-3 / P-3);
 - A renovação das linhas de financiamento bancário, que permitiria que o BPF confirmasse 11,6 mil milhões de euros de crédito bancário a médio prazo em janeiro de 2013, nomeadamente com a realização de um novo crédito sindicado de 4,1 mil milhões de euros com uma maturidade de 5 anos, a renovação da maioria das suas linhas de crédito bancárias bilaterais, o prolongamento de uma linha de crédito em conta corrente de 1,2 mil milhões de euros de capital, com uma maturidade prorrogada até janeiro de 2016 e a extensão simultânea de uma linha de crédito no montante de 1,8 mil milhões de euros até dezembro de 2015 (ver esclarecimentos do considerando 31);
 - O recurso aos depósitos a partir de 2013.

- (28) De acordo com as autoridades francesas, a remuneração da garantia foi determinada de modo a ser prestada a um preço de mercado em aplicação das Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade ⁽⁴⁾ (a seguir designadas por orientações «emergência e reestruturação») e da Comunicação da Comissão relativa à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE (que passaram a ser os artigos 107.º e 108.º do TFUE) aos auxílios estatais sob forma de garantias ⁽⁵⁾. A Comunicação relativa às garantias prevê que, se não estiver disponível no mercado financeiro nenhum prémio de garantia de referência correspondente, o custo financeiro total do empréstimo garantido, incluindo a taxa de juro do empréstimo e o prémio da garantia, deve ser comparado com o preço de mercado de um empréstimo semelhante não garantido.
- (29) As autoridades francesas alegam que, para determinar o nível da remuneração do Estado, este entendeu agir numa lógica de *pari passu* com os bancos participantes no *New Club Deal*, um acordo entre o BPF e os seus bancos credores. Para o efeito, o custo do risco estimado pelos bancos foi calculado com base na remuneração total das linhas de liquidez do *New Club Deal*, procurando ter em conta as diferenças entre uma disponibilização de liquidez e uma garantia. A remuneração da garantia estatal foi assim fixada em 260 pontos de base.
- (30) O BPF emitiu obrigações em nome próprio, para as quais existe um mercado secundário. O quadro 2 abaixo mostra os rendimentos medianos das atuais obrigações do BPF com uma maturidade próxima de três anos relativos a um período de 1 mês antes da medida de apoio ao grupo ser anunciada na imprensa ⁽⁶⁾. O rendimento de uma obrigação hipotética com uma maturidade de exatamente três anos foi interpolado com base nos rendimentos das obrigações do BPF com a maturidade mais próxima de três anos em cada data em apreço. Por último, o quadro 2 apresenta igualmente os níveis de rendimento das obrigações estatais com uma maturidade de três anos.

Quadro 2

Rendimentos no mercado secundário

(em %)

	Em 16.10.2012	Mediana 16.09-16.10
Obrigação maturidade 25.9.2015	5,04	5,52
Obrigação maturidade 24.6.2015	4,84	5,57
Obrigação maturidade 25.2.2016	5,37	6,23
Obrigação hipotética de três anos (rendimentos interpolados)	5,09	5,54
Obrigação equiparável do Tesouro a três anos	0,34	0,39

- (31) No final de dezembro de 2012, o BPF negociou novos empréstimos com um conjunto de bancos, que aceitaram conceder-lhe:
- cash-flows* através de empréstimos a longo prazo, num montante de 4 mil milhões de euros (a seguir designados por «*New Club Deal*»);
 - linhas de crédito bilaterais no valor de 4,6 mil milhões de euros;
 - uma extensão de duas linhas de «*back-up*» (não vocacionadas para serem utilizadas) num montante de 3 mil milhões de euros.

No total, o compromisso desses bancos eleva-se, assim a 11,6 mil milhões de euros. De acordo com as informações fornecidas pela França, a utilização das linhas de crédito do *New Club Deal* estaria condicionada pela adoção da medida de apoio estatal ⁽⁷⁾.

⁽⁴⁾ JO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

⁽⁵⁾ JO C 155 de 20.6.2008, p. 10.

⁽⁶⁾ A imprensa noticiou em 17 de outubro de 2012 que o Estado tinha a intenção de adotar essa medida.

⁽⁷⁾ De acordo com os exemplos da lista de termos e condições fornecida pela França em 7 de janeiro de 2013: «*Drawings to be subject to the favourable vote by the French parliament of the French State supporting plan* (adoção do plano na Lei das Finanças)» (Levantamentos sujeitos a aprovação pelo parlamento francês do plano de apoio do Estado francês).

- (32) Em 25 de março de 2013, o BPF realizou uma emissão de obrigações coberta por uma garantia estatal, num montante de 1,2 mil milhões de euros. Essa obrigação, com um cupão de 0,625 %, apresenta um rendimento de 0,664 %, ou seja, um custo adicional de 24 pontos de base relativamente à obrigação equiparável do Tesouro (OET) a 3 anos.
- (33) A Comissão quantificou o elemento de auxílio no considerando 51 da decisão de emergência dentro de um intervalo que vai de 91,8 milhões de euros até ao montante nominal das obrigações emitidas de 1,2 mil milhões de euros. As autoridades francesas afirmam que, com base na metodologia utilizada na decisão de emergência, foram obtidos os seguintes resultados sobre o elemento de auxílio contido na medida:

Quadro 3

Cálculo do elemento de auxílio nas obrigações garantidas

Dados interpolados a três anos Spread de 24 pontos de base sobre o Estado	Cotação	Mediana dos rendimentos das obrigações	
		16.10.2012	12.7-16.10
OET a três anos	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Spread sobre o Estado estimado após garantia	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Taxa de juro BPSA após garantia (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Custo da garantia (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Custo total estimado das emissões garantidas (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Rendimento no mercado secundário BPSA interpolado a três anos	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Montante de auxílio estatal induzido (MEUR)	401	429	486

Fonte: BNP Paribas Global Markets, Datastream

- (34) As autoridades francesas consideram que a Comissão escolhe um período de referência particularmente desfavorável no histórico dos rendimentos das emissões do BPF. No entender das autoridades francesas, o período de 12 de julho a 16 de outubro de 2012, ou seja, a contar da data da revelação das dificuldades do grupo PSA, com o anúncio de um plano de reorganização, permitira uma estimativa melhor do rendimento da obrigação.

2.3.2. O AUXÍLIO AO PROJETO «50CO₂CARS»

- (35) Os financiamentos públicos que a França tenciona conceder ao projeto «50CO₂Cars» inserem-se no âmbito do programa dos «investimentos de futuro» criado pelo Orçamento retificativo, Lei n.º 2010-237 de 9 de março de 2010. A Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (a seguir designada por «ADEME») é um dos operadores⁽⁸⁾ que o Estado incumbiu de gerir os créditos atribuídos aos investimentos de futuro. O orçamento total à disposição da ADEME é de 2,65 mil milhões de euros.
- (36) No contexto dos investimentos de futuro, o projeto «50CO₂Cars» insere-se no âmbito da ação «Véhicule du futur» (veículo do futuro), que visa experimentar e promover tecnologias e organizações que consumam menos energia e emitam menos gases com efeito de estufa. No âmbito dessa ação, foram selecionados diversos módulos tecnológicos em dois Convites à Manifestação de Interesse (a seguir designados por «CMI»):
- a) A nova família de motores a gasóleo de muito elevada eficiência energética e a caixa de velocidades DCT foram selecionadas no âmbito do CMI «Grupo motopropulsor e auxiliares dos veículos com motores térmicos» (a seguir designado por «CMI n.º 1»)

⁽⁸⁾ Ver lista desses operadores, tal como foi adotada pelo artigo 8.º da supracitada Lei n.º 2010-237 e pelo Decreto n.º 2010-442 de 3 de maio de 2010.

- b) A tecnologia de hibridação elétrica foi selecionada no quadro do CMI «Grupos motopropulsores, auxiliares e sistemas de armazenagem de energia reversível para veículos elétricos e híbridos» (a seguir designado por «CMI n.º 2»).
- (37) A ação «Veículo do futuro» está, nomeadamente, abrangida pelo regime de auxílios SA.32466 (2011/X) ⁽⁹⁾ isento de notificação ao abrigo do Regulamento geral de isenção por categoria ⁽¹⁰⁾ (a seguir designado por «RGIC»).
- (38) As autoridades francesas descreveram pormenorizadamente os financiamentos públicos que serão recebidos por cada um dos parceiros inscritos no projeto. Com exceção do líder PSA, os montantes de financiamento público em jogo para a realização do projeto «50CO₂Cars» são inferiores aos limiares de notificação individual definidos no artigo 6.º, n.º 1, alínea e), do RGIC para todos os outros parceiros (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON e IC2MP). Na medida em que constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º do TFUE ⁽¹¹⁾, estes financiamentos públicos já estão abrangidos pelo regime isento SA.32466 (2011/X) acima mencionado.
- (39) Em contrapartida, nos termos do seu artigo 1.º, n.º 6, alínea c), o RGIC não se aplica aos auxílios a favor de empresas em dificuldade, definição a que o grupo PSA corresponde seguramente, pelo menos desde 17 de outubro de 2012, data em que as autoridades francesas anunciaram a sua intenção de lhe conceder uma garantia. O auxílio que o Estado tenciona conceder ao PSA para apoiar o projeto «50CO₂Cars» não pode, por conseguinte, ser abrangido pelo regime de auxílio SA 32466 (2011/X), nem ser objeto de uma notificação individual com base no Enquadramento comunitário dos auxílios estatais à investigação e desenvolvimento e à inovação ⁽¹²⁾ (a seguir designado por «Enquadramento I&D&I») ⁽¹³⁾.
- (40) Por uma questão de simplificação administrativa, classificaram-se os custos das atividades do PSA no âmbito do projeto «50CO₂Cars» da mesma forma que para os outros parceiros, ou seja, utilizando as categorias previstas pelo RGIC (que coincidem com as do Enquadramento I&D&I).
- (41) O PSA realizará assim atividades qualificadas ⁽¹⁴⁾ de investigação fundamental (a seguir designada por «IF»), investigação industrial (a seguir «II») e desenvolvimento experimental (a seguir «DE»), para os custos elegíveis discriminados no quadro 4 abaixo:

Quadro 4

Custos do projeto «50CO₂Cars» por tipos de atividade de I&D (em milhares de euros)

Custos	Totais	Admissíveis ⁽¹⁾	IF	II	DE
CMI n.º 1	[260-330]	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
CMI n.º 2	[50-110]	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Total	[300-400]	304 593,48	1 328,79	175 567,54	127 697,15

⁽¹⁾ Os custos do projeto «50CO₂Cars» foram imputados às categorias de I&D definidas no artigo 31.º, n.º 5, do RGIC (que correspondem às categorias do ponto 5.1.4 do Enquadramento I&D&I).

- (42) Num montante total de 85,9 milhões de euros, os auxílios que o Estado tem intenção de conceder ao grupo PSA nesta vertente do plano de reestruturação assumirão a forma de subvenções (no valor de 24,5 milhões de euros) e de adiantamentos recuperáveis (no valor de 61,4 milhões de euros). Em termos de intensidade, elas correspondem a uma taxa de cobertura de 100 % dos custos elegíveis de IF, de 30 % para as atividades de II e de 25 % para as atividades de DE.

⁽⁹⁾ JO C 78 de 11.3.2011, p. 33.

⁽¹⁰⁾ Regulamento (CE) n.º 800/2008 da Comissão, de 6 de agosto de 2008, que declara certas categorias de auxílios compatíveis com o mercado comum, em aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado (Regulamento geral de isenção por categoria), JO L 214, de 9.8.2008, p. 3.

⁽¹¹⁾ A este propósito, a Comissão recorda, em particular, que o financiamento público das atividades (não económicas) de investigação independente dos organismos de investigação não inclui qualquer elemento de auxílio estatal.

⁽¹²⁾ JO C 323 de 30.12.2006, p. 1.

⁽¹³⁾ Ver, em particular, o ponto 2.1, último parágrafo, do Enquadramento I&D&I: «Os auxílios à investigação e desenvolvimento e à inovação concedidos a empresas em dificuldade na aceção das Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade são excluídos do âmbito de aplicação do presente enquadramento».

⁽¹⁴⁾ Na aceção das definições do artigo 30.º, n.ºs 1, 2 e 3, do RGIC (que coincidem com as definições do ponto 2.2, alíneas e), f) e g), do Enquadramento I&D&I)

- (43) No que toca mais especificamente aos adiantamentos recuperáveis, a sua atualização far-se-á à taxa de referência em vigor em janeiro de 2012, data da decisão de concessão do auxílio: 3,07 % para a França. Eles serão reembolsados pelo PSA de acordo com modalidades diferentes para cada um dos CMI.
- (44) No caso da parte do projeto relativa ao CMI n.º 1, são possíveis três arquiteturas de hibridação, que serão avaliadas em paralelo: pela caixa de velocidades eDCT, pela fachada acessória do motor e pela fachada acessória com roda livre. O plano de reembolso, que dependerá em última análise da arquitetura selecionada no decurso de uma das etapas decisórias do projeto, assumirá uma das seguintes formas:
- a) Se a escolha incidir sobre uma hibridação através da caixa de velocidades eDCT, o reembolso basear-se-á em duas unidades de repartição:
- [10-20] euros por motor a gasóleo com 40/50 kW e 70 kW de potência produzido a partir da [500 000-600 000].^a unidade produzida, de modo que essa parte do adiantamento seja totalmente reembolsada em quatro anos, em valores atualizados, com base no cenário nominal de produção. Após este reembolso a 100 % do montante atualizado, o grupo PSA continuará a pagar um montante reduzido de [3-6] euros por motor produzido durante [1-3] anos.
 - [30-40] euros por caixa de velocidades eDCT produzida a partir da [50 000-60 000].^a unidade produzida, de modo que essa parte do adiantamento seja totalmente reembolsada em cinco anos, em valores atualizados, com base no cenário nominal de produção. Após este reembolso a 100 % do montante atualizado, o grupo PSA continuará a pagar um montante reduzido de [5-10] euros por caixa de velocidades eDCT produzida.
- a) Se for escolhida a hibridação através da fachada acessória do motor, o reembolso terá como única unidade de repartição o motor a gasóleo com 40/50 kW de potência e 70 kW, pelo qual o PSA pagará [10-20] euros por unidade produzida a partir da [500 000-600 000].^a até ao reembolso total do montante atualizado (cerca de [0-5] anos no cenário nominal), e depois [5-10] euros por unidade.
- b) Caso seja escolhida uma fachada acessória com roda livre, o reembolso será igualmente calculado com base na unidade de repartição do motor a gasóleo com 40/50 kW e 70 kW de potência: O PSA pagará [20-30] euros por unidade produzida a partir da [500 000-600 000].^a até ao total reembolso do montante atualizado (cerca de [0-5] anos no cenário nominal), e depois [5-10] euros por unidade.
- (45) Quanto à parte do projeto relativa ao CMI n.º 2, o reembolso basear-se-á na unidade de repartição do grupo motopropulsor elétrico: O PSA pagará [20-30] euros por unidade produzida a partir da [500 000-600 000].^a até ao total reembolso do montante atualizado (cerca de [5-10] anos no cenário nominal), e depois [5-10] euros por unidade.
- (46) As autoridades francesas consideram que essas modalidades permitirão que o adiantamento seja reembolsado em valor atualizado, num cenário de saída favorável do projeto baseado em hipóteses prudentes e razoáveis, e que em caso de insucesso parcial, o reembolso será proporcional ao grau de êxito do projeto.

2.4. O PLANO DE REESTRUTURAÇÃO DO GRUPO PSA

- (47) O plano de reestruturação dá continuidade às medidas de redução de custos apresentadas em 26 de outubro de 2011 (redução de custos no valor de 800 milhões de euros, o que implica a supressão de 2 500 postos de trabalho na Europa) e em 15 de fevereiro de 2012 (medidas complementares no montante de 200 milhões de euros).
- (48) O plano de reestruturação comporta três tipos de medidas: reestruturação industrial, redução da estrutura administrativa do grupo e realização do projeto de investigação e desenvolvimento «50CO₂Cars». Embora o grupo PSA seja um grupo implantado em muitos países do mundo, as medidas de reestruturação dizem essencialmente respeito à França, que concentra a maior parte dos meios de produção do grupo.

2.4.1. AS MEDIDAS DE REESTRUTURAÇÃO DO DISPOSITIVO DE PRODUÇÃO INDUSTRIAL

- (49) As principais medidas dizem respeito a unidades situadas em França: o encerramento da fábrica de Aulnay e a significativa redução da capacidade da fábrica de Rennes, que se traduzirão na eliminação de 4 400 postos de trabalho. Estas duas medidas inserem-se no quadro geral de uma otimização das unidades de produção do PSA.

- (50) Pelo seu posicionamento histórico no segmento dos veículos citadinos-polivalentes (a seguir designado por «segmento B»), o PSA dispõe de capacidades de produção importantes neste segmento: em França (Aulnay, Poissy e Mulhouse), em Espanha (Madrid) e na Eslováquia (Trnava). Apesar das medidas de adaptação levadas a cabo desde o início da década de 2000 (encerramento de Ryton (Grã-Bretanha) em 2006 e redução da capacidade de Aulnay em 2008), a sua capacidade de produção continua a ser excedentária no segmento B. O encerramento de Aulnay implicará uma redução da produção de 155 000 veículos por ano dos modelos 208, C3, DS3, em relação à organização adotada em 2012, o que corresponderá a uma redução da capacidade máxima de 232 000 veículos por ano, e a uma concentração da produção do segmento B nas instalações de Poissy, Mulhouse e Trnava. Segundo as autoridades francesas, essa medida reduzirá duradouramente a capacidade no segmento B e induzirá uma economia importante das despesas fixas no perímetro do grupo (estimada em [100-200] milhões de euros por ano).
- (51) A unidade de Rennes está atualmente consagrada à produção de veículos dos segmentos D e E ⁽¹⁵⁾. Essa unidade está confrontada com uma diminuição contínua da procura, em especial do carro (*berline*) do segmento D. As autoridades francesas afirmam que a passagem de duas equipas e meia para duas, a supressão de uma equipa do turno da noite e de uma mini-linha de produção permitirão limitar a produção unicamente ao Peugeot 508 (*berline* e *break*) e C5 (*berline* e *break*).
- (52) A atividade de I&D também sofrerá uma redução (10 %), limitando-se as equipas a prestar apoio à unidade (supressão das tarefas de desenvolvimento em benefício da atividade geral do grupo).
- (53) O PSA espera assim melhorar a eficácia do seu dispositivo europeu, nomeadamente graças a uma melhor utilização das capacidades instaladas e à maior especialização das unidades, que passarão a produzir apenas para um ou dois segmentos. Esta reorganização visa diminuir em cerca de [200-300] a [200-300] euros o preço de custo médio de cada veículo.

2.4.2. AS MEDIDAS RELATIVAS À ESTRUTURA ADMINISTRATIVA DO GRUPO PSA

- (54) O grupo PSA tenciona proceder à reorganização dos serviços administrativos e de todas as suas direções. No total, essa reorganização levará a uma redução do pessoal correspondente a 3 586 postos de trabalho.
- (55) Em paralelo e graças às medidas de reestruturação, o PSA anunciou um plano de poupança de mil milhões de euros nas aquisições (400 milhões de euros) e nas despesas fixas (600 milhões de euros), bem como uma série de ações referentes às atividades industriais, à I&D e às despesas gerais, que poderão ser, nomeadamente, realizadas graças à aliança com a GM.

2.4.3. O PROJETO DE I&D «50CO₂CARS»

- (56) No contexto da sua reestruturação industrial, o grupo PSA também prevê o desenvolvimento de novas tecnologias de hibridação que, no entender das autoridades francesas, contribuirão para restaurar a viabilidade. Com efeito, se for bem sucedido, este projeto de I&D permitirá que o grupo PSA domine a produção em grande escala de veículos híbridos a gásóleo no segmento B (pesos compreendidos entre 900 kg e 1,3 toneladas), e diversifique assim a sua produção num segmento de atividade lucrativo. Os consumidores europeus preferem os veículos com motores a gásóleo, mas em seguida os principais componentes ⁽¹⁶⁾ do sistema de hibridação poderiam ser adaptados a bases de motores a gasolina com uma potência equivalente e utilizados a nível mundial.
- (57) Este projeto de I&D, denominado «50CO₂Cars», tem por objetivo a conceção e a produção de um grupo motopropulsor híbrido (não recarregável) destinado ao segmento B, que a termo permitiria limitar a 50 gramas por km as emissões de CO₂ (a seguir designadas por «g CO₂/km») desses veículos e subsequentemente limitar as dos veículos familiares (segmento C) a cerca de 65 g CO₂/km. O projeto pretende tornar essa tecnologia economicamente acessível ao maior número de pessoas.

⁽¹⁵⁾ Os segmentos D e E correspondem a veículos de tipo «familiar», «de estrada», «monovolume» e «todo-o-terreno», cujas dimensões variam, na Europa, entre 4,40 e 5 metros em média. Os Peugeot 508 Berline, 508 SW, 807, 4007 e os Citroën C5 Berline, C5 break, DS5, C8, C-Crosser e C6 fazem parte deste segmento.

⁽¹⁶⁾ O acumulador, o motor elétrico de potência e sua eletrónica de controlo e o conversor de tensão que permite dispor de uma rede de duas tensões.

- (58) Tecnicamente o projeto associará uma nova família de motores a gás de elevada eficiência energética, uma caixa de velocidades com dupla embraiagem motorizada compatível com a hibridação («DCT»), bem como uma tecnologia de hibridação elétrica de baixo custo.
- (59) O PSA irá liderar o consórcio de I&D constituído para executar o projeto «50CO₂Cars».
- (60) Esse consórcio também associará parceiros industriais e académicos: cinco grandes empresas (Delphi, Mann & Hummel, Valeo e Rhodia), uma PME (CTI), uma associação (IRMA) e quatro organismos de investigação (IFPEN, LACCO, IRCELYON e IC2MP).

2.4.4. O PLANO DE ATIVIDADES DO GRUPO PSA

- (61) O plano de atividades do grupo PSA abrange o período de 2013-2017. As autoridades francesas especificaram que o resultado de exploração corrente do grupo, de acordo com o cenário intermédio, será positivo a partir de 2014, num montante de [1 200-2 000] milhões de euros, ou seja [1-5] % do volume de negócios. A melhoria da viabilidade resultará principalmente das medidas internas previstas no plano de reestruturação. Ela baseia-se, por um lado, numa redução importante dos custos de produção e na melhoria do fluxo de tesouraria e, por outro, na possibilidade de uma recentragem geográfica das atividades do grupo PSA. O objetivo é conseguir que, em 2015, 50 % das vendas do grupo sejam realizadas fora da União Europeia, permitindo deste modo captar as potencialidades de crescimento nessas partes do mundo (nomeadamente, China, Brasil, etc.).
- (62) As autoridades francesas apresentaram o plano de atividades do grupo PSA até 2017. Esse plano baseia-se em hipóteses relativas à dimensão do mercado europeu e às quotas de mercado do PSA. Essas hipóteses refletem as estimativas fornecidas pelo instituto *IHS Global Insight*.
- (63) Quanto à dimensão do mercado europeu, as autoridades francesas afirmam que se espera uma contração de 2,2 % em 2013, mas que depois deverá registar-se um crescimento de 6 % ao ano em 2014 e 2015, e de 3 % ao ano em 2016 e 2017. As quotas de mercado do PSA atingiriam [12-15] % em 2013, [13-16] % em 2014 e [11-15] % em 2015, 2016 e 2017.
- (64) O plano de atividades toma vários cenários em consideração. No cenário «médio», o resultado de exploração corrente do grupo PSA seria positivo a partir de 2014, no valor de [1 200-2 000] mil milhões de euros, ou seja [1-5] % do volume de negócios do grupo. Atingiria [3 000-3 800] mil milhões de euros em 2017, ou seja, [2-6] % do VN do PSA. No entender das autoridades francesas, um tal nível de rentabilidade permitiria que o grupo PSA beneficiasse de uma notação suficiente para assegurar o seu refinanciamento de forma autónoma nos mercados. Uma melhor notação do grupo repercutir-se-ia automaticamente na do BPF.
- (65) Foram igualmente previstos alguns cenários alternativos. Num cenário «desfavorável», as vendas do grupo PSA sofreriam uma contração (em relação ao cenário intermédio) de mais 100 000 veículos por ano na Europa a partir de 2013. Num cenário «favorável», as vendas europeias do grupo PSA registariam, pelo contrário, um crescimento na ordem de 100 000 veículos por ano a partir de 2013. Segundo o plano de atividades apresentado, o resultado de exploração corrente do grupo PSA no seu conjunto, incluindo no cenário desfavorável, seria positivo a partir de 2014 (na ordem de [1-5] % do volume de negócios do grupo PSA), e atingiria [2-6] % em 2017. Note-se, todavia, que as previsões do grupo PSA apontam para um forte crescimento do volume de negócios fora da Europa, ou seja, nos mercados em crescimento. Essa hipótese explica que, apesar das previsões pessimistas a respeito do mercado europeu, o grupo PSA preveja um crescimento das suas vendas: o seu objetivo é realizar 50 % das suas vendas fora da Europa em 2015.
- (66) Quanto à evolução da capacidade de produção do grupo PSA, as autoridades francesas apresentaram dois quadros que mencionam as taxas de utilização Harbour⁽¹⁷⁾ de cada fábrica, antes e depois da reestruturação do grupo. À exceção da unidade de Poissy, essas taxas permanecem inalteradas. As autoridades francesas especificaram que a viabilidade de cada unidade não pode ser medida separadamente da do grupo PSA. Pelo contrário, seria conveniente examinar a atividade automóvel do grupo PSA de forma global em relação a cada segmento do mercado. Ainda segundo as autoridades francesas, cada unidade tem uma carteira de veículos que pode produzir potencialmente. Se algumas unidades têm taxas de utilização mais baixas ou mais elevadas, isso resulta geralmente de variações conhecidas e controladas, ligadas ao ciclo de vida dos produtos.

⁽¹⁷⁾ A capacidade «Harbour» corresponde à norma utilizada na indústria. Ela supõe que em cada fábrica trabalhem duas equipas 8h por dia, 235 dias por ano. A taxa de utilização Harbour indica o volume de veículos efetivamente produzidos em cada fábrica em relação à capacidade Harbour.

Quadro 5

Volume de negócios previsional nos três cenários do grupo PSA (em milhões de euros)

	2013	2014	2015	2016	2017
Cenário intermédio	[55 000- -60 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -65 000]	[65 000- -70 000]
Cenário desfavorável (diferença de - 100 000 veículos por ano)	[55 000- -60 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -65 000]
Cenário favorável (diferença de + 100 000 veículos por ano)	[57 000- -62 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -65 000]	[65 000- -70 000]	[65 000- -70 000]

Quadro 6

Volume de negócios previsional nos três cenários da divisão de veículos automóveis (em milhões de euros)

	2013	2014	2015	2016	2017
Cenário intermédio	[40 000- -45 000]	[45 000- 50 000]	[45 000- 50 000]	[45 000- 50 000]	[45 000- 50 000]
Cenário desfavorável (diferença de - 100 000 veículos por ano)	[40 000- -45 000]	[40 000- -45 000]	[40 000- -45 000]	[40 000- -45 000]	[45 000- 50 000]
Cenário favorável (diferença de + 100 000 veículos por ano)	[40 000- -45 000]	[45 000- 50 000]	[45 000- 50 000]	[45 000- 50 000]	[45 000- 50 000]

2.4.5. AS MEDIDAS COMPENSATÓRIAS TAL COMO FORAM INICIALMENTE APRESENTADAS PELAS AUTORIDADES FRANCESAS

- (67) O grupo PSA anunciou medidas de reestruturação que reduzirão as suas capacidades de produção e a sua presença no mercado, em especial o encerramento da sua fábrica de Aulnay (que emprega 3 000 trabalhadores), bem como uma significativa redução da capacidade da sua fábrica de Rennes, que levará a uma redução do pessoal na ordem de 1 400 postos de trabalho. Do mesmo modo, estão em vias de se realizarem ou já foram realizadas alienações de ativos rendíveis, nomeadamente a abertura do capital da GEFCO, a alienação de alguns ativos imobiliários e a da sociedade de aluguer de automóveis Citer. O grupo PSA anunciou igualmente uma redução das suas despesas de investimento, o que limitará a sua capacidade de produção a um nível inferior ao inicialmente previsto antes de as suas dificuldades terem começado.
- (68) Além disso, as autoridades francesas propuseram as seguintes medidas compensatórias:
- Reduções suplementares de CAPEX («*capital expenditures*») (despesas de capital) (2.4.5.1),
 - Renúncia a capacidades da fábrica de Sevelnord em benefício de um concorrente (2.4.5.2),
 - A retirada do desenvolvimento e produção da tecnologia híbrida *plug-in* (2.4.5.3),
 - A fixação de uma taxa máxima de penetração do BPF (2.4.5.4).

Estas medidas somar-se-iam às medidas de reestruturação que tinham sido previstas no âmbito do plano de médio prazo ⁽¹⁸⁾ (a seguir designado por «PMP») inicial de 2012.

2.4.5.1. Reduções suplementares dos investimentos do grupo PSA

- (69) Preveem-se reduções suplementares (em relação ao PMP inicial de 2012) de CAPEX num montante de 300 milhões de euros em 2013 e de 500 milhões de euros por ano em 2014 e 2015. O plano para 2013-2015 (CAPEX e I&D) foi, deste modo, reduzido de 9,9 mil milhões de euros para 8,6 mil milhões de euros, ou seja, um decréscimo de 13 % entre os dois planos. Esse montante decresceu 27 % em relação à média de 2011-2012.

⁽¹⁸⁾ O plano de médio prazo é o documento utilizado pela direção financeira do grupo PSA para apresentar as previsões dos resultados do grupo para os anos seguintes.

- (70) Os investimentos do PSA sofreriam assim uma redução de 3,3 mil milhões de euros por ano para 2,86 mil milhões de euros por ano em média. Esta redução de 1,3 mil milhões de euros incidirá preponderantemente (mais de 80 %) sobre a atividade automóvel do grupo na Europa.
- (71) Segundo as autoridades francesas, a redução de CAPEX diminuiria significativamente a capacidade do grupo PSA para ser uma força competitiva no mercado. A redução adicional de determinados investimentos em I&D e de CAPEX também implicaria outras importantes consequências negativas para o PSA. Designadamente, o grupo PSA ficaria consideravelmente penalizado na sua capacidade para:
- Responder às expectativas de algumas categorias de clientes, que dão particular importância ao efeito de gama e às tecnologias cuja utilização será abandonada pelo grupo PSA;
 - Reagir à evolução dos concorrentes;
 - Industrializar ele próprio determinadas tecnologias atrativas, que terá de comprar aos concorrentes em detrimento das suas margens;
 - Beneficiar de alguns incentivos fiscais, como os relativos ao CO₂, etc.
- (72) Essa redução traduzir-se-ia nomeadamente por:
- a paragem da produção do modelo Citroën C6 em 31 de dezembro de 2012 e a não renovação do modelo Peugeot 607 (segmento E) (a);
 - a antecipação em dois anos, a partir de 2015, da suspensão da produção dos veículos Bipper/Nemo e a não renovação desses veículos (segmento B LCV) (b);
 - o abandono dos veículos com motores a gásóleo de mais de 2 litros (segmento D) (c).
- a) **A paragem da produção dos modelos Citroën 6 — Peugeot 607**
- (73) Esta medida compensatória compreenderia dois aspetos relativos ao segmento E no seu conjunto:
- a paragem de produção do Citroën C6, inicialmente prevista para 2016, a partir de 2013; e
 - a não renovação dos Citroën C6/Peugeot 607.
- (74) Quanto ao primeiro aspeto, tomado isoladamente, o grupo PSA estima o seu impacto em 3 000 veículos (ou seja, 1 000 veículos por ano), o que equivale a uma perda de volume de negócios na ordem de 90 milhões de euros num período de três anos. O C6 faz parte do segmento E, que é um segmento «topo de gama». De acordo com as estimativas internas do grupo PSA, esse segmento representaria 5,7 % do mercado automóvel europeu em 2013.
- (75) No entender das autoridades francesas, a não renovação do topo de gama do grupo levaria a uma redução significativa da cobertura do mercado. Com base no último modelo Peugeot (607), os volumes potenciais rondavam 20 000 veículos por ano, ou seja, uma perda de volume de negócios na ordem de 500 milhões de euros. Com base no último modelo Peugeot (607), os volumes potenciais rondavam 7 000 veículos por ano, ou seja, uma perda de volume de negócios na ordem de 200 milhões de euros.
- (76) O compromisso de não renovação dos modelos Citroën C6/Peugeot 607 refere-se ao período de 2016-2018. O grupo PSA calcula as consequências dessa vertente da medida em 40 500 veículos, ou seja, um volume de negócios de 1,05 mil milhões de euros. Além disso, a não renovação desses modelos permitiria que o PSA renunciasse aos investimentos conexos a partir de 2013 (uma vez que, em regra, são necessários três anos para desenvolver um novo veículo).
- (77) De acordo com as autoridades francesas, essa medida compensatória teria como efeito indireto um impacto negativo importante na imagem de marca do grupo PSA. Essa ausência de modelos no segmento E (e/ou de veículos com motores bastante potentes) impedi-lo-ia, por exemplo, de responder a certos convites à apresentação de propostas. Além disso, esta saída do grupo PSA do segmento E implicaria igualmente uma diminuição da frequência da rede do grupo PSA pelos particulares interessados nas ofertas topo de gama, o que prejudicaria a subida de gama das marcas do grupo, incluindo no segmento B (linha DS). O grupo PSA estima esse impacto negativo nos convites à apresentação de propostas de frotas em 2 000 veículos por ano, o que representaria uma perda de volume de negócios anual de 30 milhões de euros, ou seja, no total 180 milhões de euros para 12 000 veículos.

- (78) Em termos globais, o grupo PSA estima as consequências dessa medida compensatória numa perda de volume de negócios no valor de 1,32 mil milhões de euros.

b) A suspensão e não renovação do modelo Bipper/Nemo

- (79) O Bipper/Nemo é um veículo utilitário comercializado sob duas denominações diferentes. A medida proposta divide-se em dois aspetos:
- A renúncia à renovação (isto é, ao lançamento de uma nova geração) dos veículos Bipper/Nemo a partir de 2017, cujo impacto em termos de volume de negócios é estimado pelo PSA em mil milhões de euros, e
 - A antecipação para 2015 da suspensão dos atuais veículos Bipper/Nemo, inicialmente prevista para 2017, cujo impacto em termos de volume de negócios é estimado em 560 milhões de euros.
- (80) Em 2012, o PSA vendeu 35 650 Bipper/Nemo (16 678 Bipper em versão veículo particular (a seguir designado por «VP») e veículo utilitário («VU») e 18 972 Nemo (VP e VU) para um volume de negócios unitário médio de 8 950 EUR, ou seja, um volume de negócios total de 319 milhões de euros por ano.
- (81) Os modelos Bipper/Nemo VU fazem parte do segmento B LCV ⁽¹⁹⁾: em 2012, este segmento representava 3,7 % do mercado de VUL europeu. O PSA detinha uma quota de 49 % neste mercado. Em 2012, o grupo PSA comercializou 26 674 VU Nemo/Bipper para um mercado de 54 514 unidades. Em 2012, o grupo PSA vendeu 8 976 versões de VP (o que representa uma quota de mercado de 10 %).
- (82) Segundo as autoridades francesas, a comercialização desses veículos não teria gerado benefícios líquidos em relação à duração da vida do veículo, principalmente pelo facto de os modelos em início de vida não serem imediatamente rentáveis. Esses veículos só se tornariam, por conseguinte, rentáveis após a primeira geração.
- (83) O grupo PSA estima as consequências dessa medida compensatória numa perda de volume de negócios no valor de 1,56 mil milhões de euros.

c) Veículos com motores a gasóleo superiores a 2 litros

- (84) Esta proposta de medida compensatória visa renunciar à produção de veículos com motores de mais de 2 litros no horizonte da norma EURO 6. As autoridades francesas alegam que o grupo PSA dispõe dos meios industriais necessários para produzir tais motores, nomeadamente a versão EURO 6 do motor DW12. Ao contrário dos seus concorrentes, não dispõe de motores a gasolina superiores a 2 litros (os seus motores a gasolina estão limitados a 1,6 litros turbo). Esta medida afetaria assim, muito em especial, o segmento D.
- (85) As vendas de veículos particulares do grupo PSA no segmento D equivaleram a 1 % do mercado europeu em 2012 (ou seja, 150 000 veículos). O número de veículos particulares do grupo PSA equipados com motores superiores a 2 litros atingiu, no máximo, 30 000 veículos nos melhores anos. O grupo PSA utilizou nas suas estimativas do impacto da medida o número de 10 000 veículos por ano, o qual representa cerca de 20 % do segmento D.
- (86) Com base nos dados históricos de 2011 e 2012 de matrículas de veículos VP a gasóleo com motores superiores a 2 litros, o PSA estima que o desenvolvimento de uma oferta de VP híbrido *plug-in* a gasóleo teria aumentado o seu número de veículos com motores de cilindrada superior a 2 litros (ou potência equivalente) para 30 000-40 000 unidades. As autoridades francesas afirmam que essa medida representaria 10 000 viaturas por ano, ou seja, uma perda de volume de negócios anual de 200 milhões de euros.

2.4.5.2. Renúncia a capacidades da fábrica de Sevelnord em benefício de um concorrente

- (87) No termo desta medida, o grupo PSA renunciaria a capacidades da fábrica de Sevelnord em benefício da Toyota. A unidade de Sevelnord foi criada em 1988 no âmbito da expansão das atividades da Société Européenne de Véhicules Légers («Sevel»), controlada em conjunto («*joint-venture*», a seguir designada por «JV») com o grupo Fiat. Em 2011, essa fábrica empregava 2 700 trabalhadores e produzia em média 420 veículos por dia (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). No total, produziu 94 843 veículos nesse ano.

⁽¹⁹⁾ Acrónimo de «*Light Commercial Vehicles*» em inglês. A versão francesa é «VUL», para «veículo utilitário ligeiro».

- (88) Quando a Fiat quis retirar-se da parceria com o grupo PSA em relação à unidade de Sevelnord, o PSA assinou com a Toyota um acordo de cooperação, segundo o qual o grupo PSA construiria veículos utilitários ligeiros que a Toyota comercializaria na Europa com a sua própria marca. A Toyota poderia assim criar uma clientela importante e com menores custos.
- (89) Por força desse acordo, numa primeira fase (a partir do segundo trimestre de 2013), o grupo PSA fornecerá veículos utilitários ligeiros saídos das suas atuais gamas Peugeot Expert e Citroën Jumpy (oferta «G9»). Seguidamente, o acordo também prevê uma colaboração relativa à próxima geração de veículos que devem ser produzidos pelo grupo PSA (oferta «K0»).
- (90) Segundo as autoridades francesas, o grupo PSA estima que, sem o acordo com a Toyota, teria podido assegurar sozinho a viabilização da sua atividade no domínio dos veículos utilitários ligeiros. O contrato com a Toyota não teria sido, por conseguinte, necessário para assegurar a manutenção da atividade nessa unidade.
- (91) As autoridades francesas especificam que essa medida contribui para limitar a presença do grupo PSA no mercado, em benefício direto dos seus concorrentes, na medida em que:
- O grupo PSA renunciaria a quase 30 % da capacidade de produção da unidade Sevelnord em benefício da Toyota;
 - Esse acordo permitiria que um concorrente importante, a Toyota, entrasse num mercado em que essa empresa não estava até então presente e alargasse a sua gama em matéria de veículos utilitários;
 - Esse acordo confere uma vantagem concorrencial direta e segura à Toyota, na medida em que lhe permite captar uma parte importante da margem dos veículos visados pelo acordo, bem como recrutar e fidelizar clientes num mercado onde está ausente;
 - Esta medida visa um dos mercados em que o grupo PSA tem uma posição particularmente importante (21 % a nível europeu em 2011).
- (92) Em termos de volume de negócios, estima-se que esta medida terá um impacto de 443 milhões de euros.

2.4.5.3. *Retirada do desenvolvimento e da produção da tecnologia híbrida plug-in*

- (93) O grupo PSA reduziria a sua presença no mercado pondo termo ao acordo celebrado em 25 de outubro de 2011 com a BMW a respeito da criação de uma JV consagrada ao desenvolvimento e produção de uma tecnologia dedicada aos veículos híbridos e elétricos.
- (94) A JV desenvolvia e fabricava todos os componentes elétricos indispensáveis a um grupo motopropulsor elétrico. O grupo PSA e a BMW investiram mais de 100 milhões de euros neste projeto que, no final de 2011, empregava 400 colaboradores no centro de I&D de Munique. O fim dessa JV teria como consequência a retirada do grupo PSA do segmento dos veículos híbridos designados por «*plug-in*» através da rescisão do acordo de empresa comum com a BMW (segmento C).
- (95) No entender das autoridades francesas, ao pôr fim à JV, o grupo PSA retirar-se-ia definitivamente de um segmento considerado lucrativo e ficaria impedido de aceder a cerca de 6 % do mercado no horizonte de 2016. O PSA perderia ainda um acordo que o valoriza em termos de imagem de marca, associado ao seu estatuto de parceiro da BMW.
- (96) A retirada do grupo PSA da JV com a BMW teria dois impactos:
- Em primeiro lugar, o anúncio do abandono da tecnologia híbrida *plug-in* prejudicaria a imagem do grupo nesse segmento e, por conseguinte, afetaria desde 2013 as vendas de híbridos a gasóleo do grupo PSA. O PSA estima esse impacto (com base em 10 % dos volumes) em 3 000 veículos por ano, ou seja, uma perda de volume de negócios anual no valor de 60 milhões de euros;
 - Em segundo lugar, a paragem do desenvolvimento da tecnologia híbrida *plug-in*, cujo lançamento estava previsto para 2016, levaria a uma diminuição de 20 000 veículos em média durante três anos, ou seja, uma perda de volume de negócios no valor de 400 milhões de euros por ano em média.
- (97) No total, o grupo PSA avalia o impacto dessa medida em 1,56 mil milhões de euros de volume de negócios.

2.4.5.4. *Compromisso de uma taxa de penetração máxima para o BPF*

- (98) As autoridades francesas preveem assumir um compromisso relativo à taxa de penetração ⁽²⁰⁾ máxima. Segundo as autoridades francesas, essa taxa teria aumentado muito claramente nestes últimos anos, tanto no BPF como nos seus concorrentes, passando nomeadamente, no caso do BPF, de 27,5 % em 2009 para 29,8 % em 2012; e no caso do RCI Banque SA ⁽²¹⁾, de 30,0 % para 35,0 % durante o mesmo período, como mostra o quadro 7 abaixo.
- (99) As autoridades francesas tencionam assumir esse compromisso, nomeadamente porque consideram que o controlo da taxa de penetração é simples e pode ser acompanhado a partir de fontes públicas.
- (100) O compromisso previsto articular-se-ia de forma diferente no ano de 2013, por um lado, e nos anos de 2014 e 2015, por outro. Quanto ao ano 2013, seria proposto que não se ultrapassasse, em cada um dos países europeus (no perímetro G10 ⁽²²⁾) em que o BPF opera, a taxa H2 2012 acrescida de um nível de flexibilidade de +1 ponto de penetração.
- (101) Em relação aos períodos seguintes, as autoridades francesas consideram que a rápida evolução do setor exige que se preveja como irá o compromisso do BPF variar em função da mesma. Propõe-se, por isso, que se avalie a taxa de penetração realizada pelo BPF no ano «n-1» fixando uma taxa máxima de penetração para o ano «n» tendo em conta as variações no ano «n-1» dessa taxa nos concorrentes europeus do BPF. Isto permitiria evitar que o BPF ficasse desligado das tendências inerentes ao seu ambiente concorrencial.
- (102) Deste modo, a partir de 31 de dezembro de 2013, o compromisso de taxa de penetração máxima no perímetro G10 do BPF para um ano «n» seria igual à taxa do BPF realizada nesse mesmo perímetro para o ano «n-1» ajustada com a variação da taxa de penetração dos valores comparáveis para o ano «n-1», precisando-se que esse ajustamento não poderia ter o efeito de reduzir a taxa de penetração do BPF abaixo de um nível mínimo. Os comparáveis aqui propostos seriam o segmento «Europa Ocidental» do RCI Banque SA e o segmento «Europa» dos Volkswagen Financial Services (VWFS). Para se precaver de evoluções erráticas nos concorrentes e de ter em conta uma taxa de penetração do BPF atualmente inferior à dos seus concorrentes, seria todavia fixado um nível de penetração mínimo para a taxa de penetração máxima de 32,4 %, correspondente à taxa de penetração observada para o G10 no segundo semestre de 2012.

Quadro 7

Taxa de penetração do BPF por país e grandes zonas geográficas para os veículos novos (em %)

	Taxa máxima H2 2012	Nível de flexibilidade	Taxa máxima proposta
Alemanha	[...]	+ 1,0	[...]
Áustria	[...]	+ 1,0	[...]
Bélgica	[...]	+ 1,0	[...]
Itália	[...]	+ 1,0	[...]
Espanha	[...]	+ 1,0	[...]
Países Baixos	[...]	+ 1,0	[...]
Portugal	[...]	+ 1,0	[...]
Suíça	[...]	+ 1,0	[...]
França	[...]	+ 1,0	[...]
Grã-Bretanha	[...]	+ 1,0	[...]

⁽²⁰⁾ Trata-se do rácio calculado comparando as vendas de veículos financiadas por empréstimos do banco BPF com as vendas totais do grupo PSA.

⁽²¹⁾ O RCI Banque SA é uma filial a 100 % da Renault SAS. O RCI Banque assegura o financiamento das vendas das marcas do Grupo Renault e do Grupo Nissan.

⁽²²⁾ Alemanha, Áustria, Bélgica, Itália, Espanha, Países Baixos, Portugal, Suíça, França e Grã-Bretanha

	Taxa máxima H2 2012	Nível de flexibilidade	Taxa máxima proposta
Agregado G5 ⁽¹⁾	33,3	+ 1,0	34,3
Agregado M5 ⁽²⁾	27,3	+ 1,0	28,3
Agregado G10 ⁽³⁾	32,4	+ 1,0	33,4

⁽¹⁾ O agregado G5 engloba os seguintes países: França, Alemanha, Itália, Espanha e Reino Unido.

⁽²⁾ O agregado M5 engloba os seguintes países: Bélgica, Países Baixos, Suíça, Áustria e Portugal.

⁽³⁾ O agregado G10 engloba os dez países que figuram neste Quadro.

2.4.6. ESTIMATIVA DOS CUSTOS DA REESTRUTURAÇÃO E DO SEU FINANCIAMENTO

- (103) Os custos estimados da reestruturação elevam-se a 1 708,9 milhões de euros. Esses custos referem-se às seguintes medidas previstas: a paragem em 2014 das atividades de produção em Aulnay, que emprega 3 000 trabalhadores, a recentragem da produção na região parisiense em Poissy e a revitalização da unidade de Aulnay. Estes custos são estimados em [400-500] milhões de euros durante o período de 2012–2017. Os custos da adaptação do dispositivo industrial da unidade de Rennes, que levará a uma reafetação do pessoal de 1 400 postos de trabalho sobre um total de 5 600 trabalhadores, são estimados em [100-200] milhões de euros para o período de 2012–2017. A adaptação das estruturas do grupo PSA, por intermédio das GPEC 1 e 2 («Gestão Previsional do Emprego e das Competências») produzirá custos totais estimados em [500-600] milhões de euros para 2012 e 2013. Note-se que não existe sobreposição entre os planos GPEC 1 e 2 e os custos de reestruturação relativos a Aulnay e Rennes. Os custos relativos a outras medidas, em especial as reestruturações do comércio na Europa e a redução de pessoal da PCR (Peugeot Citroën Retail) correspondente à parte da rede de concessionários pertencente ao PSA, essencialmente na Europa do Sul, são estimados em [100-200] milhões de euros. Por último, os custos das atividades do PSA no âmbito do projeto «50CO₂Cars» elevam-se a [300-400] milhões de euros.
- (104) Para financiar os custos da reestruturação, o grupo PSA executou, desde o início de 2012, um programa de alienações de ativos que lhe permitiu obter os seguintes recursos:
- Alienação da Gefco em dezembro de 2012: 878 milhões de euros ⁽²³⁾;
 - Alienação da Citer em fevereiro de 2012: 449 milhões de euros;
 - Alienação de ativos imobiliários (incluindo a sede social) durante o ano de 2012: 628,7 milhões de euros.
- (105) Segundo as autoridades francesas, o grupo PSA já libertou 1,956 mil milhões de euros de tesouraria disponível, que serão reinvestidos na reestruturação do grupo PSA, a fim de lhe permitir recuperar a viabilidade.
- (106) Em termos de liquidez, o *New Club Deal* disponibiliza 11,6 mil milhões de euros provenientes de bancos privados a fim de contribuir para o financiamento do grupo durante o período de reestruturação.

2.5. O PLANO DE VIABILIZAÇÃO DO BPF

- (107) O plano apresentado pelas autoridades francesas contém projeções financeiras e um plano de financiamento do BPF até ao fim de 2015. De acordo com essas autoridades, o rendimento dos fundos próprios do BPF será de [5-10] % a partir de 2014 e de [10-20] % em 2016. Elas recordam que, em conformidade com a prática decisória da Comissão, o rendimento dos fundos próprios considerado aceitável para demonstrar a viabilidade de um banco é na ordem de 8 a 12 %.

2.5.1. PLANO DE FINANCIAMENTO

- (108) O BPF prevê aumentar o seu financiamento bancário a longo prazo de [0-5] mil milhões de euros no final de 2012 para [5-10] mil milhões de euros no final de 2015. O banco também lançou um produto para depositantes particulares, devendo o financiamento proveniente deste produto ascender a [800-900] milhões de euros em 2015 segundo as projeções financeiras (em comparação com zero no final de 2012). O financiamento obtido pela titularização e pelas emissões EMTN diminuiria durante o mesmo período.

⁽²³⁾ Alienação líquida de custos de 797 milhões de EUR, a que se soma um dividendo excepcional de 100 milhões de EUR, e da qual se deduzem 19 milhões de EUR correspondentes à anulação da margem bruta de autofinanciamento.

Quadro 8

Situação de tesouraria do BPF no horizonte da reestruturação

[...]

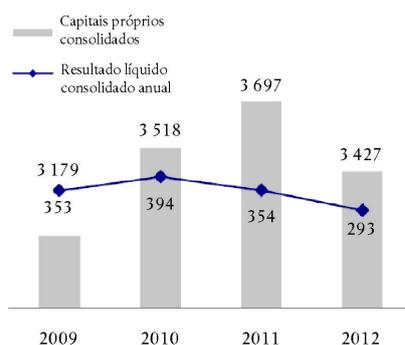
- (109) Prevê-se que o balanço total do banco e, por conseguinte, a necessidade de financiamento aumente progressivamente durante o período de projeção, de 27 186 milhões de euros no final de 2012 para > 28 000] milhões de euros no final de 2015.

2.5.2. RENDIBILIDADE E SOLVÊNCIA

- (110) O BPF era rendível no passado, como mostra o Gráfico 1 – Historial de rendibilidade do BPF abaixo. No final de 2012, o nível de capitalização medido pelo rácio «Core Tier 1» ⁽²⁴⁾ elevava-se a 13 %.

Gráfico 1

Historial de rendibilidade do BPF

CAPITAIS PRÓPRIOS E RESULTADO LÍQUIDO
EM 31 DE DEZEMBRO DE 2012 (em milhões de euros)

- (111) O banco prevê continuar a obter lucro durante o período de reestruturação do grupo, como mostra o quadro 8 abaixo.

Quadro 9

Previsões de rendibilidade do BPF

	(%)					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Rendibilidade do capital próprio (RoE)	8,0	[4-6]%	[6-8]	[8-10]	[10-12]	[10-12]

- (112) De acordo com as informações apresentadas, uma paragem da atividade do BPF não implicaria qualquer prejuízo para os credores. Uma gestão liquidatária permitiria preservar, num prazo de três anos, um saldo de liquidez que iria de [1 -3] mil milhões a [2-4] mil milhões de euros num cenário de stresse, de acordo com o nível de stresse aplicado.
- (113) Os ativos do BPF têm uma maturidade muito curta e, em média, uma maturidade mais curta do que o passivo.
- (114) O custo do risco do banco aumentou de [...]em 2011 para [...]em 2012. Os montantes de empréstimos de cobrança duvidosa aumentaram progressivamente de 3 % no final de 2008 para 4,2 % no final de 2012.

⁽²⁴⁾ O *core tier one* é um rácio de solvência que permite avaliar a solvência dos bancos. Este rácio relaciona os fundos próprios com os ativos detidos (ponderados em função dos riscos).

2.5.3. TAXA DE PENETRAÇÃO

- (115) As autoridades francesas alegam que, com uma taxa de penetração nas vendas de veículos automóveis do grupo PSA na ordem de 29,8 % (em 2012), o BPF financia grande parte da procura dos veículos produzidos pelo grupo PSA e contribui de forma determinante para o financiamento da sua atividade comercial, e do conjunto do setor automóvel, com as redes de concessionários e os clientes.
- (116) As mesmas autoridades afirmam que o plano previsional coloca a hipótese de que a taxa de penetração mantenha uma ligeira progressão relativamente à registada em 2011, e isto até 2017. Uma tal evolução baseia-se em diversos fatores:
- A retirada parcial e progressiva dos bancos tradicionais desse setor, no contexto de uma gestão seletiva dos seus balanços devido a restrições de financiamento e de capital, que estão nomeadamente associadas à entrada em vigor das regras de Basileia III;
 - A evolução das necessidades de financiamento dos consumidores num contexto de forte contração do poder de compra na Europa;
 - O nível das taxas de juro, historicamente baixo neste momento, que incitaria ao recurso a empréstimos para o financiamento da compra de veículos automóveis, e, finalmente,
 - A tendência de o veículo automóvel se tornar um bem de consumo corrente, próximo de uma «commodity», o que seria consentâneo com o desenvolvimento do financiamento por contração de empréstimo e do pagamento em prestações mensais.
- (117) A evolução da taxa de penetração do BPF por zona geográfica e por segmento (B, C, D, H e VU) é ilustrada no quadro 9 abaixo (AP significa «Automóvel Peugeot» e AC significa «Automóvel Citroën»)

Quadro 10

Taxa de penetração do BPF por zona geográfica, por segmento de veículos e por marca (em %)

%	AP			AC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
França						
Segmento B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segmento C						
Segmento D						
Segmento H						
VU						
Total						
Grã-Bretanha						
Segmento B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segmento C						

%	AP			AC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segmento D						
Segmento H						
VU						
Total						
Alemanha						
Segmento B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segmento C						
Segmento D						
Segmento H						
VU						
Total						
Itália						
Segmento B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segmento C						
Segmento D						
Segmento H						
VU						
Total						
Espanha						
Segmento B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segmento C						
Segmento D						
Segmento H						
VU						
Total						
Total G5						
Segmento B	[28-33]	[31,6-36,6]	[33,1-38,1]	[26,5-31,5]	[29-34]	[34,4-39,4]
Segmento C	[20,4-25,4]	[21,6-26,6]	[22,7-27,7]	[18,9-23,9]	[25,5-30,5]	[29,1-34,1]

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

2.5.4. DEPENDÊNCIA DO GRUPO

- (118) Segundo as autoridades francesas, a notação do BPF está correlacionada com a do PSA, como indica uma estreita correlação dos rendimentos das obrigações do grupo e do banco.
- (119) As agências de notação estabeleceram, nos seus relatórios, a ligação entre a notação do PSA e a do BPF, fixando uma disparidade máxima de dois níveis entre a notação do grupo e a do banco cativo ⁽²⁵⁾. Em 14 de fevereiro de 2013, a notação do BPF foi diminuída para «*non investment grade*».

2.6. A DENÚNCIA

- (120) O autor da denúncia anónima considera que a garantia concedida pelo Estado francês vai permitir que o BPF proponha aos concessionários e aos clientes do PSA condições de crédito mais interessantes do que os bancos cativos dos construtores de automóveis concorrentes conseguem oferecer.

3. RAZÕES QUE LEVARAM AO INÍCIO DO PROCEDIMENTO

- (121) Na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão manifestou dúvidas pelos motivos que se seguem:

3.1. PLANO DE VIABILIZAÇÃO DO BPF

- (122) No que respeita ao plano de viabilização do BPF, que deve ser analisado à luz da Comunicação sobre os bancos, a Comissão manifestou dúvidas relativamente às incertezas existentes sobre a viabilidade do grupo PSA no seu conjunto.

3.2. PLANO DE REESTRUTURAÇÃO DO GRUPO PSA

- (123) No que respeita ao plano de reestruturação do grupo industrial, que deve ser analisado à luz das supracitadas Orientações «emergência e reestruturação», a Comissão considerou que existiam dúvidas sobre os seguintes elementos:

3.2.1. DÚVIDAS SOBRE O REGRESSO À VIABILIDADE

- (124) A Comissão quis recolher os comentários de terceiros sobre:
- a) As hipóteses consideradas quanto à evolução do mercado automóvel na Europa e no resto do mundo, nomeadamente sobre a natureza suficientemente conservadora dessas hipóteses.

⁽²⁵⁾ Esta disparidade é atualmente de três *notches* para a Moody's, devido ao benefício da garantia para o BPF.

- b) As medidas de reestruturação propostas com vista a assegurar a restauração da viabilidade do grupo PSA.
- c) A contribuição do projeto «50CO₂Cars» para o regresso à viabilidade e, nomeadamente, sobre a coerência desse investimento em I&D, com vista ao lançamento de um programa de investigação no domínio da «*mild-hybridation*», atendendo ao abandono, concomitantemente anunciado, de uma tecnologia «*hybride plug-in*» alegadamente dominada pelo grupo.

3.2.2. DÚVIDAS SOBRE AS MEDIDAS COMPENSATÓRIAS

- (125) A Comissão quis recolher os comentários de terceiros sobre a qualificação, na aceção das já referidas orientações «emergência e reestruturação», das medidas compensatórias propostas, a sua quantificação e a sua adequação relativamente aos riscos de distorção da concorrência criados pelos auxílios.

4. OBSERVAÇÕES DA FRANÇA SOBRE A DECISÃO DE DAR INÍCIO AO PROCEDIMENTO

4.1. SOBRE O MONTANTE DO AUXÍLIO

- (126) As autoridades francesas consideram que o montante do auxílio não pode corresponder ao montante nominal da garantia, que as emissões do BPF serão necessariamente realizadas com um prémio de liquidez e de risco variável, sem dúvida superior aos 24 pontos de base constatados aquando da emissão realizada graças ao auxílio de emergência e que o período de referência para a contabilização dos rendimentos históricos do BPF deveria ser de três meses.
- (127) No entender das autoridades francesas, as duas condições cumulativas que permitem considerar que o montante do auxílio é tão elevado quanto o montante coberto pela garantia, ou seja, uma probabilidade particularmente elevada de o devedor não poder reembolsar o empréstimo coberto pela garantia e a existência de circunstâncias excecionais, não estariam preenchidas neste caso. Consequentemente, o montante do auxílio incluído na garantia estatal corresponderia à diferença entre o custo total do financiamento resultante da garantia e a própria garantia, e o custo total do financiamento que a empresa teria pago sem a garantia.
- (128) Ainda segundo as autoridades francesas, a hipótese de um custo adicional para o BPF na ordem dos 40 pontos de base seria fundamentada. Com efeito, as emissões realizadas pelo BPF em 25 de março de 2013 teriam beneficiado de circunstâncias de mercado particularmente favoráveis. Os *spreads* em relação à OET registados no momento dessa emissão (24 pontos de base) estariam situados em níveis historicamente baixos. As autoridades francesas consideram, por exemplo, que os investidores deveriam exigir, normalmente, uma remuneração superior para um banco cativo do setor automóvel do que para organismos públicos como a UNEDIC ⁽²⁶⁾ ou a CADES ⁽²⁷⁾, tanto mais que teriam linhas de crédito disponíveis para subscrever esse tipo de operações CADES ou UNEDIC e que não as teriam necessariamente para uma operação com o BPF.
- (129) Por último, o período de referência considerado pelas autoridades francesas (que se estende de 12 de julho a 16 de outubro de 2012) refletiria melhor a realidade dos rendimentos das obrigações do BPF nos mercados, tendo em conta as dificuldades do grupo PSA e não o anúncio da garantia do Estado.

4.2. SOBRE A VIABILIDADE DO BPF

- (130) As autoridades francesas tomam nota da posição da Comissão de que o BPF não tem problemas de solvência nem de rentabilidade, e que o seu problema de liquidez resultaria unicamente da sua ligação ao grupo PSA.
- (131) Todavia, desejam fazer as seguintes observações:
- a) No entender das autoridades francesas, o aumento do balanço do BPF permaneceria moderado, em sintonia com as perspetivas de inflação. Esse aumento resultaria da degradação das condições macroeconómicas e do recurso mais frequente dos consumidores ao crédito para financiar a aquisição de veículos.
 - b) Em resposta ao argumento da Comissão de que seria conveniente evitar que o BPF financie empréstimos de má qualidade para aumentar artificialmente o volume de negócios do grupo PSA, as autoridades francesas recordam que:

⁽²⁶⁾ Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce

⁽²⁷⁾ Caisse d'amortissement de la dette sociale

- O único objetivo da medida compensatória referente ao BPF é reduzir a intensidade concorrencial do seu comportamento e limitar a sua quota de mercado.
- A taxa de «*non performing loans*», de aproximadamente 4 %, pouco evoluiu nos três últimos anos.
- O BPF definiu a sua política de risco de forma independente e sob a vigilância do supervisor prudencial.

Uma vez que a taxa de crédito malparado é atentamente acompanhada pelas agências de notação e pelo comité de auditoria do BPF, as autoridades francesas consideram que seria impossível qualquer alteração da política de risco do banco.

4.3. SOBRE A RESTAURAÇÃO DA VIABILIDADE DO GRUPO PSA

4.3.1. SOBRE AS HIPÓTESES DE EVOLUÇÃO DO MERCADO CONSIDERADAS

- (132) Em primeiro lugar, as autoridades francesas consideram que as previsões do grupo PSA não seriam desmentidas nem pela evolução do mercado no primeiro trimestre de 2013, nem pela suposta diferença entre os resultados previstos para o ano de 2012 e aqueles que foram efetivamente obtidos nesse mesmo ano.
- (133) Segundo essas autoridades, a contínua diminuição das vendas em 2013 teria sido prevista pelo grupo PSA, que estimaria, tal como o instituto *IHS Global Insight*, que a redução do mercado seria *in fine* de 4 % entre 2012 e 2013.
- (134) As autoridades francesas apresentaram projeções financeiras atualizadas, baseadas em hipóteses menos otimistas que as projeções descritas nos considerandos 54 a 58 da decisão de dar início ao procedimento. A orientação estratégica descrita nos mesmos considerandos da referida decisão não sofreu qualquer alteração.
- (135) As alterações introduzidas nas projeções resultam da atualização das previsões da evolução do mercado «Europa 30» efetuadas pelo instituto *IHS Global Insight* e refletem-se no volume de negócios do setor automóvel, menos elevado durante o período abrangido pela previsão.
- (136) O cenário «desfavorável», em que as vendas do grupo PSA sofreriam uma contração (em relação ao cenário intermédio) de 100 000 veículos suplementares por ano na Europa a partir de 2013 também foi atualizado.

Quadro 11

Dimensão do mercado europeu segundo as previsões do *IHS Global Insight* e quota de mercado do PSA

	2013	2014	2015	2016	2017
Dimensão do mercado europeu (Europa 30), prevista pelo <i>IHS Global Insight</i> em abril de 2013 (em milhares de veículos)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
Quota do mercado europeu detida pelo PSA (em %)	[10-14]%	[10-14]%	[10-14]%	[9-13]%	[9-13]%

Quadro 12

Volume de negócios previsional do grupo PSA (em milhões de euros)

	2013	2014	2015	2016	2017
Cenário intermédio na decisão de dar início ao procedimento	[55 000- -60 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -65 000]	[65 000- -70 000]
Cenário intermédio atualizado	[55 000- -60 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -65 000]	[59 000- -64 000]	[60 000- -65 000]
Cenário desfavorável atualizado (diferença de - 100 000 veículos por ano)	[55 000- -60 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -70 000]	[60 000- -65 000]

Quadro 13

Volume de negócios previsional da divisão de veículos automóveis (em milhões de euros)

	2013	2014	2015	2016	2017
Cenário intermédio na decisão de dar início ao procedimento	[40 000- -45 000]	[45 000- -50 000]	[45 000- -50 000]	[45 000- -50 000]	[45 000- -50 000]
Cenário intermédio atualizado	[40 000- -45 000]	[40 000- -45 000]	[45 000- -50 000]	[40 000- -45 000]	[40 000- -45 000]
Cenário desfavorável atualizado (diferença de -100 000 veículos por ano)	[35 000- -40 000]	[40 000- -45 000]	[40 000- -45 000]	[40 000- -45 000]	[40 000- -45 000]

- (137) Em termos de tesouraria, a atualização traduz-se na redução dos fluxos de tesouraria ligados à exploração, permanecendo os fluxos de tesouraria das atividades de investimento inalterados. Daí resulta um nível de dívida previsto [...] superior às previsões da decisão de dar início ao procedimento, o nível de dívida previsto no caso intermédio é superior ao nível anteriormente apresentado no caso desfavorável.
- (138) O PSA também apresentou projeções da dívida líquida num cenário sujeito a maior stresse, no qual as vendas do grupo PSA sofreriam uma contração (em relação ao cenário intermédio) de 200 000 veículos adicionais por ano na Europa a partir de 2013. Os níveis de dívida nos diversos cenários são apresentados no quadro 14 abaixo. De acordo com os dados quantitativos fornecidos pelo PSA, um fator de stresse de 100 000 veículos aumenta a dívida [...] líquida em [200-400] milhões de euros por ano.

Quadro 14

Nível de dívida [...] líquida (em milhões de euros)

	2013	2014	2015	2016	2017
Cenário intermédio na decisão de dar início ao procedimento	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cenário intermédio atualizado	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	2013	2014	2015	2016	2017
Cenário desfavorável atualizado (diferença de - 100 000 veículos por ano)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cenário com mais stresse atualizado (diferença de - 200 000 veículos por ano)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (139) Além disso, as autoridades francesas consideram que o elemento pertinente a considerar para fundamentar as hipóteses de regresso à viabilidade a longo prazo do grupo PSA não seria o seu volume de negócios, mas sim o seu resultado de exploração corrente. No conselho de supervisão de 6 de novembro de 2012, a perda registada neste resultado foi avaliada em [1 000-2 000] milhões de euros, e o resultado finalmente realizado representou uma perda de 1 504 milhões de euros (ou seja, uma diferença inferior a [0-3] %).
- (140) As autoridades francesas consideram igualmente que as perspetivas de evolução do mercado em que o grupo PSA se baseia seriam particularmente prudentes, enquanto os valores fornecidos pelos analistas em que o raciocínio da Comissão se baseou seriam parcelares e contestáveis.
- (141) Com efeito, todos os intervenientes estimariam que o mercado tinha batido no fundo e que doravante só poderia voltar a subir. De um modo geral, as últimas análises ⁽²⁸⁾ salientariam uma melhoria das condições macroeconómicas na Europa nos próximos anos. No entender das autoridades francesas, essa melhoria deveria repercutir-se necessariamente no setor automóvel.
- (142) Por último, as autoridades francesas consideram que a Comissão teria efetuado uma seleção não representativa das notações dos analistas financeiros, rejeitando aquelas que se aproximavam das previsões fornecidas pelo grupo PSA. Em qualquer caso, as autoridades francesas contestariam a utilização de análises financeiras para avaliar um plano de reestruturação a médio prazo. Essas autoridades consideram, com efeito, que os analistas financeiros fariam trabalho de consultoria em relação à compra ou venda de títulos, em função de um determinado objetivo orientador. Não se concentrariam principalmente nos volumes de vendas previstos, nem nas estimativas do volume de negócios. Estas apreciações estariam, por isso, muito frequentemente desligadas dos fundamentos económicos subjacentes.
- (143) Por conseguinte, as autoridades francesas consideram que, para executar o plano de reestruturação, poderiam basear-se legitimamente nas previsões do instituto *IHS Global Insight*, às quais se aplicaria um fator de stresse, e não ter em conta as hipóteses dos analistas financeiros.
- (144) Finalmente, as autoridades francesas sublinham que o setor privado acreditaria no regresso do grupo PSA à viabilidade. Esta crença manifestar-se-ia em primeiro lugar pelo reforço da aliança entre o PSA e a GM através da assinatura, em 20 de dezembro de 2012, de acordos definitivos sobre três projetos de veículos e a criação de uma empresa comum para as compras. Além disso, os financiamentos bancários obtidos pelo BPF, num montante de 11,6 mil milhões de euros, constituiriam uma prova da confiança do mercado na perspetiva de uma melhoria. Por fim, as recentes operações de titularização levadas a cabo pelo BPF demonstrariam que não existe aversão do mercado ao risco apresentado pela atividade automóvel.

4.3.2. SOBRE AS TAXAS DE UTILIZAÇÃO DAS CAPACIDADES DO GRUPO PSA E A DIVERSIFICAÇÃO DAS SUAS VENDAS

- (145) As autoridades francesas consideram infundada a dúvida da Comissão a respeito das taxas de utilização, pois não teria em conta o encerramento da unidade de Aulnay, o qual permitiria colmatar, na sua opinião, o défice de competitividade do grupo PSA no segmento B. Na medida em que o grupo PSA sofre uma concorrência muito intensa nesse segmento, tal encerramento seria particularmente significativo para o seu regresso à viabilidade.

⁽²⁸⁾ Perspetivas da economia mundial, capítulos 1 e 2 de abril de 2013

- (146) As autoridades francesas consideram que o grupo PSA tomou todas as medidas necessárias para atingir o seu objetivo de realizar 50 % das vendas fora da Europa em 2015: abertura de uma terceira fábrica e de novas concessões na China, renovação da gama de veículos comercializados na América Latina, lançamento de dois modelos especificamente dedicados às vendas fora da Europa e, por último, no âmbito da aliança com a GM, desenvolvimento de uma plataforma conjunta para a comercialização dos veículos do segmento B na Europa e no resto do mundo, desenvolvimento em comum de uma nova geração de pequenos motores a gasolina económicos e de projetos de veículos na América Latina, na Rússia e noutros mercados em crescimento.

4.3.3. SOBRE A CONTRIBUIÇÃO DO PROJETO «50CO₂CARS» PARA A RESTAURAÇÃO DA VIABILIDADE DO GRUPO PSA

a) Sobre a coerência do projeto «50CO₂Cars» com o plano de reestruturação do grupo PSA

- (147) As autoridades francesas salientam que os importantes esforços de I&D realizados no âmbito do projeto «50CO₂Cars» tinham em vista o domínio de uma tecnologia que melhora o desempenho ambiental e energético dos veículos a gasóleo. Nesse contexto, este projeto de I&D contribuiria para a aplicação de uma estratégia de inversão da tendência negativa registada pelas vendas desses veículos.
- (148) Os veículos a gasóleo representam atualmente uma importante fonte de receitas para o grupo PSA: em 2012, [60-80] % dos veículos vendidos pelo PSA na Europa estavam equipados com este tipo de motores. O PSA dispõe de um equipamento industrial otimizado, de uma boa imagem de marca e de uma taxa de rentabilidade importante para esse tipo de veículos, melhor do que para os equipados com motores a gasolina. O contexto atual ser-lhe-ia, porém, desfavorável: degradação progressiva da imagem desses motores na Europa, evolução do quadro regulamentar e normativo (Euro VI) que poderá implicar um custo adicional relativo dos veículos com motores a gasóleo em comparação com os veículos com motores a gasolina e desfavorecer assim as vendas de veículos a gasóleo, tanto mais que a estratégia de adaptação às normas através do «downsizing»⁽²⁹⁾ até agora aplicada teria atingido os seus limites, e que certos Estados ou autarquias locais tencionariam adotar um quadro fiscal desfavorável ao gasóleo. O PSA estima que a redução da margem de lucro associada à substituição das vendas de veículos a gasóleo por vendas de veículos a gasolina no mercado europeu seria na ordem de [500-700] milhões de euros. Num contexto de diminuição do poder de compra das famílias, e face às crescentes preocupações ecológicas dos consumidores, o objetivo de manutenção da competitividade e da imagem de marca dos veículos com motores a gasóleo (em relação aos veículos com motores a gasolina) seria fundamental para o grupo PSA. O nível de preços dos atuais veículos híbridos a gasóleo não é compatível com uma difusão em massa, pelo que seriam necessários grandes investimentos em I&D para tornar essa tecnologia acessível a um maior número de pessoas. Além disso, ao restaurar a competitividade e a imagem do gasóleo enquanto carburante, o projeto «50CO₂Cars» poderia, segundo as autoridades francesas, contribuir positivamente para o regresso à viabilidade, ao manter não só as vendas de veículos a gasóleo do grupo PSA, mas também as margens de lucro do construtor. Acresce que, se o plano de industrialização tivesse êxito, a tecnologia resultante do projeto «50CO₂Cars» constituiria, num mercado emergente, um importante reservatório de crescimento até 2020. A oportunidade de tirar partido dos prováveis mercados para veículos com motores «mild-hybrid» a gasóleo após o plano de reestruturação permitiria consolidar o crescimento do volume de negócios graças a uma diversificação para um segmento lucrativo e que se insere no alvo preferencial do grupo (veículos de grandes séries).
- (149) Quanto à necessidade de investir, as autoridades francesas estabelecem uma diferença entre a redução dos investimentos proposta «a título de medida compensatória», que visa limitar a amplitude das distorções da concorrência associadas ao auxílio estatal, e a manutenção de investimentos de I&D de que a empresa necessita para «recuperar a viabilidade a longo prazo». As autoridades francesas salientam que, na sua prática decisória, a Comissão terá admitido por diversas vezes que o restabelecimento da viabilidade de uma empresa podia assentar no lançamento de novos produtos, a fim de assegurar o crescimento do volume de negócios⁽³⁰⁾.
- (150) As autoridades explicam que, no âmbito do plano de reestruturação, a ausência de um auxílio estatal específico ao projeto «50CO₂Cars» constrangeria o PSA a adotar um projeto «contrafactual». Incapaz de ultrapassar sozinho todos os obstáculos tecnológicos e sem cooperação possível com os potenciais parceiros para realizar o projeto «50CO₂Cars», o grupo teria de limitar os seus investimentos «a mínima», para assegurar unicamente o cumprimento das evoluções regulamentares por parte dos seus motores a gasóleo. As autoridades francesas realçam a este respeito que a intervenção dos poderes públicos não se limitaria a uma participação financeira no grupo PSA para levar a bom termo o projeto «50CO₂Cars», mas permitiria, pelo contrário, congregar à sua volta um consórcio de parceiros (industriais, associações, laboratórios de investigação, etc.) cujos esforços coordenados seriam necessários para eliminar os obstáculos tecnológicos ao desenvolvimento de um veículo híbrido a gasóleo a baixo custo. Essas autoridades especificam que, muito provavelmente, a ausência de autorização do auxílio

⁽²⁹⁾ Trata-se de diminuir as emissões de CO₂ limitando a dimensão dos motores e prevendo uma sobrealimentação adaptada.

⁽³⁰⁾ Decisão da Comissão de 1 de dezembro 2004, processo C-504/03, Bull, considerando 51, Decisão da Comissão de 18 de fevereiro de 2004, processo C-28/02, *Bankgesellschaft Berlin AG*, considerando 236, Decisão de 3 de julho de 2001, processo C-33/98, *Babcock Wilcox España SA*, considerando 98.

estatal ao grupo PSA enquanto líder do projeto «50CO₂Cars» poria em causa a execução deste projeto, não só para o PSA mas também para o conjunto dos seus parceiros. A estratégia contrafactual de substituição do gasóleo pela gasolina implicaria custos adicionais e a sua execução colocaria um risco industrial importante: renúncia a conhecimentos especializados no domínio do gasóleo, perdas de vendas durante o período de transição, captação de recursos para adaptar e redimensionar o aparelho produtivo do grupo para os motores a gasolina, recursos esses que além do mais seriam necessários para a restauração da viabilidade.

- (151) Em suma, as autoridades francesas consideram que o projeto «50CO₂Cars» seria simultaneamente necessário para preservar a rentabilidade da principal atividade industrial do grupo PSA (os veículos com motores a gasóleo) e para sustentar definitivamente a restauração da viabilidade do grupo, dotando-o de fatores de crescimento após a reestruturação (nova gama de veículos inovadores e lucrativos). Esse investimento em I&D seria, portanto, totalmente coerente com os objetivos do plano de reestruturação.

b) Sobre as dúvidas manifestadas pela Comissão na decisão de dar início ao procedimento

- (152) As autoridades francesas concluem da decisão de dar início ao procedimento que a Comissão, partindo da constatação da alegada existência de um atraso do grupo PSA no domínio da I&D, considerava que o projeto «50CO₂Cars» «só poderá ser necessário à restauração da viabilidade do grupo PSA na medida em que lhe permita recuperar o atraso acumulado em matéria de I&D relativamente aos seus concorrentes». As ditas autoridades contestam o próprio princípio de que parte essa análise.

a) Em primeiro lugar, as autoridades francesas reiteram que o projeto «50CO₂Cars» é suscetível de contribuir para a restauração da viabilidade do grupo: recuperação da imagem ambiental dos veículos a gasóleo; nova dinâmica de consumo (conceito de veículos híbridos acessíveis ao maior número de pessoas); reserva de crescimento após o plano de reestruturação;

b) Em segundo lugar, a desvantagem estrutural em matéria de I&D, que foi apresentada na notificação como podendo explicar algumas dificuldades do grupo PSA, teria a ver com um atraso na normalização dos componentes, o qual diminuiria a produtividade dos esforços de I&D em relação aos dos seus concorrentes (efeito de escala). Ora, o projeto «50CO₂Cars» permitiria precisamente corrigir essa desvantagem, na medida em que:

— em primeiro lugar, melhoraria a normalização de certos componentes automóveis e, em especial, do grupo motopropulsor.

— em segundo lugar, as condições de realização do projeto «50CO₂Cars» aumentariam a produtividade dos esforços de I&D do grupo PSA, nomeadamente graças às sinergias geradas pela coordenação dos trabalhos com diversos parceiros, mas também pelo acompanhamento assegurado pelas autoridades públicas que concedem o auxílio.

c) Em terceiro lugar, e principalmente, as autoridades francesas criticam o caráter *juridicamente inovador* do critério alegadamente utilizado pela Comissão no considerando 169 da decisão de dar início ao procedimento, baseado na existência de um atraso acumulado pelo grupo PSA em matéria de I&D. Elas consideram que os argumentos até agora apresentados são suficientes para demonstrar a contribuição positiva do projeto «50CO₂Cars» para a restauração da viabilidade do grupo PSA. Por conseguinte, abordam a questão de saber se tal critério estará preenchido neste caso a título meramente subsidiário:

i) A existência de um atraso tecnológico relativamente às tecnologias de hibridação

- (153) No entender das autoridades francesas, este critério da existência de um atraso acumulado em matéria de I&D encontra-se preenchido pelas três razões seguintes:

a) Em primeiro lugar, sustentam que os três módulos tecnológicos do projeto «50CO₂Cars» incidem sobre domínios tecnológicos em que o grupo PSA teria acumulado um atraso:

— No caso dos veículos com motores a gasóleo, o atraso prende-se com as tecnologias de limitação do consumo dos motores. Ora o projeto «50CO₂Cars» tem precisamente em vista esse domínio.

— Quanto às transmissões, o grupo PSA teria acumulado um atraso relativo às transmissões com dupla embraiagem, denominadas DCT («*dual clutch transmissions*»), nomeadamente devido a uma preferência tradicional pelas caixas de velocidades pilotadas ou robotizadas «CVMP», quando essa tecnologia provou ter menos sucesso comercial do que a sua rival. O projeto «50CO₂Cars» permitiria assim que a empresa colmatasse um duplo atraso em matéria de transmissões DCT e eDCT.

- No tocante aos sistemas de hibridação, o grupo PSA sofreria um atraso no domínio de uma tecnologia de hibridação acessível, suficientemente genérica para ser produzida em massa. Ora, construtores concorrentes, como a Toyota, a Honda ou a VAG ⁽³¹⁾ possuiriam (ou teriam dentro em breve acesso a) tecnologias de hibridação genéricas e, por conseguinte, mais adaptadas ao mercado de massa. A este propósito, as autoridades francesas validam a análise preliminar da Comissão (apresentada no considerando 187 da decisão de dar início ao procedimento), segundo a qual a atual tecnologia de micro-hibridação ⁽³²⁾ Stop & Start seria insuficiente para atingir «a fronteira tecnológica em matéria de economias de CO₂», a qual exigiria o domínio de uma tecnologia «mild-» e/ou «full-hybrid». Por conseguinte, a ambição do projeto «50CO₂Cars» seria exatamente recuperar de um atraso tecnológico no domínio dos sistemas de hibridação.
- b) Em segundo lugar, consideram que o projeto «50CO₂Cars» ofereceria ao grupo PSA os meios necessários para recuperar do seu atraso, eliminando um certo número de bloqueios tecnológicos em matéria de tecnologia híbrida:
- Os motores a gasóleo desenvolvidos no âmbito do projeto «50CO₂Cars» permitiriam atingir emissões de CO₂ de [50-70] g/km no segmento B (motores com potências compreendidas entre 40 e 70 kW), inclusive com o mero recurso à tecnologia Stop & Start, levando a que até 2017 – 2018 o PSA pudesse ter uma oferta de veículos a gasóleo de baixo consumo com um nível de emissões comparável aos seus concorrentes no mercado europeu.
- A transmissão inteligente com dupla embraiagem eDCT permitiria otimizar o rendimento energético do grupo motopropulsor híbrido, sendo simultaneamente compatível com uma vasta gama de potências de diferentes máquinas elétricas. A normalização permitiria que o grupo PSA recuperasse do atraso tecnológico acumulado.
- No que se refere, em último lugar, ao sistema de hibridação, o projeto «50CO₂Cars» conduziria a uma rotura em termos de custos, ao combinar um dimensionamento energético a *mínima* (bateria e alimentação eletrónica) com uma otimização da arquitetura mecânica (acoplamento entre a máquina elétrica e o grupo motopropulsor). Do mesmo modo, a normalização do sistema de hibridação permitiria aumentar os volumes produzidos e, logo, torná-lo mais acessível no segmento B.
- c) A concluir, as autoridades francesas abordam a eventual mudança estratégica que consistiria em realizar o projeto «50CO₂Cars» em paralelo com o abandono do híbrido «plug-in». A este respeito, fazem notar que as duas tecnologias («mild-hybrid» e «plug-in») não têm nem o mesmo alcance, nem as mesmas consequências comerciais. Enquanto o seu preço confinaria a segunda ⁽³³⁾ aos veículos «premium» (com importantes efeitos em termos de imagem de marca, nomeadamente junto dos clientes «corporate»), a acessibilidade da primeira permitiria visar múltiplas camadas sociais (de rendimentos baixos a médios), e satisfazer assim um maior número de clientes do grupo. As autoridades francesas sublinham que estas duas soluções tecnológicas não são mutuamente exclusivas e que o grupo PSA desejava inicialmente levar as duas por diante, de forma a somar as vendas de veículos premium híbridos «plug-in» às de veículos híbridos acessíveis nos segmentos B e C. Além disso, o abandono da tecnologia híbrida «plug-in» a título de medida compensatória não constituiria uma «mudança de estratégia», mas sim a paragem de uma atividade comercialmente viável que não compromete a restauração da viabilidade do grupo. O projeto «50CO₂Cars» participaria plenamente no plano de reestruturação, pelo que as autoridades francesas consideram que a estratégia proposta em matéria de hibridação no plano de reestruturação é perfeitamente coerente.

ii) *Coerência dos meios utilizados no «50CO₂Cars» com o resto do plano de reestruturação*

- (154) No entender das autoridades francesas, a adaptação do equipamento industrial do grupo PSA para a execução do projeto «50CO₂Cars» insere-se na lógica do plano de reestruturação. Em particular, a normalização dos grupos motopropulsores e das transmissões dos veículos a gasóleo do grupo permitiria racionalizar e otimizar o sistema produtivo:
- a) No domínio dos veículos com motor a gasóleo, os investimentos realizados nas unidades de Trémery e de Douvrin elevar-se-iam a [100-200] MEUR, ou seja, [0-5] % dos [10-20] mil milhões de euros de investimentos previstos durante o período do plano de reestruturação, proporção que as autoridades francesas qualificam

⁽³¹⁾ O grupo VAG teria apresentado por ocasião do último congresso de Viena uma versão modular («assembly kit») da sua tecnologia híbrida, que permite adaptar um sistema de hibridação nos diversos tipos de veículos do grupo com um custo mínimo. Fonte citada: relatório de apresentação do grupo VAG no 34.º simpósio de Viena, 26 de abril de 2013, p. 28.

⁽³²⁾ A «micro hybridation» corresponde a potências de 2 a 4 kW; a «mild hybridation» entre 8 e 15 kW; a «full hybridation», superiores a 20 kW.

⁽³³⁾ As autoridades francesas confirmam que, sob reserva da sua industrialização em condições economicamente aceitáveis, o grupo PSA já domina a tecnologia «plug-in».

como «particularmente modesta, ou mesmo insignificante». Esse impacto financeiro teria sido, aliás, integrado no PMP do grupo PSA desde novembro de 2012, e figuraria na versão atualizada do documento, pelo que as autoridades francesas consideram que esses investimentos se inserem perfeitamente na lógica do plano de reestruturação notificado. Em termos de impacto industrial, as medidas visariam modificar ⁽³⁴⁾ as capacidades de produção existentes de veículos com motores a gásóleo num perímetro constante: não haveria qualquer aumento das capacidades de produção, consideradas suficientes para os [100 000-200 000] veículos que se preveem nesta fase para o termo do projeto «50CO₂Cars», mas sim uma reorientação de parte do aparelho produtivo de um segmento excedentário para um segmento com potenciais faltas de capacidade, visto estar em desenvolvimento (arbitragem interna a favor de produtos atrativos).

- b) No tocante às transmissões, as autoridades francesas confirmam a análise apresentada no considerando 202 da decisão de dar início ao procedimento: caso o projeto «50CO₂Cars» seja bem sucedido, a produção atualmente externalizada será realizada a nível interno ⁽³⁵⁾. Os investimentos necessários, já previstos no plano de reestruturação notificado, são mantidos no PMP atualizado. As autoridades francesas consideram que esta estratégia de internalização é compatível com a restauração da viabilidade do grupo. Financeiramente, a operação permitiria internalizar a margem de lucro e evitar um risco cambial com o Japão ⁽³⁶⁾, bem como custos e atrasos logísticos, sem diminuir a capacidade de rápida adaptação do grupo PSA à procura.
- c) Por último, os investimentos ligados aos sistemas de hibridação ascenderiam a [40-50] milhões de euros no período de aplicação do plano de reestruturação, ou seja, menos de [0-5] % do total previsto, uma percentagem que as autoridades francesas consideram muito pequena. Além disso, dizem respeito a um mercado emergente (e logo não excedentário). Também se inserem, por isso, na lógica do plano de reestruturação do grupo PSA.

iii) *Um impacto positivo nas vendas e na rentabilidade do grupo*

(155) As autoridades francesas defendem que o projeto «50CO₂Cars» permitiria dinamizar, no termo do plano de reestruturação, as vendas e a rentabilidade do grupo PSA.

- a) Em resposta às interrogações da Comissão constantes dos considerandos 210 e 211 da decisão de dar início ao procedimento (sobre a legitimidade de uma estratégia que privilegie os motores a gásóleo em relação aos motores a gasolina), e do considerando 216 (sobre o plano de atividades do projeto «50CO₂Cars» e a fiabilidade das hipóteses subjacentes), as autoridades francesas consideram que a estratégia seguida não só seria legítima do ponto de vista industrial como teria um impacto positivo nas vendas do grupo. Em vez de desenvolver uma tecnologia de hibridação a baixo custo para motores a gasolina, seria preferível investir na melhoria do desempenho ambiental e energético dos motores a gásóleo para, numa primeira fase, «ultrapassar as reticências dos consumidores», e prever, numa segunda fase, a adaptação ⁽³⁷⁾ dos resultados do projeto «50CO₂Cars» aos motores a gasolina, que poderiam então ser difundidos pelos fabricantes de equipamentos a nível mundial, aumentando assim a rentabilidade dos investimentos realizados graças ao efeito de escala. A legitimidade da estratégia prevista pelo PSA seria, aliás, confirmada por estudos de mercado, que previram de forma coincidente ⁽³⁸⁾, um crescimento das vendas de veículos a gásóleo menos poluentes durante os próximos anos.
- b) No que respeita ao impacto financeiro do projeto «50CO₂Cars», as autoridades francesas forneceram um plano de atividades baseado em hipóteses que seriam em grande medida partilhadas por diversos artigos de imprensa, e que integra os fluxos previstos até 2026 (o que é justificado tendo em conta as futuras atualizações e posterior substituição das normas EURO VI nessa data). Os trabalhos de I&D do projeto «50CO₂Cars» decorreriam entre 2013 e 2017, pelo que os primeiros motores poderiam ser comercializados entre meados de 2016 e o início de 2017, logo seguidos por um sistema de hibridação económico. Foram utilizadas duas taxas de atualização (de respetivamente [10-13] % e [13-15] %) para os cálculos de rentabilidade, sendo que a segunda tem mais eficazmente em conta o aumento recente do custo de financiamento. Não foi reivindicada qualquer receita a título do registo de patentes relativas a alguns resultados do projeto «50CO₂Cars». Por último, estimaram-se os volumes e os preços de venda dos novos motores a gásóleo e dos

⁽³⁴⁾ A palavra «modificar» está sublinhada no texto original enviado pelas autoridades francesas.

⁽³⁵⁾ As autoridades francesas especificam que essa internalização poderia ser apenas parcial, em função dos resultados do projeto «50CO₂Cars».

⁽³⁶⁾ As autoridades francesas sublinham que a taxa de câmbio entre o euro e o yen evoluiu desfavoravelmente em cerca de 30 % entre 2009 e 2012, para voltar à paridade de 2009 entre o final de 2012 e maio de 2013. Esta volatilidade levaria a que os custos de abastecimento das caixas de velocidades automáticas se tornassem aleatórios. A isto vêm juntar-se os direitos aduaneiros, que a França considera elevados.

⁽³⁷⁾ Os principais componentes do sistema «50CO₂Cars» serão específicos para o gásóleo. Contudo, segundo as autoridades francesas, a mutação para os motores a gasolina de potência equivalente apenas exigiria «investimentos de I&D moderados durante um prazo muito curto».

⁽³⁸⁾ Fonte citada: <http://www.pikeresearch.com/research/clean-diesel-vehicles>

grupos motopropulsores em diferentes cenários: um cenário «A» de realização do projeto «50CO₂Cars» com o auxílio estatal, no qual a venda de um veículo híbrido geraria uma margem adicional estimada entre [200-300] euros e [300-400] euros consoante a opção tecnológica (para além da margem de [2 000-3 000] euros gerada para o construtor pela venda de um veículo do segmento B); um cenário «B» de realização do projeto «50CO₂Cars» sem o auxílio estatal, em que as margens seriam as mesmas que no cenário A. As autoridades especificam, porém, que se trata de um cenário fictício que o grupo PSA não estaria em condições de concretizar (sendo fornecido apenas a título de comparação teórica); um cenário «C» contrafactual, que consiste na não execução do projeto «50CO₂Cars» e na realização de um projeto alternativo com margens adicionais mais reduzidas (entre [100-200] euros e [200-300] euros). Com base nestas hipóteses, os valores atualizados líquidos («VAL») diferenciais ⁽³⁹⁾ calculados para os produtos «eDCT» e «Fachada acessória» seriam os seguintes:

Quadro 15

Indicadores financeiros do projeto «50CO₂Cars»

Grupo PSA (comparações em relação ao Cenário C «contrafactual»)		Cenário A («50CO ₂ Cars» com auxílio)	Cenário B («50CO ₂ Cars» sem auxílio)
eDCT	VAL a [10-13]%	[0-10] MEUR	- [60-70] MEUR
	VAL a [13-15]%	- [50-60] MEUR	- [90-100] MEUR
Fachada acessória	VAL a [10-13]%	+ [30-40] MEUR	- [20-30] MEUR
	VAL a [13-15]%	- [20-30] MEUR	- [60-70] MEUR

As autoridades francesas concluem destes dados que, seja qual for a opção tecnológica considerada, a rentabilidade relativa do cenário B seria sempre negativa em relação ao cenário C, pelo que sem financiamento público o projeto «50CO₂Cars» seria «pura e simplesmente irrealizável». O caráter muito limitado do VAL obtido no cenário A (pouco positivo em comparação com o cenário C com uma atualização de [10-13] %, negativo com uma taxa de atualização de [13-15] %) demonstraria que esses níveis de rentabilidade relativa seriam proporcionais ao objetivo de desenvolvimento de uma primeira geração de inovação.

- c) No que se refere, finalmente, aos riscos apresentados pelo projeto «50CO₂Cars», estes seriam de quatro tipos, e o auxílio estatal previsto permitiria reduzi-los em grande medida:
- Riscos regulamentares, ligados ao novo ciclo de homologação dos veículos a gasóleo;
 - Riscos tecnológicos, relacionados com a superação dos numerosos bloqueios tecnológicos para desenvolver uma tecnologia de «mild-hybridation» acessível;
 - Riscos comerciais, ligados ao comportamento dos consumidores e à sua sensibilidade em relação às preocupações ambientais;
 - Riscos financeiros, nomeadamente tendo em conta as restrições a que está sujeita a liquidez disponível do grupo PSA.

⁽³⁹⁾ Numa nota de 11 de julho de 2013, as autoridades francesas explicaram que, embora fosse possível conhecer a quota-parte dos custos de desenvolvimento e o preço de custo de fabrico dos órgãos do veículo, não seria possível avaliar em termos absolutos a quota-parte do motor no valor de venda de um veículo. Deste modo, propuseram uma abordagem «marginal» que consiste em comparar os cenários A e C (respetivamente B e C) tendo em conta as diferenças de fluxo de saída dos diferentes projetos (custos induzidos de I&D e investimentos industriais) e as diferenças de fluxo de entrada (receitas geradas pelas vendas de veículos ou valorização das prestações complementares). O indicador fornecido permite comparar a rentabilidade relativa dos cenários para os órgãos considerados.

4.4. SOBRE AS MEDIDAS COMPENSATÓRIAS

4.4.1. OBSERVAÇÕES DE ORDEM GERAL SOBRE A QUALIFICAÇÃO DAS MEDIDAS PROPOSTAS COMO MEDIDAS COMPENSATÓRIAS GERAIS E SEU ALCANCE.

- (156) As autoridades francesas consideram que, na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão não propôs nenhuma avaliação precisa das alegadas distorções da concorrência. Por conseguinte, as medidas compensatórias propostas pelo grupo PSA já seriam amplamente suficientes. Qualquer agravamento suplementar contrariaria a exigência de proporcionalidade referida no ponto 47 das orientações «emergência e reestruturação».
- (157) Além disso, consideram que as medidas compensatórias propostas incidem sobre os segmentos B e C, ao contrário do que é dito na decisão de dar início ao procedimento. É o caso da medida de limitação da taxa de penetração do financiamento do BPF, que diz essencialmente respeito a esses dois segmentos. É igualmente o caso do fim antecipado da produção do Citroën C6 e da não renovação dos modelos C6 e Peugeot 607 no âmbito dos convites à apresentação de propostas. Por último, a medida relativa à renúncia da produção de motores superiores a 2 litros e à retirada do desenvolvimento e da produção da tecnologia *plug-in* híbrida, terá um impacto significativo no segmento C.
- (158) As autoridades francesas recordam que as medidas compensatórias propostas pelo PSA são consideráveis: levarão a uma redução da quota de mercado de [0-2] % no fim do período.

4.4.2. OBSERVAÇÕES ESPECÍFICAS SOBRE AS DIVERSAS MEDIDAS COMPENSATÓRIAS PROPOSTAS.

a) **Sobre a redução dos investimentos suplementares do grupo PSA**i) *O fim antecipado da produção do modelo Citroën C6 e a não renovação dos modelos Citroën C6 e Peugeot 607*

- (159) As autoridades francesas consideram que, embora o volume de vendas destes veículos tenha sido mais fraco, proporcionou uma margem líquida superior à resultante da venda dos outros tipos de veículos e, muito em especial, da venda dos veículos do segmento B. Admitem que a rentabilidade do programa era insuficiente, mas para sanar esta insuficiência o grupo previu uma parceria com a DPCA para comercializar o C6 e o 607 na China.
- (160) Finalmente, as autoridades francesas afirmam que o grupo PSA nunca tencionou abandonar a gama alta a partir de 2009. O PSA apenas abandonou o projeto de I&D de um novo veículo que poderia juntar-se ao C6 e ao 607.

ii) *O fim antecipado e a não renovação do modelo Bipper/Nemo.*

- (161) As autoridades francesas consideram que esta medida impedirá o grupo PSA de colher os frutos dos seus investimentos anteriores e reduzirá significativamente a sua capacidade de ser concorrencial no segmento dos veículos utilitários ligeiros.
- (162) Com efeito, os modelos Bipper/Nemo eram até agora produzidos em parceria com a Fiat e a Tofaş. Esta parceria teria atingido um estado de maturidade que dotaria o PSA de um melhor conhecimento do mercado, do produto e das capacidades de produção mobilizadas. Se a Comissão não tomar a decisão que torne essa proposta de medida compensatória obrigatória, o conhecimento do conjunto dessas informações proporcionaria ao PSA uma margem de negociação muito mais importante em relação aos preços de alienação de uma segunda geração desses modelos, sendo esta hipoteticamente mais rendível. Essa rentabilidade seria acentuada pela evolução recente e futura da organização dos transportes urbanos, que privilegia os veículos utilitários ligeiros.

iii) *A paragem de produção de veículos com motores a gasóleo superiores a 2 litros.*

- (163) As autoridades francesas lembram que essa medida compensatória é particularmente significativa na medida em que o grupo PSA é líder de mercado nos veículos com motor a gasóleo tradicionais.

- (164) As autoridades francesas sublinham que tais veículos são importantes para os segmentos D e E, segmentos esses que são essenciais para a imagem de marca do construtor e para o seu acesso aos convites à apresentação de propostas.
- (165) No que respeita ao cálculo do impacto do desenvolvimento da oferta de um veículo híbrido *plug-in* a gasóleo, nomeadamente sobre as vendas dos seus veículos com motores de cilindrada superior a 2 litros, o grupo PSA considera que ele é confirmado pela evolução recente do mercado do híbrido *plug-in* e, em especial, pelo anúncio da Volvo de que decidiu duplicar os objetivos de produção do modelo V60 diesel *plug-in* para 10 000 unidades em 2014 devido ao êxito comercial obtido.

b) Sobre a renúncia às capacidades da fábrica de Sevelnord em benefício de um concorrente

- (166) As autoridades francesas recordam, em primeiro lugar, que esta medida contribui para limitar a presença do grupo PSA no mercado, em benefício direto dos seus concorrentes, na medida em que:
- O PSA renuncia a quase 30 % da capacidade de produção da unidade de Sevelnord em benefício da Toyota;
 - Esse acordo permite que um concorrente importante, a Toyota, entre num mercado em que não estava até agora presente e amplie a sua gama de veículos utilitários;
 - Esse acordo confere uma vantagem concorrencial direta e segura à Toyota, na medida em que lhe permite captar uma parte importante da margem dos veículos visados pelo acordo, bem como recrutar e fidelizar clientes num mercado onde está ausente;
 - Esta medida diz respeito a um dos mercados em que o grupo PSA tem uma posição particularmente importante (21 % na Europa 30 em 2011).
- (167) As autoridades francesas fazem notar igualmente que, tendo em conta o desempenho económico do projeto (margem de exploração corrente positiva de [0-5] %, em sintonia com as expectativas habituais do PSA), o grupo ia proceder à sua realização de acordo com um cenário de referência sem parceiro. O PSA considerava, portanto, que a exploração da unidade de Sevelnord sem parceiro era viável e rentável.
- (168) As autoridades francesas lembram que a leitura do comunicado de imprensa de 31 de agosto de 2012 deve ser muito prudente, dado o contexto social de grande tensão existente na altura.

c) Sobre a retirada do desenvolvimento e produção da tecnologia híbrida *plug-in*

- (169) As autoridades francesas consideram, em primeiro lugar, que o debate sobre o momento da execução desta medida, para que seja qualificada como medida compensatória ou como medida necessária para o regresso à viabilidade, não é pertinente. No seu entender, o que importa para efeitos da qualificação dessas medidas como medidas compensatórias é destinarem-se efetivamente a limitar as eventuais distorções da concorrência resultantes do auxílio.
- (170) Em segundo lugar, as autoridades francesas não desejam responder às interrogações da Comissão sobre a realidade da estimativa do impacto dessa medida porque consideram que as suas críticas a este respeito não estão suficientemente explicitadas. Em qualquer caso, consideram que as hipóteses de cálculo da estimativa do impacto dessa medida se afiguram coerentes com a evolução mais recente do mercado híbrido *plug-in*.
- (171) Além disso, segundo as autoridades francesas, a concessão de uma licença relativa a essa tecnologia por um construtor ou um fabricante de equipamentos não seria possível, tendo em conta o estado de desenvolvimento do mercado e a importância da tecnologia enquanto fator de diferenciação na concorrência. Contudo, se tal hipótese se concretizasse, o grupo PSA estaria disposto a comprometer-se a não adquirir a licença junto de terceiros enquanto o plano de reestruturação estivesse a ser executado.
- (172) Finalmente, as autoridades francesas consideram que os efeitos desta medida não são neutralizados pelo projeto «50CO₂Cars», dado que este último se refere a um mercado e a uma clientela diferentes (topo de gama) dos visados pela medida compensatória e visa obter economias de CO₂ diferentes das possibilitadas pela tecnologia híbrida *plug-in*.

d) Sobre a fixação de uma taxa máxima de penetração do BPF

- (173) As autoridades francesas começam por lembrar que, no caso em apreço, esta é a medida compensatória mais específica e que melhor corrige eventuais distorções da concorrência diretamente resultantes da concessão do auxílio sob a forma de garantia em benefício do BPF.
- (174) Consideram que a escolha do limite máximo da taxa de penetração correspondente à taxa do segundo trimestre de 2012 acrescida de um nível de flexibilidade de 1 % é necessária para permitir uma evolução da taxa de penetração do BPF consentânea com as necessidades do grupo e para que o BPF cumpra o seu papel sistémico em relação à atividade automóvel do PSA. Na medida em que se prevê que a tendência para o aumento da taxa de penetração constatada entre 2001 e 2012 prossiga entre 2012 e 2013, o limite máximo considerado restringe significativamente a capacidade concorrencial do BPF.
- (175) No entender das autoridades francesas, a flexibilidade prevista não implica qualquer diminuição da eficácia nem do carácter restritivo da medida compensatória proposta. Na verdade, tendo em conta a evolução previsível do mercado, a taxa de penetração do BPF terá sistematicamente um atraso de um ano e será, por conseguinte, inferior à dos concorrentes mais comparáveis.
- (176) Além disso, respondendo a uma interrogação da Comissão, as autoridades francesas estão dispostas a integrar os bancos cativos dos grupos Fiat e Ford no painel de bancos considerados para a indexação da taxa de penetração do BPF.
- (177) Por último, segundo as autoridades francesas, o carácter global do compromisso do PSA (para os países do G10 e sem distinção do segmento) não lhe permitirá desenvolver uma política comercial agressiva em determinados países e segmentos, anulando assim os efeitos da medida compensatória. Com efeito, para além do facto de o grupo PSA não poder obrigar o BPF a alterar a sua política de risco, a medida de limitação da taxa de penetração do financiamento do BPF diz principalmente respeito aos segmentos B e C devido ao seu peso relativo na média ponderada de penetração (mais de [...] % dos financiamentos concedidos pelo BPF nos últimos anos e em média [...] % dos financiamentos concedidos pelo BPF em 2012, em França, Grã-Bretanha, Alemanha, Espanha e Itália).

5. OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

- (178) Na sequência da decisão de dar início ao procedimento, a Comissão recebeu as observações de cinco partes interessadas, a saber o grupo PSA, uma empresa que quis manter o anonimato (a seguir designada por «terceiro anónimo»), a Fiat, a GM e a Toyota.

5.1. OBSERVAÇÕES DO TERCEIRO ANÓNIMO

- (179) O terceiro anónimo informou a Comissão das inquietações que lhe inspiravam certas práticas comerciais do PSA. Com efeito, considera que o PSA favorece os fabricantes de equipamentos franceses em detrimento dos estrangeiros. O comportamento do PSA em relação ao fabricante de equipamento Agrati France seria, no entender do terceiro anónimo, revelador: O PSA ter-lhe-ia evitado uma liquidação judiciária iminente comprando-lhe produtos a preços muito superiores ao preço de mercado. Ainda segundo este terceiro anónimo, não obstante o prejuízo que teria sofrido devido a uma rotura do abastecimento, o PSA teria além do mais abdicado de exercer um recurso contra a Agrati France, com o objetivo de não aumentar as dificuldades financeiras dessa empresa, já fragilizada.
- (180) Nas suas observações, o terceiro anónimo alega que as relações entre o PSA e o Governo francês, bem como o apoio público que é objeto do presente procedimento, violam as regras do mercado interno, nomeadamente as relativas à livre circulação de mercadorias prevista no artigo 34.º do TFUE.
- (181) Para auxiliar a Agrati France, considera que o PSA se terá servido da sua participação no Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (a seguir designado por «FMEA»), e lhe terá concedido assim, de forma indireta, um auxílio de 17 milhões de euros.
- (182) A título de medida compensatória, o terceiro anónimo exige que o PSA saia do FMEA e renuncie a toda e qualquer participação financeira em fornecedores ou distribuidores de elementos de fixação para a indústria automóvel enquanto continuar a receber auxílios públicos, que exija o reembolso dos montantes que terá concedido à Agrati France e que crie um sistema transparente e não discriminatório para selecionar os seus fornecedores.

5.2. OBSERVAÇÕES DA OPEL (E DO GRUPO GM)

- (183) No que respeita às previsões de mercado, a GM salienta que a maior parte dos construtores de automóveis utilizam os dados de institutos como o Global Insight ou o POLK.
- (184) Quanto ao projeto de I&D «50CO₂Cars», a GM recorda que todos os construtores investem em tecnologias destinadas a reduzir as emissões de gases. De um modo geral, seria difícil prever quais serão os futuros êxitos dessas investigações a nível industrial. Poderão antever-se muitas soluções técnicas, incluindo no domínio da hibridação. Além disso, trata-se de um domínio em que se poderia esperar que os construtores colaborassem entre si para obterem economias de escala. Ainda no entender da GM, o auxílio de 85 milhões de euros consagrado ao projeto «50CO₂Cars» não representaria um montante significativo em relação às despesas de I&D do setor, mas seria um montante considerável para um projeto de I&D destinado a desenvolver um sistema de «mild hybridation». A GM considera que esta medida não será suscetível de impedir que um construtor concorrente desenvolva o seu próprio programa de I&D neste mesmo domínio, tendo em conta as incertezas tecnológicas atuais.
- (185) No tocante ao papel dos bancos cativos dos construtores de automóveis, a GM considera que eles facilitam certamente a venda de veículos ao oferecerem aos seus clientes soluções de financiamento interessantes. Considera ainda que eles proporcionam aos construtores muita flexibilidade para provocar reações a curto prazo do mercado automóvel.
- (186) Por último, a GM considera que o PSA terá entrado num processo significativo de redução das capacidades, cujo caráter difícil e complexo reconhece.

5.3. OBSERVAÇÕES DA FIAT

5.3.1. SOBRE A RESTAURAÇÃO DA VIABILIDADE

- (187) No que respeita à restauração da viabilidade, a Fiat remete para os comentários de alguns analistas, nomeadamente para as previsões do instituto Global Insight, que prevê uma diminuição das vendas, seguida de uma possível retoma, que todavia será fraca e muito gradual, nos anos de 2015/2016.
- (188) No seu entender, as razões para a atual crise do mercado automóvel seriam as seguintes:
- a) a forte pressão concorrencial existente no mercado, nomeadamente nos segmentos de massas, ligada à entrada de novos concorrentes coreanos e, potencialmente, japoneses e indianos,
 - b) a bipolarização do mercado, que limitaria as possibilidades de lucro unicamente aos veículos *premium*,
 - c) a tendência dos consumidores para se direcionarem cada vez mais para produtos de gama baixa,
 - d) a falta de visibilidade da perspectiva de um regresso aos níveis de vendas existentes antes da crise, e finalmente
 - e) a sobrecapacidade estrutural dos construtores europeus.

5.3.2. SOBRE O PROJETO «50CO₂CARS»

- (189) Em relação ao projeto «50CO₂Cars», a Fiat considera, apesar das poucas informações disponíveis, que o objetivo parece exequível. Sublinha, todavia, que o custo unitário por veículo deste tipo de tecnologia poderá limitar a sua penetração no mercado, devido quer a um preço de venda elevado, quer às dificuldades do construtor para obter lucro no momento da venda. Segundo a Fiat, as quantidades de emissões de CO₂ fixadas pela Comissão Europeia para 2020 constituem um verdadeiro desafio para todos os construtores. Para vencê-lo há que seguir uma abordagem de I&D múltipla, que não se poderá concentrar num único projeto de I&D destinado a desenvolver uma só tecnologia, como o projeto «50CO₂Cars» parece fazer (na perseguição que dele tem a Fiat).
- (190) A Fiat ignora se outros construtores recebem auxílios públicos para apoiar projetos de I&D. Na sua opinião, não existem barreiras à saída para os processos de inovação, com exceção dos custos, dos investimentos requeridos e do tempo necessário para corrigir escolhas tecnológicas. O avanço tecnológico permitido pelo projeto «50CO₂Cars» também não constituiria uma barreira à entrada. No entanto, a Fiat considera que a possibilidade de receber auxílios e, por conseguinte, de reduzir o custo final do desenvolvimento de novas tecnologias em relação aos concorrentes, confere inegavelmente uma vantagem ao beneficiário do auxílio.

5.3.3. SOBRE O IMPACTO DA GARANTIA NO MERCADO

- (191) A Fiat considera que a garantia pública concedida ao BPF corresponderá a um terço das dívidas do banco cativo do PSA. Além disso, a operação não teria previsto o pagamento de uma comissão de autorização («*commitment fee*»). A Fiat considerou que se lhe deveriam juntar pelo menos 100 pontos de base para que o custo da garantia estivesse conforme com as práticas do mercado.
- (192) Finalmente, a garantia pública teria provocado uma distorção da concorrência em relação aos outros bancos cativos presentes nos mercados. Com efeito, graças à garantia, as ações emitidas pelo BPF teriam a mesma notação que o Estado francês, ou seja, Aa1/AA, em vez de serem notadas com base nos seus próprios méritos. A Fiat concluiu deste facto que a notação do BPF permaneceria inalterada até 2016.
- (193) Segundo a Fiat, o diferencial do custo de financiamento entre o grupo PSA e o BPF, estimado em 40 pontos de base, é claramente explicado pela concessão dessa garantia. A Fiat considera que o BPF se poderia financiar no mercado secundário com um «novo» *spread* de 360/380 pontos de base, sabendo que o *spread* de uma obrigação do grupo PSA seria de aproximadamente 400 pontos de base para uma maturidade em 2016. Aquando da emissão no montante de 1,2 mil milhões de euros coberta pela garantia estatal que o BPF realizou em março de 2013, o custo total de financiamento foi de cerca de 270 pontos de base.
- (194) A Fiat considera igualmente que a garantia pública terá permitido que o BPF renegociasse as condições dos seus empréstimos com as instituições financeiras no sentido de um alinhamento das condições com as exigidas pelo Estado francês.
- (195) Por último, a garantia pública teria tido um impacto positivo na notação do BPF. Apesar da degradação da sua notação no início do ano de 2013 pelas principais agências de notação, o BPF teria continuado a beneficiar de uma notação melhor, no equivalente a um nível, do que aquela que poderia esperar ter se não tivesse garantia. A Fiat apoia-se nomeadamente nas declarações da Standard & Poor's de 28 de janeiro, 14 de fevereiro e 18 de abril de 2013. Além disso, a Fiat salienta que é consensual que o compromisso de conceder uma garantia ou um qualquer financiamento melhora *per se* a situação financeira do beneficiário, independentemente do grau de utilização do financiamento posto à sua disposição.
- (196) De um modo mais geral, a Fiat considera que os bancos cativos dos construtores de automóveis constituem instrumentos extremamente eficazes de venda e de *marketing*,
- para atrair novos clientes, propondo condições de financiamento muito atrativas ⁽⁴⁰⁾,
 - para apoiar o processo de venda, nomeadamente devido ao desinteresse das instituições financeiras «clássicas» no segmento dos empréstimos aos consumidores e aos concessionários, e
 - para aumentar o sentimento de lealdade dos consumidores que já são clientes.
- (197) A Fiat considera que um aumento de 100 pontos de base no custo de financiamento do BPF teria um impacto direto, imediato e extremamente negativo nos lucros do grupo PSA nos países europeus.

5.3.4. SOBRE AS MEDIDAS COMPENSATÓRIAS

- (198) No entender da Fiat, as reduções de capacidade teriam sido decididas aquando de um plano anterior, que pretendia encerrar fábricas não rentáveis. Por conseguinte, os encerramentos anunciados não seriam fundamentais para o PSA numa perspetiva de regresso à viabilidade (as taxas de utilização permanecem inalteradas). O seu impacto limitar-se-ia a uma redução dos custos fixos.
- (199) Quanto às reduções de CAPEX, a Fiat considera que o PSA está a utilizar o seu plano de reestruturação para justificar de forma oportunista as suas decisões estratégicas de reposicionamento nos segmentos B e C, e ocultar outras medidas menos eficazes tomadas há pouco tempo. O anunciado abandono dos motores a gasóleo superiores a 2 litros estará provavelmente ligado à atual tendência dos construtores para reduzirem as suas cilindradas («*downsizing*»). No tocante à Sevelnord, a Fiat considera que essa medida não constituiria uma diminuição real da capacidade, mas apenas uma locação temporária dessa capacidade a um concorrente, deixando ao PSA a oportunidade de a recuperar com bastante facilidade em função das suas necessidades.

⁽⁴⁰⁾ A Fiat cita o exemplo do seu próprio banco cativo, cuja taxa de penetração passou de 23,3 % em 2012 para 39,6 % em 2013 na sequência de uma alteração da sua estratégia comercial, com vista a propor aos clientes ofertas financeiras mais competitivas.

- (200) Finalmente, no que respeita à última medida compensatória, a Fiat reconhece que tem dificuldade em analisar as consequências do abandono da tecnologia híbrida «*plug-in*» unicamente com base nas informações fornecidas. Esse abandono seria, no seu entender, justificado pelo reposicionamento do PSA no mercado. Poderia ser também interpretado como uma forma de corrigir uma má escolha tecnológica. A Fiat contesta que seja possível atingir os objetivos de redução das emissões impostos pela União Europeia através da concentração numa única tecnologia.
- (201) Quanto à medida compensatória relativa à taxa de penetração, a Fiat realça que nenhuma medida compensatória poderá limitar o impacto das distorções causadas pela garantia.

5.4. OBSERVAÇÕES DA TOYOTA

- (202) A Toyota considera que não está em condições de comentar o plano de reestruturação do PSA. Aliás, não lhe compete fazê-lo. A Toyota confirma que as hipóteses subjacentes ao plano do PSA são credíveis. De uma forma geral, os múltiplos fatores que influenciam o mercado automóvel dificultam grandemente qualquer exercício de previsão.
- (203) Quanto ao projeto «50CO₂Cars», a Toyota considera que o desenvolvimento de qualquer tecnologia ambiental será essencial para as vendas dos construtores. Entende que, no futuro, as vendas de veículos híbridos a gasolina serão mais importantes do que as vendas de veículos híbridos a gasóleo, apesar de reconhecer que poderá existir um mercado para estes últimos. No entanto, as vendas deverão ficar aquém das dos veículos híbridos a gasolina devido ao custo mais elevado desta tecnologia. A Toyota não prevê que este projeto de I&D possa impedir que os concorrentes do PSA penetrem no mercado do «*mild-hybrid*».
- (204) No que respeita ao papel dos bancos cativos, a Toyota tem a percepção de que, em regra, permitem melhorar a fidelização dos consumidores à marca («*customer loyalty*») em cerca de 15 %. As taxas de penetração são, além disso, mais elevadas nos segmentos relativos aos modelos pequenos.
- (205) No tocante às medidas compensatórias, a Toyota interroga-se a respeito da possibilidade de atribuir essa qualificação jurídica a uma medida que visa pôr termo à produção de modelos pouco vendidos. Considera que a colaboração entre a Toyota e o PSA na unidade de Sevelnord não teria constituído uma condição necessária à sobrevivência do grupo PSA. Acresce que a tecnologia «*hybrid plug-in*» ainda não está madura, no seu entender, devido aos custos que implica e às infraestruturas que exige. Segundo a Toyota, a tecnologia «*full hybrid*» continua a ser a única solução tecnológica a médio prazo.
- (206) A concluir, a Toyota considera que não está em condições de avaliar a pertinência das medidas compensatórias propostas pelo grupo PSA.

5.5. OBSERVAÇÕES DO GRUPO PSA

- (207) A título preliminar, o grupo PSA associa-se plenamente às observações apresentadas pelas autoridades francesas.
- (208) O PSA recorda, seguidamente, a sua estratégia de regresso à viabilidade, que visa adaptar o seu sistema produtivo às novas realidades do mercado. Essa adaptação traduz-se nomeadamente numa redução significativa da presença do grupo no mercado. O PSA deseja recordar também que essas medidas de reestruturação são quase exclusivamente financiadas por recursos próprios resultantes das alienações de ativos. Tais medidas teriam sido, a seu ver, amplamente suficientes se o BPF não tivesse sido injustamente penalizado pelas regras das agências de notação, sendo as dificuldades do banco cativo unicamente decorrentes das suas ligações ao grupo PSA. Consequentemente, e sempre no entender do PSA, a intervenção do Estado apenas se tornou necessária devido a essas regras das agências de notação. O PSA conclui em conformidade que a garantia pública só teria, afinal de contas, um efeito limitado, tanto mais que não seria concedida qualquer subvenção pública direta ao BPF.
- (209) Além disso, o PSA salienta que as medidas de reestruturação são acompanhadas de uma reorientação da sua política comercial. Esta última assenta em projetos de I&D destinados a reduzir o custo das inovações tecnológicas para o consumidor final e na crescente internacionalização do grupo, a fim de reduzir a sua exposição às flutuações do mercado europeu, especialmente nos países do sul da Europa.
- (210) O PSA especifica que, se a situação do mercado automóvel europeu se deteriorar em relação às previsões consideradas, adotará todas as medidas necessárias para assegurar o seu regresso à viabilidade a longo prazo.

- (211) Quanto às medidas compensatórias, o PSA considera que elas constituem esforços extremamente importantes, que penalizam muito a sua competitividade em todos os segmentos. No seu entender, elas têm uma amplitude muito grande em comparação com o montante do auxílio e, nomeadamente, com os avultados fundos que o próprio PSA afetou ao financiamento da sua reestruturação. Além disso, uma vez que a estrutura do balanço do BPF torna a utilização da garantia muito pouco provável, os efeitos do auxílio sobre os concorrentes do grupo PSA seriam, ao fim e ao cabo, extremamente limitados.
- (212) Ora, as medidas compensatórias previstas teriam um impacto particularmente importante. A nível industrial, o abandono da tecnologia híbrida «plug-in» teria um importante impacto negativo no mercado europeu. Além disso, ao fornecer capacidades de produção a um dos seus concorrentes diretos na unidade de Sevelnord, o PSA considera que o ajudará a entrar no mercado. Acresce que as reduções do investimento afetariam a imagem do PSA no mercado. É o caso, nomeadamente, do abandono de dois modelos no segmento dos veículos utilitários ligeiros, em que o PSA detém uma quota de mercado importante. Finalmente, a não-renovação dos veículos topo de gama e de alta cilindrada reduziria as possibilidades de concorrer a convites à apresentação de propostas de clientes *corporate*, e produziria um impacto sobre a imagem de marca do grupo que perduraria muito tempo depois do período de reestruturação ter terminado.
- (213) Também segundo o PSA, o estabelecimento de um limite máximo para as taxas de penetração do BPF e a sua indexação à evolução dos bancos cativos dos principais concorrentes compensaria largamente o hipotético efeito do auxílio sobre o mercado.
- (214) Por fim, o PSA lembra que a aprovação do auxílio pela Comissão seria extremamente importante para a economia francesa, devido ao peso do setor automóvel em França (mais de 2 milhões de postos de trabalho diretos e indiretos). A recuperação do PSA seria igualmente crucial para a vitalidade e a competitividade da indústria automóvel europeia. A este propósito, o PSA faz notar que certos concorrentes terão beneficiado (ou beneficiarão ainda) de um forte apoio dos respetivos governos, através da manutenção de taxas de câmbio particularmente favoráveis às suas exportações ou de nacionalizações temporárias dos seus bancos cativos. Outros construtores fora da União Europeia beneficiariam de acordos de comércio livre celebrados em seu benefício, o que lhes permitiria desenvolver uma política comercial agressiva no mercado europeu.

6. COMENTÁRIOS DA FRANÇA SOBRE AS OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

6.1. COMENTÁRIOS REFERENTES ÀS OBSERVAÇÕES DO TERCEIRO ANÓNIMO

- (215) A título preliminar, as autoridades francesas realçam que a concessão de um auxílio à reestruturação do grupo PSA não parece ser um assunto de excepcional interesse para os operadores do mercado automóvel europeu: foram apenas quatro as partes interessadas que se manifestaram (não obstante a decisão de dar início ao procedimento ter sido amplamente publicitada).
- (216) No que respeita às observações do terceiro anónimo (resumidas nos considerandos 179 a 182 da secção 5.1 acima), as autoridades francesas sublinham que elas não têm qualquer relação com o presente procedimento de investigação do auxílio à reestruturação do grupo PSA, referindo-se antes à denúncia apresentada por esse terceiro anónimo à Comissão Europeia.
- (217) A título meramente subsidiário, as autoridades francesas consideram que esses comentários não facultam nenhuma prova material dos alegados atos do PSA em relação à Agrati France e que o PSA, enquanto empresa privada, é livre de conduzir as relações comerciais com os seus fornecedores como bem entender. A este propósito, no âmbito da sua aliança com a GM, o PSA terá instituído uma política de racionalização das suas compras desde 25 de fevereiro de 2013, que passa nomeadamente pela organização sistemática de convites à apresentação de propostas, com o intuito de obter os melhores preços do mercado. As autoridades francesas insistem no facto de que só uma medida imputável a um Estado-Membro pode violar o artigo 34.º do TFUE, o mesmo não acontecendo com as decisões adotadas por empresas privadas como é o PSA. Finalmente, o alegado comportamento do FMEA não teria qualquer relação com o presente procedimento.
- (218) As autoridades francesas concluem do que precede que a instrução do auxílio em causa não pode ser atrasada por uma alegação não fundamentada de violação do artigo 34.º do TFUE, que para além do mais se refere a factos que nada têm a ver com o auxílio em causa, nem com a reestruturação do grupo PSA.

6.2. COMENTÁRIOS REFERENTES ÀS OBSERVAÇÕES DO GRUPO GM

- (219) As autoridades francesas não fizeram qualquer comentário sobre as observações do grupo GM (resumidas nos considerandos 183 a 186 na secção 5.2 acima).

6.3. COMENTÁRIOS REFERENTES ÀS OBSERVAÇÕES DA FIAT

6.3.1. SOBRE A RESTAURAÇÃO DA VIABILIDADE DO GRUPO PSA

- (220) No entender das autoridades francesas, a Fiat apresentou nas suas observações sobre este aspeto (resumidas nos considerandos 187 a 188 (e) e na secção 5.3.1 acima) uma hipótese de evolução do mercado mais otimista do que a do grupo PSA, confirmando assim que o cenário considerado por este último era credível e suficientemente prudente. Recordam igualmente que a Fiat (e também a Opel) confirmaram a pertinência dos dados do instituto IHS Global Insight para avaliar as perspetivas de evolução do mercado. Por último, a Fiat considerou que não era capaz de avaliar a restauração da viabilidade à luz das informações disponíveis. Por este motivo, as autoridades francesas consideram inútil contestar cada uma das questões levantadas pelos analistas citados pela Fiat.

6.3.2. SOBRE O ELEMENTO DE AUXÍLIO RESULTANTE DA GARANTIA E DO SEU EFEITO NO MERCADO

- (221) As autoridades francesas sublinham que, nas suas observações sobre esta questão (resumidas nos considerandos 191 a 196 (c) na secção 5.3.3 acima), a Fiat avaliou o elemento de auxílio em cerca de 100 a 110 pontos de base, ou seja, um montante de auxílio de 231 milhões de euros muito menor do que o limite inferior do intervalo mencionado pela Comissão na decisão de dar início ao procedimento. No entender das autoridades francesas, essa avaliação da Fiat prova que o montante do auxílio considerado pela Comissão estaria provavelmente sobrestimado.
- (222) Quanto a tomar-se em consideração uma comissão de autorização («*commitment fee*»), as autoridades francesas recordam que o prémio da garantia pago ao Estado pelo grupo PSA foi calculado com base no custo «*all-in*» dos bancos membros do *New Club Deal* (440 pontos de base) descontando o seu custo de liquidez (estimado em 180 pontos de base por referência ao *Itraxx Senior Financial* a 5 anos sobre uma base média a um mês). Este custo integraria uma comissão «*up-front*» de 120 pontos de base e uma comissão de autorização equivalente a 40 % da margem, ou seja, superior à que a Fiat considera ser a prática do mercado. Por conseguinte, as observações da Fiat confirmam, na opinião das autoridades francesas, que essa comissão teria sido sobreavaliada relativamente à norma do mercado.
- (223) Finalmente, as autoridades francesas consideram que seria lógico não ter em conta a comissão «*up-front*» nem a comissão de autorização, pois o Estado não teria de suportar qualquer custo de oportunidade, isto é, o custo resultante da mobilização do capital, o qual deverá, tratando-se de um banco, ser remunerado.
- (224) As autoridades francesas realçam que a Fiat afirma que a garantia produz efeitos particularmente significativos sobre o mercado, sem explicar em que consistem esses efeitos. No entender da França, a Fiat terá estimado, nomeadamente, que a garantia conferia ao BPF uma vantagem não analisada pela Comissão, resultante da manutenção do seu custo de financiamento num determinado nível, independentemente da evolução do mercado. As autoridades francesas manifestam surpresa perante este argumento, uma vez que o alegado efeito estaria evidentemente ligado à própria existência da garantia, cujo objetivo seria precisamente estabilizar os custos de refinanciamento do banco dentro de um limite máximo de 7 mil milhões de euros. Além disso, é evidente que a vantagem concedida ao BPF e ao grupo PSA deve ser analisada relativamente ao momento em que a garantia foi anunciada.

6.3.3. SOBRE AS MEDIDAS COMPENSATÓRIAS

- (225) A título preliminar, as autoridades francesas consideram que as observações da Fiat sobre esta questão (resumidas nos considerandos 198 a 200 da secção 5.3.4 acima) são particularmente irrelevantes e infundadas.
- (226) No tocante às reduções de CAPEX, a Fiat não apresentou nenhum elemento concreto e fundamentado capaz de pôr em causa o carácter particularmente restritivo do abandono dos veículos topo de gama.
- (227) Quanto à medida respeitante à Sevelnord, a Fiat entende que se trata apenas de uma locação de capacidades que o PSA poderia recuperar discricionariamente a qualquer momento. As autoridades francesas consideram que esta crítica não tem qualquer pertinência, uma vez que o argumento da Fiat não tem em conta o carácter obrigatório das medidas impostas pelas decisões da Comissão. A França considera que essa medida tem, pelo contrário, um carácter irreversível, pois permitiria que a Toyota se afirmasse num mercado em condições ótimas.

- (228) A Fiat critica igualmente o abandono do híbrido «*plug-in*», alegando que a estratégia mais pertinente seria, pelo contrário, multiplicar os diversos meios de redução das emissões poluentes. As autoridades francesas respondem que é precisamente essa a estratégia inicialmente adotada pelo PSA. Do mesmo modo, ao renunciar ao híbrido «*plug-in*», o grupo PSA estaria a reduzir significativamente a sua capacidade concorrencial no mercado face a construtores suscetíveis de multiplicar as tecnologias de redução das emissões poluentes. Acresce que as críticas da Fiat a respeito da «*má opção tecnológica*» do PSA ao investir no híbrido «*plug-in*» deverão, no entender da França, ser postas em perspetiva com as próprias opções tecnológicas da Fiat. Ao contrário da generalidade dos construtores, que optaram por investir nessa tecnologia, incluindo os que apresentam melhores resultados, a Fiat foi um dos poucos que não o fez.
- (229) Por fim, as autoridades francesas constataam que a Fiat não se pronuncia diretamente sobre a medida compensatória que limita a taxa de penetração do BPF. Deduzem deste facto que o estabelecimento de um compromisso por país e por segmento seria extremamente difícil. Ainda segundo as autoridades francesas, as evoluções de mercado comunicadas pela Fiat confirmam a retirada dos bancos tradicionais do mercado e o aumento correlativo das taxas de penetração dos bancos cativos. Por último, a nova política comercial adotada pela Fiat no primeiro trimestre de 2013, que lhe teria permitido atingir uma taxa de penetração de 39,6 %, ilustra bem, no entender das autoridades francesas, o carácter particularmente restritivo da medida compensatória proposta. Ao limitar a progressão da sua taxa de penetração, o BPF reduziria significativamente a sua capacidade de propor ofertas concorrenciais e, portanto, o potencial impacto da garantia estatal no mercado.

6.3.4. SOBRE O PROJETO «50CO₂CARS»

- (230) Segundo a França, as observações da Fiat (resumidas nos considerandos 189 a 190 na secção 5.3.2 acima) incidem, por um lado, sobre o contributo desse projeto para a restauração da viabilidade e, por outro, sobre o seu efeito no mercado.
- (231) As autoridades francesas consideram que as críticas da Fiat não têm qualquer pertinência e desconhecem o próprio objetivo do projeto, que visa precisamente reunir diversas competências e tecnologias, com o apoio dos poderes públicos, a fim de permitir que os parceiros desenvolvam uma tecnologia de hibridação a baixo custo.
- (232) Estas autoridades observam que a Fiat terá reconhecido a ausência de qualquer efeito de esgotamento, ao confirmar que o conjunto dos construtores investiria de forma significativa em projetos destinados a reduzir as emissões poluentes.
- (233) Por último, no que respeita ao efeito sobre o mercado, as autoridades francesas consideram que as observações da Fiat são contraditórias. Na verdade, o projeto responderia às objeções da Fiat: a importante rotura tecnológica prevista permitiria reduzir significativamente o custo das tecnologias híbridas, de forma a difundi-las o suficiente para assegurar a sua rentabilidade. Por conseguinte, sempre no entender das autoridades francesas, as críticas da Fiat a respeito das reduzidas hipóteses de êxito comercial do «50CO₂Cars» não têm qualquer pertinência. A concluir, as autoridades francesas consideram que a Fiat não explicou como um auxílio de 86 milhões de euros poderá afetar o preço final dos veículos desenvolvidos, quando considera, por outro lado, que os construtores farão grandes investimentos para atingir os objetivos de redução das emissões poluentes impostos pela regulamentação da UE.

6.4. COMENTÁRIOS REFERENTES ÀS OBSERVAÇÕES DA TOYOTA

- (234) De um modo geral, as observações da Toyota (resumidas nos considerandos 202 a 206 na secção 5.4 acima) confirmam globalmente, na opinião da França, a credibilidade das hipóteses e a pertinência das opções em que assenta o plano de reestruturação do grupo PSA. Quanto ao projeto «50CO₂Cars», a Toyota teria confirmado que as tecnologias amigas do ambiente constituirão o motor principal do mercado no futuro. As autoridades francesas concluem das observações da Toyota que o auxílio estatal ao projeto «50CO₂Cars» não terá qualquer impacto na capacidade concorrencial nem na competitividade dos concorrentes no segmento «*mild-hybrid*».
- (235) Quanto às medidas compensatórias, e nomeadamente em resposta às interrogações da Toyota sobre o carácter realmente compensatório de uma medida que visa pôr termo à produção de veículos com fraco volume de vendas, as autoridades francesas reafirmam que a comercialização dos modelos topo de gama cria um efeito de alavanca para o conjunto de veículos comercializados sob a marca.
- (236) No que respeita à unidade de Sevelnord, a Toyota declarou que o seu acordo com o PSA lhe permite continuar a estar presente no segmento dos veículos utilitários ligeiros. As autoridades francesas sublinham novamente que a sua presença na Sevelnord terá um impacto significativo na capacidade concorrencial da Toyota, na medida em que lhe permitirá desenvolver uma presença de mercado real e substancial nesse segmento.

- (237) Por fim, segundo as autoridades francesas, as observações da Toyota estariam em contradição com o seu comportamento no mercado. A comercialização de uma versão híbrida «plug-in» do Prius, que a Toyota apresenta como o «ativo emblemático» da sua frota híbrida estaria em contradição com as suas apreciações negativas a respeito das perspetivas de mercado para veículos com esse tipo de motores.

6.5. COMENTÁRIOS REFERENTES ÀS OBSERVAÇÕES DO PSA

- (238) As autoridades francesas não fizeram quaisquer comentários sobre as observações do grupo PSA (resumidas nos considerandos 207 a 214 na secção 5.5 acima).

7. ALTERAÇÕES EFETUADAS NA NOTIFICAÇÃO PELAS AUTORIDADES FRANCESAS

- (239) Na nota de 16 de julho de 2013, alterada por uma carta de 23 de julho de 2013 (a seguir designada por «carta de compromissos de 23 de julho de 2013» ou «carta de 23 de julho de 2013»), as autoridades francesas fizeram alterações à notificação do plano de reestruturação de 12 de março de 2013 e assumiram os seguintes compromissos. Estes compromissos substituem as medidas compensatórias inicialmente propostas pelas autoridades francesas.
- (240) As autoridades francesas especificaram que, salvo disposição em contrário, os compromissos transcritos na presente secção 7 serão aplicados até à completa execução do plano de reestruturação do grupo PSA, ou seja, até 31 de dezembro de 2015.

7.1. COMPROMISSO RELATIVO AO REGRESSO AO NÍVEL DE ENDIVIDAMENTO DO GRUPO PSA

- (241) Em relação a cada ano de execução do plano de reestruturação, o endividamento líquido consolidado das atividades industriais e comerciais do grupo PSA, constatado nas contas anuais auditadas segundo normas contabilísticas constantes, em 31 de dezembro de cada ano («dívida líquida»), não deverá ultrapassar o limite máximo «A», tal como indicado no quadro 16 abaixo.

Quadro 16

Limites máximos de dívida líquida do grupo PSA

(em milhões de euros)

	2013	2014	2015	2016
Dívida líquida máxima A	[...]	[...]	[...]	[...]
Dívida líquida máxima B	[...]	[...]	[...]	[...]

- (242) Se a dívida líquida exceder o limite máximo «A» no termo de um dado ano (N), o grupo PSA deverá tomar todo o tipo de medidas de reestruturação financeira e/ou industrial que sejam necessárias e suficientes para que, no final do ano seguinte (N+1), a dívida líquida do grupo PSA não ultrapasse o limite máximo «A», excluindo os custos ligados à aplicação destas medidas pelo PSA («as medidas corretivas»).
- (243) As medidas corretivas e os seus efeitos financeiros devem ser pormenorizadamente descritos e individualmente quantificados, bem como acompanhados de um calendário de execução preciso e obrigatório. Essas medidas podem incluir, no todo ou em parte, medidas antecipadamente aplicadas após 31 de julho de 2013, desde que sejam identificadas e claramente descritas, e que os seus efeitos financeiros previstos para o período residual do plano de reestruturação sejam quantificados. As medidas corretivas, incluindo projeções atualizadas dos fluxos de tesouraria do grupo PSA, deverão ser comunicadas à Comissão Europeia, acompanhadas por um parecer do perito independente, tal como este termo é definido na secção 7.5 abaixo, no prazo de um mês a contar da publicação das contas anuais consolidadas auditadas que mostrem que a dívida líquida do grupo PSA ultrapassou o limite máximo A do ano correspondente. Compete à Comissão verificar se a quantificação dos efeitos financeiros previstos dessas medidas corretivas é suficiente, sem pôr em risco a viabilidade do grupo PSA. Caso contrário, a Comissão deve propor e aprovar outras medidas corretivas.
- (244) Considerar-se-á que o plano de reestruturação foi corretamente executado e que os compromissos assumidos pelas autoridades francesas foram cumpridos se, no final do ano N+1, as medidas corretivas, ou qualquer outra medida de reestruturação financeira e/ou industrial de qualquer tipo tomada pelo grupo PSA posteriormente a 31 de julho de 2013, produzirem os efeitos financeiros esperados sobre a dívida líquida, ou se a dívida líquida

não exceder o limite máximo «A» em relação ao ano N+1. Se tal não acontecer, competirá nesse caso às autoridades francesas notificar à Comissão um plano de reestruturação do grupo PSA alterado, dentro dos limites de aplicação do chamado «princípio do auxílio único», para que a Comissão possa alterar a presente decisão que declara o auxílio estatal à reestruturação do grupo PSA compatível com o mercado interno.

- (245) As mesmas consequências far-se-ão sentir se a dívida líquida do grupo PSA ultrapassar o limite máximo «B» por dois anos consecutivos no decurso do plano de reestruturação. Também neste caso e da mesma forma, competirá, se necessário, às autoridades francesas notificar um plano de reestruturação alterado à Comissão Europeia para que ela proceda a uma nova análise da compatibilidade do auxílio estatal à reestruturação do grupo PSA.
- (246) Em qualquer dos casos, considerar-se-á que o presente compromisso foi cumprido em relação à totalidade do período de reestruturação desde que as medidas corretivas executadas pelo grupo PSA, tal como foram comunicadas à Comissão nas condições previstas no considerando 243 acima, tenham produzido efeitos financeiros acumulados sobre a dívida líquida no valor de [0-5] mil milhões de euros.

7.2. COMPROMISSO RELATIVO À TAXA DE PENETRAÇÃO DO BPF

- (247) As autoridades francesas comprometem-se a fazer as alterações descritas nos considerandos 248 a 250 abaixo à comissão de garantia prevista no artigo 3.3 do Protocolo celebrado entre a Peugeot S.A., o Banco PSA e o Estado em 5 de março de 2013 («o Protocolo») em relação à remuneração da garantia autónoma à primeira interpelação («a Garantia») que será concluída entre o Estado e o Banco PSA, na presença da Peugeot S.A. e do Banco de França («a comissão de garantia»).
- (248) Enquanto existir uma reserva de «títulos garantidos» emitidos que beneficiem da Garantia (tais como esses títulos garantidos são definidos no Protocolo), a comissão de garantia de 260 pontos de base prevista no artigo 3.3 do Protocolo será aumentada nas condições descritas nos considerandos 249 e 250 abaixo caso a taxa de penetração do Banco PSA no perímetro G10 (Alemanha, Áustria, Bélgica, Itália, Espanha, Países Baixos, Portugal, Suíça, França e Grã-Bretanha) ultrapasse [26-29] %.
- (249) O aumento da comissão de garantia será:
- em função da taxa de penetração do Banco PSA no perímetro G10 tal como indicado no quadro 17 no considerando 250, sendo especificado que, se a taxa de penetração para um dado período comportar uma décima ou mais após a vírgula, o aumento da comissão de garantia será calculado por interpolação linear entre a comissão de garantia a pagar pela taxa de penetração sem casa decimal inferior e aquela a pagar pela taxa de penetração sem casa decimal superior que figura no quadro 17 abaixo no considerando 250;
 - o máximo de 231 pontos de base a fim que a comissão de garantia não possa exceder 491 pontos de base, correspondentes ao valor de mercado da Garantia segundo a estimativa da Comissão Europeia.
- (250) A taxa de penetração será avaliada anualmente, a 30 de junho de cada ano. O aumento da comissão de garantia será calculado em 30 de junho de cada ano em relação aos 12 últimos meses sobre a soma de capital dos saldos médios durante esse período das diversas linhas de «Títulos Garantidos» emitidos e que beneficiem da Garantia (tal como esses Títulos Garantidos são definidos no Protocolo). O primeiro aumento da comissão de garantia deverá ser calculado em 30 de junho de 2013 a partir da taxa de penetração do período de 1 de julho de 2012 a 30 de junho de 2013.

Quadro 17

Aumento da comissão de garantia

Taxa de penetração (%)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aumento da comissão de garantia (pontos de base)	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[90-120]	[120-150]	[150-180]	[180-210]	[200-230]-	231

7.3. COMPROMISSO DE SE ABSTER DE PROCEDER A AQUISIÇÕES

- (251) O grupo PSA abster-se-á de adquirir qualquer participação noutras empresas ou realizar qualquer aquisição de ativos de empresas durante o seu plano de reestruturação, ou seja, até 31 de dezembro de 2015. Esta exigência não abrange: i) a aquisição de participações ou ativos de empresas caso o montante em numerário investido pelo grupo PSA para realizar a aquisição prevista seja inferior a 100 milhões de euros por ano; e ii) a aquisição de uma participação numa empresa ou de ativos de empresas, após autorização pela Comissão Europeia, se essa aquisição for necessária para assegurar a viabilidade do grupo PSA e permitir-lhe atingir os objetivos do seu plano de reestruturação. A intenção de realizar uma aquisição visada pela alínea ii) do presente número deve ser comunicada à Comissão dentro de um prazo razoável para que esta possa avaliar a aquisição prevista com base em dados financeiros pormenorizados relativos à aquisição prevista, à sua valorização e ao seu impacto sobre os fundos próprios do grupo PSA.
- (252) Além disso, o grupo PSA poderá, após autorização da Comissão Europeia, proceder à aquisição i) de uma participação enquanto contrapartida da entrega de participações ou atividades realizadas no âmbito de uma operação de alienação ou partilha (por fusão ou mediante entrega) de ativos ou atividades; ii) de títulos ou de elementos de ativos ou passivos tendo em vista a sua revenda concomitante em condições que não levem ao acréscimo do nível de dívida líquida do PSA. Essas aquisições não serão tidas em conta no montante de 100 milhões de euros mencionados na alínea anterior. A intenção de realizar uma aquisição visada pelas alíneas i) e ii) do presente número deve ser comunicada à Comissão Europeia dentro de um prazo razoável para lhe permitir avaliar a natureza das operações em causa.
- (253) As aquisições de participações ou de ativos de empresas realizadas pela Faurecia ou por qualquer das suas filiais durante a execução do plano de reestruturação do grupo PSA, ou seja, até 31 de dezembro de 2015, acima do montante máximo de 100 milhões de euros por ano acima previsto estarão subordinadas à autorização prévia da Comissão Europeia, a qual considerará positivamente as aquisições que i) contribuam, direta ou indiretamente, para a restauração da viabilidade do grupo PSA através de um impacto positivo sobre a rentabilidade previsual do mesmo e ii) não constituam uma forma de eludir a obrigação de limitar os efeitos do auxílio ao mínimo estritamente necessário para atingir os objetivos do plano de reestruturação do grupo PSA. A intenção de realizar uma aquisição visada pelo presente número deve ser comunicada à Comissão Europeia dentro de um prazo razoável, para lhe permitir avaliar a aquisição em causa à luz dos dois critérios acima mencionados.
- (254) Caso o nível de dívida líquida do grupo PSA (tal como este termo foi acima definido) seja reduzido, no decurso de um dado ano (N), para um nível inferior ao previsto para esse mesmo ano para o PMP de 2013 v1 à data de 31 de maio de 2013, tal como notificado pelas autoridades francesas em 3 de junho de 2013, os limites máximos de 100 milhões de euros por ano previstos no presente compromisso serão automaticamente aumentados para o ano seguinte (N+1), até ao valor da diferença, expressa em milhões de euros, entre o nível da dívida líquida do grupo PSA realizado no ano (N) e o previsto para esse mesmo ano pelo PMP 2013 v1 em 31 de maio de 2013, tal como foi notificado pelas autoridades francesas em 3 de junho de 2013.

7.4. COMPROMISSO SOBRE A MARGEM DOS FINANCIAMENTOS CONCEDIDOS AOS CONCESSIONÁRIOS

- (255) O grupo PSA não diminuirá a margem comercial anual média dos financiamentos concedidos aos concessionários da sua rede (montante *corporate réseau* tal como é apresentado no relatório anual do Banco PSA) abaixo da margem comercial anual média observada nos 12 últimos meses em 30 de junho de 2013, durante todo o período de execução do plano de reestruturação.

7.5. COMPROMISSO RELATIVO AO PROJETO «50CO₂CARS»

- (256) As autoridades francesas comprometem-se a que, no âmbito do projeto «50CO₂Cars», tal como definido na secção 1.2 da notificação das autoridades francesas de 12 de março de 2013, a subvenção de 24,5 milhões de euros inicialmente prevista em benefício do grupo PSA assuma a forma de adiantamentos recuperáveis, de acordo com os termos, condições e modalidades de reembolso análogas, *mutatis mutandis*, aos que foram previstos para os 61,4 milhões de euros de adiantamentos recuperáveis relativos ao projeto 50CO₂Cars. Mantém-se o calendário de reembolso inicialmente previsto. Os montantes a reembolsar em cada prestação sofrem um aumento proporcional ao aumento do montante dos adiantamentos.

7.6. EXECUÇÃO E PERITO INDEPENDENTE

- (257) As autoridades francesas assumem o compromisso de que o grupo PSA mandatará um perito independente para verificar em pormenor a aplicação dos compromissos subscritos na carta de compromissos de 23 de julho de 2013 («perito independente») durante o período do plano de reestruturação, ou seja, até 31 de dezembro de 2015, nas condições descritas no anexo.

8. APRECIÇÃO DO AUXÍLIO

8.1. EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO NA ACEÇÃO DO ARTIGO 107.º, N.º 1, DO TFUE

- (258) 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».
- (259) Com base nesta disposição, a Comissão considera que a qualificação de uma medida nacional como auxílio de Estado pressupõe que estejam preenchidas as seguintes condições cumulativas: i) que a medida em questão confira uma vantagem económica ao seu beneficiário; ii) que essa vantagem tenha origem estatal; iii) que essa vantagem seja seletiva e iv) que a medida em causa falseie ou ameace falsear a concorrência e seja suscetível de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.
- (260) A Comissão considera que a garantia estatal concedida ao BPF e os adiantamentos recuperáveis a favor do grupo PSA para a realização do projeto de I&D «50CO₂Cars» constituem um auxílio de Estado na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE pelas seguintes razões.

8.1.1. GARANTIA ESTATAL À FILIAL BANCÁRIA DO GRUPO PSA

- (261) A Comissão observa, em primeiro lugar, que na sua decisão de 11 de fevereiro de 2013 que autorizou temporariamente uma primeira parcela da garantia a título de auxílio de emergência, tinha concluído que a medida constituía um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. A França não contestou essa decisão e notificou a presente medida como um auxílio à reestruturação.

8.1.1.1. *Sobre a presença de recursos estatais*

- (262) No que respeita à transferência de recursos estatais, convém salientar que a garantia será concedida pela França em aplicação do artigo 85.º do Orçamento rectificativo, Lei n.º 2012-1510 de 29 de dezembro de 2012.
- (263) Esta circunstância é só por si suficiente para provar que a medida tem origem estatal.

8.1.1.2. *Sobre a presença de uma vantagem económica*

- (264) Relativamente à existência de uma vantagem, resulta de jurisprudência constante que, a fim de apreciar se uma medida estatal constitui um auxílio, há que determinar se a empresa beneficiária obtém uma vantagem económica que não teria obtido em condições normais de mercado. Por conseguinte, a Comissão deve avaliar em que medida a garantia concedida ao BPF dá lugar a uma remuneração de mercado.
- (265) Na notificação de 12 de março de 2013, as autoridades francesas estimaram o elemento de auxílio entre 453 e 480 milhões de euros para um montante máximo de garantias de 7 mil milhões de euros em capital. Esta estimativa assentava numa interpolação dos rendimentos dos títulos obrigacionistas do BPF para uma maturidade de 3 anos. Nas observações da França sobre a decisão de dar início ao procedimento, resumidas no considerando 128 acima, as autoridades francesas consideram que o montante do auxílio que resulta da garantia se eleva a 396 milhões de euros, tendo em conta um prémio de risco de 40 pontos de base e o período de referência de três meses. Na hipótese de se dever ter em conta um prémio de risco de 24 pontos de base (como o que foi observado aquando das emissões realizadas ao abrigo do auxílio de emergência), o montante do auxílio seria então de 429 milhões de euros.
- (266) Além disso, as autoridades francesas insistiram no facto de as emissões realizadas pelo BPF em 25 de março de 2013 terem tido lugar em condições de mercado particularmente favoráveis; os *spreads* em relação à OET então registados tiveram níveis particularmente baixos (24 pontos de base). Consequentemente, consideram que uma hipótese de custo adicional para o BPF na ordem dos 40 pontos de base é perfeitamente fundamentada.

- (267) Por último, o período de referência que as autoridades francesas consideram estende-se de 12 de julho a 16 de outubro de 2013, pois, segundo elas, esse período permite ter em conta a comunicação relativa às dificuldades do grupo de 12 de julho com o anúncio do plano de reorganização e atenuar os efeitos ligados aos primeiros rumores sobre a concessão da garantia, que teve lugar em 16 de outubro de 2012.
- (268) Em primeiro lugar, a Comissão recorda que, com base nos factos apresentados no considerando 30, o montante de auxílio presente na garantia de 1,2 mil milhões de euros temporariamente aprovada em 11 de fevereiro de 2013 tinha sido objeto de uma primeira estimativa na decisão de emergência, segundo a qual o elemento de auxílio poderia estar compreendido entre 91,8 milhões de euros e o montante nominal da garantia, ou seja, 1,2 mil milhões de euros. Aplicando a mesma metodologia de estimativa do minorante do auxílio (*spread* de 24 pontos de base e período de referência de um mês), o elemento de auxílio contido na garantia de 7 mil milhões de euros notificada pela França elevar-se-ia assim a 486 milhões de euros, como é apresentado quadro 18 abaixo:

Quadro 18

Cálculo do elemento de auxílio nas obrigações garantidas

	16.10.2012	12.7-16.10	16.9-16.10
OET três anos	0,34 %	0,35 %	0,39 %
<i>Spread</i> sobre o Estado estimado após garantia	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Taxa de juro BPSA após garantia (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Custo da garantia (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Custo total estimado das emissões garantidas (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Rendimento no mercado secundário BPSA interpolado a três anos	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Montante de auxílio estatal induzido (MEUR)	401	429	486

- (269) No que se refere às hipóteses consideradas para chegar a este valor, a Comissão deseja especificar o seguinte:
- (270) No considerando 51 da decisão de emergência, a Comissão estimou o elemento de auxílio para o montante das emissões de 1,2 mil milhões de euros em, pelo menos, 91,8 milhões de euros. Para uma emissão no valor de 7 mil milhões de euros, o montante correspondente seria de 535 milhões de euros.
- (271) Como se descreve no considerando 26 da decisão de dar início ao procedimento, observou-se uma diferença de rendimento de 24 pontos de base em relação às OET aquando da emissão de obrigações no valor de 1,2 mil milhões de euros. A Comissão confirma, em conformidade com os considerandos 119 e 120 da decisão de dar início ao procedimento, que essa diferença observada, e que se deve, segundo a França, a uma menor liquidez das obrigações garantidas em comparação com as OET, deve ser tida em conta no cálculo do elemento de auxílio em minoração do mesmo.
- (272) Quanto ao período de referência, a Comissão estima que o período de um mês (16 de setembro-16 de outubro) considerado é suficientemente longo para atenuar a eventual volatilidade associada aos efeitos do anúncio. A fim de estimar o elemento de auxílio com precisão, o período de referência deve estar, com efeito, próximo do momento do anúncio, para que a informação sobre as dificuldades do grupo esteja devidamente refletida nos rendimentos do mercado. Finalmente, o mercado secundário que foi considerado é um mercado líquido e, por conseguinte, não se pode concluir que seja necessário um período mais longo, na medida em que o anúncio do plano de reestruturação do PSA em julho de 2012, bem como as últimas informações sobre as vendas de veículos disponíveis, tinham sido perfeitamente integrados pelos mercados. Por outro lado, a Comissão considera que o elemento de auxílio está corretamente estimado nesta base e não deve ser recalculado com base nos níveis de rendimento das obrigações do banco no mercado secundário no momento de cada emissão. É este o caso, por um lado, porque a França considera que o auxílio se limita ao mínimo necessário para a restauração da viabilidade e que, por isso, a garantia será integralmente utilizada, e, por outro lado, porque o preço de mercado representativo corresponde ao nível das obrigações secundárias antes do anúncio da medida de auxílio. Este auxílio proporciona ao PSA a opção de utilizar a garantia em qualquer altura após o seu estabelecimento.

- (273) No considerando 51 da decisão de emergência, a Comissão considerou que o montante de auxílio se podia elevar até ao montante nominal das emissões obrigacionistas. Tendo em conta os factos apresentados nos considerandos 105 e 106 da decisão de dar início ao procedimento a respeito da existência de um saldo de liquidação que iria de [1-3] mil milhões a [2-4] mil milhões de euros num cenário de stresse em gestão liquidatária, a Comissão considera que o montante de auxílio não ultrapassa a vantagem em termos de preço de emissão das obrigações estimada no considerando 33 em 486 milhões de euros presente na garantia estatal de 7 mil milhões de euros em capital. Trata-se da vantagem de que o grupo beneficia caso prossiga a sua atividade. Se o auxílio não tivesse sido concedido e o banco tivesse sido colocado em gestão liquidatária, nem os credores nem os acionistas (o grupo PSA) teriam tido qualquer vantagem adicional.
- (274) A Comissão faz notar que, das partes interessadas, só a Fiat comentou a estimativa do auxílio, ao estimar, no considerando 191 acima, que se deveriam acrescentar pelo menos 100 pontos de base ao custo da garantia para este ficar conforme com as condições de mercado. Uma das observações da Fiat refere-se ao pagamento de uma comissão de autorização («*commitment fee*»). A respeito desta questão, a Comissão observa que, tal como se explica no considerando 272, o elemento de auxílio é quantificado com base na hipótese de que a garantia será totalmente utilizada, dado que o auxílio está limitado ao mínimo necessário para que o grupo restaure a viabilidade. Por outro lado, o elemento de auxílio estimado pela Comissão é superior ao elemento de auxílio estimado pela Fiat, mesmo que ajustado com uma comissão de autorização, visto que a Comissão estima que o preço pago é 231 pontos de base inferior ao preço de mercado, enquanto a Fiat estima que ele é 100 pontos de base inferior ao preço de mercado.
- (275) Atendendo ao que precede, a Comissão pode assim concluir que o elemento de auxílio estatal contido na garantia estatal de 7 mil milhões de euros em capital ascende a 486 milhões de euros.

8.1.1.3. *Sobre o carácter seletivo da vantagem*

- (276) Dado que o BPF e, consequentemente, o grupo PSA são os únicos beneficiários da garantia, o carácter seletivo da vantagem não oferece dúvida.

8.1.1.4. *Sobre as condições de afetação das trocas comerciais entre Estados-Membros e de distorção da concorrência*

- (277) No que se refere aos efeitos a nível da concorrência e ao facto de as trocas comerciais serem afetadas, recorde-se que, segundo jurisprudência constante, quando uma empresa atua num setor onde se verifica uma concorrência efetiva da parte de produtores de diversos Estados-Membros, qualquer auxílio de que beneficie da parte dos poderes públicos é suscetível de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros e de atentar contra a concorrência, na medida em que a sua manutenção no mercado impede os concorrentes de aumentarem a sua quota de mercado e diminui as suas possibilidades de aumentarem as exportações ⁽⁴¹⁾.
- (278) Com efeito, o mecanismo por meio do qual se produzirá a distorção da concorrência foi confirmado pela análise da Comissão, pelas observações dos terceiros e por publicações de analistas. A garantia de Estado tem por consequência direta diminuir o custo de financiamento do BPF (em relação ao cenário contrafactual em que o banco não obtém qualquer auxílio). Ao diminuir este custo de financiamento, o BPF estará em condições de melhorar as suas ofertas de financiamento e estimular assim a venda de veículos das marcas Peugeot e Citroën. Ora, a importância do papel dos bancos cativos no apoio e desenvolvimento das vendas de automóveis é unanimemente reconhecida e salientada tanto pelo grupo PSA como por terceiros.
- (279) Nas suas observações, os terceiros interessados salientaram a relação direta entre a atividade do banco cativo e as vendas de veículos. Por exemplo, a GM afirma que o financiamento pelos bancos cativos é «vital» e confere «flexibilidade» aos produtores de automóveis para reagirem a curto prazo às condições de mercado. O grupo Fiat descreveu circunstanciadamente o impacto do financiamento das vendas pelos bancos cativos dos grupos fabricantes de automóveis. No seu entender, esse financiamento teria três efeitos principais: atrair novos clientes, apoiar o processo de venda e aumentar a fidelidade dos clientes. A Fiat menciona um estudo que realizou a nível interno sobre a atratividade do seu modelo «Punto», que dependeria principalmente das condições de financiamento (designadamente taxas de juro baixas). Os concorrentes que não ofereciam condições financeiras atraentes (a Peugeot, por exemplo) estavam menos representados nas preferências dos clientes. De acordo com outro inquérito interno relativo à série «Eco», a maioria dos clientes contactados afirmaram que não teriam comprado o seu automóvel (ou teriam adiado a compra) se não tivessem uma oferta de financiamento a 0 % de

⁽⁴¹⁾ Ver, nomeadamente, o acórdão do Tribunal de Justiça de 21 de março de 1991, *Itália/Comissão*, C-305/89, Col. p. I-1603.

juros. A Fiat concluiu por isso que um subsídio destinado a apoiar a atividade de um banco cativo teria um efeito «*imediato e direto*» sobre os desempenhos em termos de vendas de automóveis. Segundo outro inquérito interno descrito pela Fiat, o recurso a um banco cativo também teria impacto sobre os clientes da marca que querem trocar o seu automóvel. Na verdade, a percentagem de clientes que decidiram comprar novamente um automóvel da marca Fiat era mais elevada entre os clientes que beneficiaram de um financiamento do banco cativo por ocasião da compra anterior.

- (280) Quanto ao impacto de uma variação do custo de financiamento de um banco cativo, a Fiat apresentou um elemento de resposta quantitativo ao indicar que um aumento de 100 pontos de base no custo de financiamento poderia reduzir a taxa de penetração em 5 % a 10 %. Deste modo, a experiência da Fiat no mercado europeu através do FGA Capital parece confirmar a existência de uma relação direta e negativa entre o custo de financiamento do banco cativo e a sua taxa de penetração. A diminuição do custo de financiamento do BPF proporcionada pela garantia estatal é assim suscetível de levar a um aumento da sua taxa de penetração.
- (281) Por seu lado, a Toyota confirma a importância do papel dos bancos cativos no reforço da fidelidade dos clientes à marca e no conseqüente aumento das vendas. A Toyota estima que os bancos cativos aumentam a fidelidade em 15 %, mas declarou não ser capaz de quantificar o impacto de um aumento do custo de financiamento na ordem dos 100 pontos de base sobre as vendas (assinalando, todavia, que esse impacto existe).
- (282) Resulta assim das observações dos terceiros interessados que uma diminuição dos custos de financiamento de um banco cativo lhe permite oferecer condições de financiamento mais atraentes aos seus potenciais clientes. Tais ofertas de empréstimos competitivos têm um impacto direto sobre as vendas de automóveis, e atualmente constituirão mesmo um dos principais fatores de desenvolvimento dessas vendas.
- (283) Do mesmo modo, uma publicação da Morgan Stanley de 21 de agosto de 2012 explica a forma como os baixos custos de financiamento de que beneficia a sucursal financeira de um construtor de automóveis pode permitir que a marca ofereça veículos cujo custo para o utilizador («*Total Cost of Ownership*» ou TCO) seja inferior ao dos concorrentes. De um modo geral, esse estudo demonstra que o principal fator na determinação do custo de utilização de um veículo é o custo de financiamento do banco cativo do produtor de automóveis.⁽⁴²⁾ Através de ofertas de financiamento atrativas, um banco cativo contribui assim diretamente para reduzir o TCO das viaturas da marca. Ora, a importância das necessidades de financiamento é particularmente acentuada nos segmentos B e C, nos quais o grupo PSA concentra a maior parte das suas vendas.
- (284) Num estudo recente da Moody's⁽⁴³⁾ de 5 de fevereiro de 2013, o importante papel dos bancos cativos foi confirmado, sendo estes últimos qualificados como «componentes-chave da estratégia dos grupos fabricantes de automóveis». Além disso, o estudo prevê que, no contexto de crise e de declínio das vendas, os grupos fabricantes de automóveis terão maior propensão a utilizar os bancos cativos para estimular as suas vendas. A análise do risco de distorção resultante do auxílio estatal em apreço deve ter igualmente em conta este contexto específico.
- (285) De acordo com o Plano de Viabilização do BPF fornecido pelas autoridades francesas, o papel dos bancos cativos terá aliás de se intensificar futuramente devido a quatro fatores principais (ver considerando 116).
- (286) Por conseguinte, a garantia estatal terá um impacto direto no comportamento concorrencial do BPF, cujo papel, que já é importante, se deverá intensificar segundo apontam as tendências de mercado descritas no Plano de Viabilização mencionado no considerando 285 acima.
- (287) A Comissão observa, a este propósito, que há muitas instituições financeiras no território da União Europeia e que o capital circula entre Estados-Membros.
- (288) A Comissão conclui deste facto que a medida em causa também poderá reforçar a posição do BPF em relação aos seus concorrentes nas trocas comerciais entre Estados-Membros.
- (289) Por conseguinte, a Comissão conclui que esta garantia do Estado constitui um auxílio estatal cujo equivalente-subvenção bruto se eleva a 486 milhões de euros. O beneficiário direto da garantia é o BPF, mas ela beneficia *in fine* todo o grupo no seu conjunto, na medida em que a atividade do BPF consiste em financiar as vendas da principal atividade do grupo, a produção automóvel.

⁽⁴²⁾ Ver Morgan Stanley, 21 de agosto de 2012, «*Volkswagen – It's Cheaper to Own a VW*».

⁽⁴³⁾ Ver Moody's, 5 de fevereiro de 2013, «*Key rating drivers for European car financiers*»

8.1.2. APOIOS PÚBLICOS AO GRUPO PSA PARA A REALIZAÇÃO DO PROJETO DE I&D «50CO₂CARS»

- (290) Os financiamentos públicos ⁽⁴⁴⁾ ao grupo PSA para a realização do projeto de I&D «50CO₂Cars» correspondem à definição de auxílio estatal na aceção do artigo 107.º do TFUE. As autoridades francesas notificaram a presente medida como um auxílio à reestruturação.

8.1.2.1. *Sobre a presença de recursos estatais*

- (291) Estes financiamentos públicos provêm da dotação orçamental paga pelo Estado à ADEME a título da ação «Veículo do futuro» do programa de investimentos de futuro. Efetivamente, os financiamentos públicos concedidos pela França ao projeto «50CO₂Cars» inserem-se no âmbito do programa dos «investimentos de futuro» criado pelo Orçamento rectificativo, Lei n.º 2010-237 de 9 de março de 2010, o que confirma a origem estatal desta medida.

8.1.2.2. *Sobre a presença de uma vantagem económica*

- (292) Ao contribuir para as suas despesas de I&D, a subvenção proporciona uma vantagem económica ao grupo PSA.

8.1.2.3. *Sobre o carácter seletivo da vantagem*

- (293) A medida destina-se especificamente aos promotores do projeto de I&D «50CO₂Cars», de que faz parte o grupo PSA, e não pode, por isso, ser considerada como tendo um alcance geral.

8.1.2.4. *Sobre as condições de afetação das trocas comerciais entre Estados-Membros e de distorção da concorrência*

- (294) Uma vez que o grupo PSA opera no setor da construção automóvel, que é um setor aberto ao comércio intra-europeu, a medida é suscetível de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros, de alterar a posição do grupo PSA em relação aos seus concorrentes nos mercados em causa, e de falsear a concorrência no mercado interno.
- (295) Deste modo, a Comissão está em condições de concluir que o apoio financeiro concedido pela França sob a forma de adiantamentos reembolsáveis ao grupo PSA para a realização do projeto «50CO₂Cars» constitui efetivamente um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.
- (296) Por último, a Comissão reconhece a natureza específica dos adiantamentos recuperáveis enquanto instrumento dos auxílios estatais. Embora se trate de um «empréstimo» a favor do grupo PSA para a realização do «50CO₂Cars», o reembolso desse empréstimo permanecerá condicionado ao resultado desse projeto de I&D. Uma vez que as probabilidades de êxito e de insucesso são *a priori* desconhecidas, a Comissão não tem possibilidade de calcular um equivalente-subvenção bruto desses auxílios sob a forma de adiantamentos recuperáveis. Por conseguinte, ao adotar a perspetiva mais negativa, na qual não haveria qualquer reembolso, a Comissão considerará por prudência a totalidade do adiantamento recuperável como fator de majoração do montante do auxílio estatal em causa.

8.2. BASE JURÍDICA DA APRECIÇÃO

- (297) O artigo 107.º, n.ºs 2 e 3, do TFUE, prevê derrogações à incompatibilidade geral prevista no n.º 1 do mesmo artigo. As derrogações previstas no artigo 107.º, n.º 2, do TFUE não são manifestamente aplicáveis no caso em apreço.
- (298) Na sua decisão de emergência, a Comissão declarou que o auxílio era temporariamente compatível, com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea b), do TFUE. Todavia, a Comissão considerou que a garantia pública, destinada a fazer face no imediato aos problemas de liquidez do BPF, também beneficiava o grupo PSA. Este parecer não é, de resto, contestado pelas autoridades francesas. A Comissão salientou igualmente que os problemas de liquidez da filial bancária são decorrentes das dificuldades estruturais do grupo. Neste contexto, as autoridades francesas comprometeram-se a apresentar um plano de reestruturação para o grupo PSA no seu conjunto, em conformidade com as orientações «emergência e reestruturação» supracitadas, o qual também asseguraria a viabilidade do BPF. Em conformidade com o compromisso assumido, as autoridades francesas notificaram um plano de viabilização do BPF e um plano de reestruturação do grupo PSA.

⁽⁴⁴⁾ Esses financiamentos foram inicialmente notificados como tendo a forma de subvenções (num montante de 24,5 milhões de euros) e de adiantamentos recuperáveis (num montante de 61,4 milhões de euros). Tendo em conta a medida compensatória proposta pelas autoridades francesas (descrita no considerando 256 acima), assumirão finalmente a forma de adiantamentos recuperáveis no valor de 85,9 milhões de euros.

- (299) Quanto ao plano de viabilização do BPF, deverá ser analisado à luz da secção 2 da Comunicação da Comissão sobre o regresso à viabilidade e avaliação, em conformidade com as regras em matéria de auxílios estatais, das medidas de reestruturação tomadas no setor financeiro no contexto da atual crise ⁽⁴⁵⁾.
- (300) No que respeita ao plano de reestruturação, a Comissão já entendeu, no considerando 84 da sua decisão de emergência, que esse plano deveria ser examinado à luz do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE e, mais especificamente, das já referidas orientações «emergência e reestruturação». Com efeito, é facto assente que os auxílios foram concedidos com o objetivo de restaurar a viabilidade a longo prazo de uma empresa e deverão estar, por isso, conformes com as orientações de «emergência e reestruturação», que servirão de base jurídica para a apreciação. A Comissão observa igualmente que esta conclusão não é afetada pelo facto de uma parte dos auxílios previstos no âmbito do plano de reestruturação assumir a forma de auxílios a um projeto de I&D. Na verdade, a integração de uma dimensão de I&D num plano de reestruturação é aceitável sob reserva da dupla condição de que as atividades previstas sejam verdadeiramente necessárias para restaurar a viabilidade da empresa e de que todos os elementos do plano de reestruturação (incluindo o esforço de I&D) preencham as condições previstas pelas orientações «emergência e reestruturação».
- (301) Além disso, em conformidade com o ponto 21 das ditas orientações, as condições impostas à compatibilidade do apoio público ao esforço de I&D da empresa em dificuldades devem evitar que os princípios das regras de direito comum sejam contornados para beneficiar uma empresa em boa saúde financeira.
- (302) A Comissão constata que nenhum dos interessados criticou a escolha das bases jurídicas.

8.3. ELEGIBILIDADE DA EMPRESA PARA OS AUXÍLIOS À REESTRUTURAÇÃO

- (303) Para beneficiar de auxílios à reestruturação, a empresa deve, em primeiro lugar, poder ser considerada como uma empresa em dificuldades, tal como definida na secção 2.1 das supracitadas orientações «emergência e reestruturação».
- (304) No considerando 150 da decisão de dar início ao procedimento, a Comissão afirmou que o grupo PSA estava em dificuldades, na aceção do ponto 11 das referidas orientações. De facto, os índices habituais de uma empresa em situação difícil estão presentes neste caso, nomeadamente: o nível crescente dos prejuízos, a diminuição do volume de negócios, a capacidade excedentária, a redução da margem bruta de autofinanciamento, o decréscimo das quotas de mercado. Por outro lado, o facto de o BPF não ter podido concluir o seu plano de financiamento para o período de 2013-2016 sem a garantia estatal demonstra suficientemente a incapacidade do grupo para garantir a sua recuperação com os seus recursos próprios ou com fundos obtidos junto dos seus proprietários/acionistas ou junto do mercado.
- (305) No considerando 151 da decisão de dar início ao procedimento, a Comissão concluiu por isso que o grupo PSA e, indireta e consequentemente, o BPF são empresas em dificuldades na aceção da secção 2.1 das orientações «emergência e reestruturação».
- (306) No considerando 152 da referida decisão, a Comissão assinalou igualmente que nem o grupo PSA nem a sua filial BPF são empresas recém-criadas, e que, na medida em que o beneficiário é um grupo, não pode considerar-se que as dificuldades da empresa resultam de uma afetação arbitrária dos custos no âmbito do grupo. Com efeito, tal como as autoridades francesas indicam, as dificuldades do grupo estão essencialmente ligadas a razões que lhe são específicas e à degradação do mercado automóvel na Europa.
- (307) A Comissão considera, portanto, que não há motivos para rever a apreciação feita na decisão de dar início ao procedimento a respeito da elegibilidade da empresa com base nos pontos 11 e 13 das orientações «emergência e reestruturação». A Comissão faz notar, com efeito, que nenhuma das partes interessadas contestou este aspeto.
- (308) Em conclusão, a Comissão considera que as condições previstas na secção 2.1 das orientações «emergência e reestruturação» se encontram preenchidas.

⁽⁴⁵⁾ JO C 195 de 19.8.2009, p. 9.

8.4. REGRESSO À VIABILIDADE A LONGO PRAZO

8.4.1. PLANO DE REESTRUTURAÇÃO DO GRUPO PSA

- (309) Face à degradação duradoura da sua situação, o grupo PSA adotou, a partir de 2012, medidas suscetíveis de favorecer o regresso do grupo à viabilidade a longo prazo no quadro do plano «Rebond 2015». É o caso, nomeadamente, das medidas destinadas a reduzir a capacidade excedentária do grupo no segmento B e das medidas de poupança previstas. O plano «Rebond 2015» inclui:
- Uma reorganização da base industrial francesa e uma diminuição dos custos estruturais com um impacto estimado de 600 milhões de euros, anunciada em 12 de julho de 2012. Este projeto prevê a paragem da produção em Aulnay em 2014, a adaptação do dispositivo industrial da unidade de Rennes, medidas de revitalização nas unidades de Aulnay e de Rennes e o ajustamento das estruturas do grupo.
 - Uma redução de CAPEX na ordem de 550 milhões de euros que se fará sentir a partir de 2013, após o aumento dos encargos com os investimentos para aumentar as capacidades na Rússia, na América Latina e na China.
 - Uma otimização dos custos de produção resultante, nomeadamente, da aliança com a GM, num montante de 350 milhões de euros, sendo metade desses ganhos resultante das primeiras sinergias nas «compras» da aliança, e a outra metade dos planos de ação relativos aos custos unitários de conceção e de produção.
- (310) Na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão manifestou dois tipos de dúvidas a respeito do regresso à viabilidade:
- Em primeiro lugar, a Comissão considerou que as hipóteses relativas à evolução do mercado poderiam revelar-se demasiado otimistas.
 - Em segundo lugar, a Comissão quis verificar em que medida o projeto «50CO₂Cars» podia contribuir para o regresso à viabilidade.

8.4.1.1. *Sobre as hipóteses de evolução do mercado consideradas*

- (311) As observações dos terceiros interessados não contradizem a pertinência de utilizar as projeções do *IHS Global Insight* sobre a evolução do mercado. Em particular, as observações da Fiat confirmam que se trata da principal fonte de projeções financeiras para os construtores de automóveis.
- (312) A Comissão observa que, todavia, essas projeções são mais otimistas do que as de outras fontes do mercado, como as projeções da Standard&Poor's ⁽⁴⁶⁾.
- (313) A Comissão considera que a atualização das projeções de volumes de negócios em relação à decisão de dar início ao procedimento responde parcialmente à dúvida que tinha manifestado quanto à credibilidade das previsões apresentadas pela França na fase preliminar da investigação. Por outro lado, apesar do menor volume de negócios, as despesas de investimento em capital previstas não foram diminuídas nas projeções atualizadas, pelo que isso não vai afetar negativamente as vendas futuras.
- (314) Os eventuais desvios das projeções medianas devem ser analisados à luz das consequências que poderão ter sobre a capacidade do PSA para prosseguir a sua atividade num cenário desfavorável. As dificuldades do grupo, que suscitaram a intervenção do Estado, estavam ligadas à capacidade do BPF para se refinar suficientemente junto dos mercados de modo a poder financiar as vendas de veículos do grupo. Por outro lado, mesmo depois de ter registado uma depreciação do valor global dos ativos da divisão de veículos automóveis, constatada nas contas em 31 de dezembro de 2012, em 3 888 milhões de euros, a França não indicou à Comissão que os fundos próprios do grupo eram insuficientes. Por conseguinte, a Comissão considera que deve centrar-se a análise no nível da dívida líquida industrial do grupo nos cenários desfavoráveis.
- (315) As dúvidas da Comissão a respeito da viabilidade do grupo puderam ser dissipadas tendo em conta o compromisso da França, descrito na secção 7.1 acima, de impor ao PSA a adoção de medidas suficientes para compensar qualquer insuficiência de tesouraria resultante de uma evolução desfavorável das vendas e que implique o risco de desviar a dívida líquida da sua trajetória. O nível da dívida [...] seria assim reduzido para

⁽⁴⁶⁾ O relatório «*For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region*», de 24 de abril de 2013, não prevê que o mercado europeu regresse em termos de volumes ao nível de 2011 antes de 2018, ao passo que as projeções do IHS preveem que esse regresso começará em 2014.

menos de [...] mil milhões de euros, um nível consentâneo com as atuais projeções dos analistas. Este compromisso permite que o grupo escolha o meio mais oportuno para estabilizar a dívida líquida, como por exemplo uma redução da capacidade ou vendas de participações. A Comissão observa ainda que a França se comprometeu a notificar de novo o plano no seu conjunto, caso as medidas corretivas não tenham êxito ou se verifique uma ultrapassagem por dois anos consecutivos de um objetivo relativo à dívida líquida.

- (316) Com base nas considerações precedentes, a Comissão conclui que as dúvidas sobre o regresso à viabilidade manifestadas na decisão de dar início ao procedimento estão dissipadas.

8.4.1.2. *Sobre a contribuição do projeto «50CO₂Cars» para a restauração da viabilidade do grupo PSA*

- (317) No considerando 167 da decisão de dar início ao procedimento, a Comissão interrogava-se sobre o contributo do projeto «50CO₂Cars» para a reestruturação e a restauração da viabilidade do grupo PSA.

a) **Observação preliminar sobre a contestação pela França do método de análise proposto na decisão de dar início ao procedimento**

- (318) Conclui-se do considerando 152 que as autoridades francesas contestam o método proposto pela Comissão na decisão de dar início ao procedimento para verificar a existência e estimar a eventual amplitude do contributo do projeto «50CO₂Cars» para a restauração da viabilidade do PSA. Segundo a França, no fim do seu exame preliminar, as dúvidas da Comissão assentariam no postulado de que o projeto «50CO₂Cars» «só poderá ser necessário à restauração da viabilidade do grupo PSA na medida em que lhe permita recuperar o atraso acumulado em matéria de I&D relativamente aos seus concorrentes». Além disso, o método previsto pela Comissão apoiar-se-ia num critério «juridicamente inovador» cuja necessidade é contestada pelas autoridades francesas, uma vez que os outros argumentos avançados lhes parecem suficientes para demonstrar que o projeto «50CO₂Cars» contribui positivamente para a restauração da viabilidade do grupo.

- (319) A Comissão contesta que o método que propôs na decisão de dar início ao procedimento possa ser assim resumido e deseja dar os seguintes esclarecimentos.

- (320) O considerando 17 das orientações «emergência e reestruturação» dispõe que «[u]ma reestruturação [...] faz parte de um plano exequível, coerente e de grande envergadura, destinado a restaurar a viabilidade a longo prazo de uma empresa». A realização desse objetivo de «reorganização e [de] racionalização das atividades da empresa numa base mais eficiente» pode passar por medidas de vários tipos:

- «abandonar as atividades deficitárias»;
- reestruturar as «atividades cuja competitividade pode ser restaurada»;
- diversificar-se «para novas atividades rendíveis».

- (321) A Comissão entende que este terceiro pilar da «diversificação» é o que melhor poderá justificar a inclusão de atividades de I&D num plano de reestruturação. Esta justificação assentaria, neste caso, na necessidade de ajudar a empresa em dificuldade a encontrar novos mercados lucrativos através da reorientação da sua produção por meio da inovação.

- (322) Conclui-se das suas observações (resumidas no considerando 149 acima que as autoridades francesas parecem, aliás, partilhar desta análise e considerar que a manutenção dos investimentos de I&D pode permitir que uma empresa em dificuldade «restabeleça a viabilidade a longo prazo». A Comissão considera, no entanto, que os precedentes citados pela França na nota 30 no considerando 149 acima não são pertinentes. É forçoso constatar, com efeito, que eles não dizem respeito a processos para os quais, como acontece no caso em apreço, a realização de um projeto de I&D no âmbito de um plano de reestruturação seria suscetível de contribuir positivamente para o regresso à viabilidade de uma empresa em dificuldade, mas sim a casos em que a Comissão considerou que a restauração da viabilidade poderia passar pelo lançamento de novos produtos resultantes de conhecimentos «existentes» (e não obtidos pela I&D). Deste modo, resulta do considerando 51 da Decisão da Comissão de 1.12.2004 (Auxílio Estatal – França – *Société Bull*, proc. C-504/03) que a nova linha de servidores, cujo papel foi efetivamente considerado «muito importante» em termos de volume de negócios e de margem de exploração, assentava numa tecnologia detida pela Intel e não desenvolvida pelo beneficiário do auxílio. Do mesmo modo, resulta do considerando 98 da Decisão da Comissão de 3.7. 2001 (Auxílio estatal – Espanha – *Babcock Wilcox España SA*, processo C-33/98), que a tecnologia que permitia que a NewCo cobrisse um novo

segmento do mercado espanhol já existia. Por último, a Comissão não vê qual é a pertinência do considerando 236 da sua decisão de 18.2.2004 (Auxílio Estatal – Alemanha – *Bankgesellschaft Berlin AG*, proc. C-28/02), de onde se conclui que ela se recusou a pronunciar-se de forma definitiva sobre o papel dos «novos produtos e novos canais de distribuição» no âmbito do regresso à viabilidade do banco em dificuldade.

- (323) A Comissão deseja salientar que importa não confundir este objetivo com o objetivo, muito diferente, de promoção da I&D e da inovação ⁽⁴⁷⁾ visado por outros tipos de financiamentos públicos concedidos a empresas que não se encontram em dificuldade. A este propósito, convém recordar o considerando 20 das orientações «emergência e reestruturação», que dispõe muito claramente:

«Uma vez que a sua própria existência está em perigo, uma empresa em dificuldade não pode ser considerada um instrumento adequado para contribuir para a realização de objetivos de outras políticas públicas enquanto a sua viabilidade não estiver assegurada. Consequentemente, a Comissão considera que os auxílios a empresas em dificuldade podem contribuir para o desenvolvimento de atividades económicas sem afetar as trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comunitário apenas quando estiverem preenchidas as condições estabelecidas nas presentes orientações. [...]»

- (324) A Comissão entende que um mesmo auxílio não pode perseguir eficazmente dois objetivos distintos e que, por conseguinte, qualquer auxílio concedido por um Estado-Membro no âmbito de um plano de reestruturação, mesmo que ele o apresente como podendo ter um impacto positivo em termos de promoção da I&D, deve ter por finalidade o restabelecimento da viabilidade do beneficiário. A sua contabilidade deve ser examinada à luz deste objetivo prioritário.

- (325) Além do mais, na medida em que se trata de um «investimento» em I&D, é necessário que o Estado-Membro prove que as atividades apoiadas são coerentes com o resto do plano de reestruturação (e são necessárias para o seu êxito). Na verdade, o considerando 45 das orientações «emergência e reestruturação» dispõe que:

«O auxílio não deve servir de qualquer modo para financiar novos investimentos que não sejam indispensáveis para restaurar a viabilidade.»

- (326) Para analisar se o esforço de I&D representado pelo projeto «50CO₂Cars» constitui (ou não) uma medida interna destinada a melhorar a viabilidade da empresa em dificuldade que poderia, neste caso, estar contido com esse fim no plano de reestruturação (considerando 35 das orientações «emergência e reestruturação»), a análise apresentada pela Comissão nos considerandos 168 a 217 da decisão de dar início a procedimento inscreve-se na mesma linha das disposições do ponto 36 das referidas orientações, das quais resulta claramente que «as circunstâncias que deram origem às dificuldades da empresa» devem servir de base para avaliar se as medidas propostas são adequadas. Deste modo, na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão analisou sucessivamente:

- a) Nos considerandos 168 a 192, se o projeto «50CO₂Cars» era suscetível de ajudar o grupo PSA a recuperar o seu atraso em matéria de I&D, elemento apresentado pelas autoridades francesas como uma das dificuldades estruturais enfrentadas pelo grupo no considerando 16;
- b) Nos considerandos 193 e 194, se o projeto «50CO₂Cars» era suscetível de ajudar o grupo PSA a racionalizar o seu equipamento industrial e a estrutura dos seus custos, nomeadamente os custos de mão-de-obra, uma vez que esses fatores foram apresentados como outras desvantagens estruturais de que o grupo PSA sofre no considerando 15;
- c) Nos considerandos 208 a 217, se as novas tecnologias de «*mild-hybridation*» visadas pelo projeto «50CO₂Cars» eram suscetíveis de oferecer ao PSA uma resposta para as suas dificuldades, não só conjunturais (contração do mercado europeu identificada no considerando 11 da decisão de dar início ao procedimento), mas também estruturais (efeito de «tesoura» identificado no considerando 14 da decisão de dar início ao procedimento).

- (327) A referida decisão baseou-se, por conseguinte, nos elementos mencionados pelas autoridades francesas durante a fase de investigação preliminar como sendo as circunstâncias causadoras das dificuldades da empresa. De modo algum a Comissão procedeu à apresentação de um catálogo de critérios cumulativos e/ou exclusivos que permitam verificar se o projeto «50CO₂Cars» era (ou não) «adequado» para a reestruturação do grupo.

⁽⁴⁷⁾ Como é dito no considerando 39 acima, o Enquadramento I&D&I não é aplicável às empresas em dificuldade, mantendo-se aliás essa exclusão durante todo o período do plano de reestruturação, como especifica o considerando 16 das referidas orientações «emergência e reestruturação»: «A partir do momento em que foi elaborado e está a ser executado um plano de reestruturação ou de liquidação para o qual foi solicitado um auxílio, qualquer outro auxílio será considerado como auxílio à reestruturação.»

- (328) Importa constatar que, durante a fase de investigação preliminar, as autoridades francesas invocaram a tendência do mercado para substituir as vendas de veículos a gasóleo por veículos a gasolina (mencionada no considerando 210 da decisão de dar início ao procedimento e recordada no considerando 147 acima) não como um dos obstáculos à restauração da viabilidade do grupo PSA, mas como um simples elemento contextual não obstante o qual, aliás, teria existido, como é dito no considerando 214 da decisão de dar início ao procedimento, «(s)eguindo os estudos de mercado realizados pelo PSA, (...) uma oportunidade de mercado para os sistemas de hibridação económica a gasóleo».
- (329) Seja como for, o objetivo do presente procedimento formal é proporcionar ao Estado-Membro a possibilidade de apresentar todas as justificações que ele considere necessárias para legitimar o auxílio em apreço e, nomeadamente, os esclarecimentos sobre as circunstâncias que causaram as dificuldades da empresa e que porventura não tenha descrito durante a fase preliminar. Foi precisamente isso que as autoridades francesas puderam fazer neste caso.

b) Análise dos contributos do projeto «50CO₂Cars» para a reestruturação do grupo PSA

- (330) Resulta das observações das autoridades francesas (resumidas nos considerandos 147 a 151 acima) que o projeto «50CO₂Cars» tem em vista o domínio de uma tecnologia de redução do consumo e das emissões de CO₂ dos motores a gasóleo a um custo «acessível».

i) Contribuir para superar as desvantagens estruturais do grupo PSA

- (331) Inverter a tendência para o decréscimo das vendas de veículos com motores a gasóleo: Na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão interrogava-se no considerando 211 a respeito da coerência de um investimento em I&D que visa uma tecnologia de hibridação a gasóleo com o plano de reestruturação, quando a tendência recentemente observada no mercado (e prevista para os próximos anos) consistiria antes na substituição das vendas de veículos com motores a gasóleo por veículos com motores a gasolina.
- (332) A este respeito, resulta das justificações dadas pela França no considerando 148 acima que tendo em conta a estrutura atual do sistema de produção do grupo PSA (essencialmente virado para os veículos a gasóleo, que representam [60-80] % das vendas na Europa em 2012), uma estratégia destinada a «suportar» o movimento de substituição do gasóleo pela gasolina em vez de o «acompanhar» poderia ser menos pertinente, a curto/médio prazo, para a restauração da viabilidade do grupo. A Comissão faz notar a esse propósito que, nas suas observações no considerando 203 acima, o construtor Toyota reconhece que poderá existir um mercado para os veículos híbridos a gasóleo, apesar de considerar que as suas vendas deverão ser inferiores aos híbridos a gasolina devido ao custo adicional relativo da tecnologia no domínio do gasóleo. Nesta perspetiva, o desenvolvimento de uma solução híbrida a gasóleo «acessível» reivindicada pelo «50CO₂Cars» poderia contribuir, dentro do horizonte do projeto, para lutar contra a erosão das vendas dos veículos a gasóleo de que sofre atualmente o grupo PSA. A longo prazo, se as tendências de fundo até agora observadas se mantiverem (de modo que as vendas de veículos híbridos a gasolina continuem a ser mais importantes do que as dos híbridos a gasóleo), como prevê a Toyota, os principais componentes do sistema de hibridação «50CO₂Cars» poderão ser adaptados a bases de motores a gasolina (ver considerando 50 da decisão de dar início ao procedimento).
- (333) Por conseguinte, a Comissão concorda com as autoridades francesas quando dizem que a estratégia do PSA com vista a desenvolver uma tecnologia suscetível de restaurar a imagem ambiental e preservar a atratividade económica dos motores a gasóleo junto dos consumidores, principalmente dos europeus, poderia melhorar a rentabilidade a curto/médio prazo do equipamento industrial do grupo PSA e contribuir assim para o seu regresso à viabilidade dentro do horizonte do plano de reestruturação.
- (334) Recuperar o atraso acumulado em matéria de I&D: embora as autoridades francesas contestem a pertinência deste critério, resulta do considerando 152 (c) acima que o projeto «50CO₂Cars» permitiria compensar um atraso que o grupo terá adquirido em matéria de I&D, nomeadamente no que respeita à produtividade das atividades de inovação tecnológica realizadas (partilha de meios num consórcio de investigação sob o patrocínio da ADEME), a normalização de determinados componentes de automóveis (em especial do grupo motopropulsor), as tecnologias de redução do consumo e das emissões dos motores a gasóleo e as transmissões DCT. Esses esforços pretendem tornar os sistemas de hibridação mais «acessíveis» para os consumidores, no sentido em que a arquitetura do grupo motopropulsor híbrido seria largamente normalizada e otimizada em termos de rendimento energético e de custo de produção.
- (335) No considerando 184 acima, a GM destaca a generalização dos projetos tecnológicos de redução das emissões de gases realizados pelos construtores, e no considerando 189 acima, a Fiat confirma que as normas de emissões de CO₂ fixadas pela regulamentação europeia constituem um desafio a que todos os construtores terão de responder. A Toyota, por sua vez, também considera que o desenvolvimento de tecnologias ambientais será um fator-chave das vendas para os construtores (ver considerando 203 acima). Neste contexto de «expansão tecnológica» em matéria de redução de consumos/emissões de CO₂, e sem negligenciar a dificuldade de prever os futuros mercados comerciais das investigações atualmente realizadas, a Comissão considera que a manutenção por um

construtor de automóveis em dificuldade de um certo nível de ambição tecnológica contribuirá para o êxito da sua reestruturação. A acumulação de um atraso em matéria de I&D, pelo contrário, correria o risco de afetar significativamente a perspetiva de recuperação das suas vendas a curto/médio prazo e, logo, as suas hipóteses de regresso à viabilidade.

- (336) Atendendo ao conjunto de elementos atrás expostos, a Comissão conclui que o projeto «50CO₂Cars» tem grandes possibilidades de ajudar a corrigir algumas das desvantagens estruturais de que sofre o grupo PSA.

ii) *Adaptar o equipamento industrial ao desafio da «mild-hybridation»*

- (337) Na sua decisão de dar início ao procedimento, a Comissão interrogou-se sobre a questão de saber se os meios previstos para o desenvolvimento de uma tecnologia de «mild-hybridation» eram compatíveis com a racionalização das capacidades prevista pelo resto do plano de reestruturação.

- (338) Resulta do considerando 154 acima que os investimentos industriais que são necessários para a execução do projeto «50CO₂Cars», e nomeadamente a adaptação das capacidades de produção aos novos motores a gasóleo e sistemas de hibridação, continuarão a ter uma dimensão limitada relativamente ao total dos investimentos previstos durante o plano de reestruturação. O seu impacto financeiro foi, aliás, integrado nas estimativas comunicadas pelas autoridades francesas. Finalmente, no domínio das transmissões, a Comissão considera, à semelhança das autoridades francesas, que a internalização de uma produção atualmente externalizada a fornecedores japoneses contribuirá, caso o projeto «50CO₂Cars» seja bem sucedido, para a restauração da viabilidade do PSA, ao restabelecer as margens do construtor e ao libertá-lo de custos logísticos e de riscos cambiais.

- (339) Com base nestes elementos, a Comissão conclui que a adaptação do equipamento industrial do PSA ao desafio da «mild-hybridation» se insere na lógica da reestruturação e da restauração da viabilidade do grupo.

iii) *Orientar a empresa para atividades novas e rentáveis*

- (340) Nas suas observações (resumidas no considerando 189 acima), a Fiat afirmou, no essencial, que o motor visado pelo «50CO₂Cars» afigurava-se tecnicamente «exequível», mas que apresentava o risco de aumentar o custo unitário dos veículos equipados, pelo que a difusão em grande escala da tecnologia desenvolvida seria economicamente impossível.

- (341) A este respeito, a Comissão observa, com efeito, que o preço atualmente elevado das tecnologias «full-hybrid» explica o facto de elas apenas terem sido utilizadas nos segmentos superiores do mercado (os chamados veículos «premium»). A estratégia prevista e os esforços de I&D realizados pelo PSA e seus parceiros destinam-se precisamente a encontrar uma tecnologia de hibridação que apresente uma melhor relação custo-eficácia do que as soluções atualmente disponíveis: reduzir em [10-20] % as emissões de CO₂ em relação a um veículo não híbrido equivalente por um custo [70-80] % inferior ao da solução HY425.

- (342) No considerando 216 da decisão de dar início ao procedimento, a Comissão lamentou todavia não ter condições para apreciar o impacto das novas tecnologias de «mild-hybridation» nas vendas e na rentabilidade do grupo PSA, e afirmou que desejava dispor dos indicadores financeiros que servem normalmente para analisar a pertinência deste tipo de investimentos em I&D, bem como uma análise dos riscos suscetíveis de afetar a rentabilidade do projeto.

- (343) Conclui-se do considerando 150 que, no âmbito do plano de reestruturação, a ausência de um auxílio estatal específico para o projeto «50CO₂Cars» obrigaria o PSA a instituir um projeto «contrafactual» que reduziria os seus investimentos em I&D ao mínimo necessário para continuar a ser capaz de respeitar as evoluções regulamentares em termos de emissões de CO₂. O indicador financeiro fornecido pelas autoridades francesas no quadro 15 do

considerando 155 (b) acima é um valor atualizado líquido (a seguir designado por «VAL») «diferencial» que, ao contrário do VAL «normal» (que corresponde à soma atualizada dos fluxos de tesouraria – positivos e negativos – gerados por um investimento), não permite apreciar a rentabilidade intrínseca do investimento, mas sim a diferença de rentabilidade entre dois investimentos, neste caso, o projeto «50CO₂Cars» (com ou sem auxílio estatal) e o projeto «contrafactual».

(344) Considerando que, seja qual for a taxa de atualização considerada (respetivamente [10-13] % ou [13-15] %), o projeto contrafactual apresenta sempre um VAL superior ao do projeto «50CO₂Cars» sem auxílio (entre [60-100] milhões de euros para a eDCT, entre [20-70] milhões de euros para a fachada acessória), as autoridades francesas concluem que, se não houvesse auxílio, a empresa teria sido espontaneamente «incitada» a realizar o projeto alternativo em vez do «50CO₂Cars». A Comissão contesta, todavia, a validade deste raciocínio, fazendo notar que ele deveria, logicamente, levar a que se considerasse que com uma taxa de atualização de [13-15] %, que as autoridades francesas subentenderam poder ser a que melhor reproduz os atuais «fundamentos» das condições de financiamento da empresa, mesmo que a taxa de [10-13] % se afigurasse como sendo a geralmente utilizada para avaliar a rentabilidade dos seus investimentos, o PSA também preferiria realizar o projeto contrafactual em vez do projeto «50CO₂Cars», na medida em que a rentabilidade relativa de dois dos seus componentes seria superior: [50-60] milhões de euros para a eDCT e [20-30] milhões de euros para a fachada acessória.

(345) Em última análise, a Comissão considera que:

a) Por um lado, as conclusões a que o indicador «diferencial» proposto poderia permitir chegar dependem excessivamente de hipóteses *ad hoc* sobre a taxa de atualização utilizada para calcular o VAL «diferencial»;

b) Por outro lado, a estrutura desse indicador não permite realizar uma avaliação económica do impacto global do «50CO₂Cars» nas vendas e nas perspetivas financeiras do grupo, mas apenas comparar, incrementalmente, o lucro realizado (tendo em conta os encargos suportados) com a execução do projeto «50CO₂Cars» em relação ao que o projeto contrafactual teria permitido obter somente com dois dos componentes.

(346) Os indicadores financeiros fornecidos pela França não permitem, por isso, ter em conta os efeitos do «sistema» de «*mild-hybridation*» visado pelo «50CO₂Cars». Ora, a Comissão constata que, ao contrário do projeto contrafactual, o projeto «50CO₂Cars» permite, por um lado, responder a várias das desvantagens estruturais de que o grupo PSA sofre atualmente: o projeto permitir-lhe-á melhorar a sua situação em matéria de normalização dos componentes e recuperar certos atrasos que o grupo acumulou no domínio da I&D. A dimensão reduzida do projeto contrafactual não permite nutrir tal ambição. Por outro lado, as evoluções incrementais previstas no projeto contrafactual, que teria como única finalidade conseguir respeitar as normas regulamentares em matéria de emissões de CO₂, seriam provavelmente insuficientes para lutar eficazmente contra a diminuição das vendas de veículos a gasóleo com que o grupo está confrontado. Por último, para avaliar a coerência de cada um dos meios necessários a cada um destes projetos com o resto do plano de reestruturação, a Comissão comparou os custos globais do projeto «50CO₂Cars» (ou seja [300-400] milhões de euros de acordo com o quadro 4 do considerando 41 acima) com os custos adicionais e os riscos industriais acarretados pelo projeto contrafactual: a possível perda de margem resultante deste fenómeno é importante, sendo avaliada em [500-700] milhões de euros no considerando 148.

(347) A Comissão considera, em última instância, que ao contrário das melhorias incrementais previstas no projeto contrafactual, a rotura tecnológica visada pelo projeto «50CO₂Cars» poderá oferecer, se este for bem sucedido, um reservatório de crescimento ao PSA no horizonte de 2020 ao permitir que o grupo se diversifique virando-se «*para novas atividades rendíveis*». Do mesmo modo, o projeto «50CO₂Cars» contribui mais para a restauração da viabilidade do grupo do que contribuiria o projeto contrafactual.

iv) *Conclusão parcial sobre os contributos do projeto «50CO₂Cars» para a reestruturação do grupo PSA*

(348) A análise anterior mostra que, enquanto componente do plano de reestruturação, o projeto «50CO₂Cars» contribui positivamente para a restauração da viabilidade do grupo PSA: a adaptação do seu equipamento industrial exigida pela realização do projeto está conforme com a estratégia e com os meios disponíveis para a reestruturação, e, se for bem sucedido, o projeto contribuirá não só para corrigir os efeitos das dificuldades estruturais da empresa (forte sensibilidade à evolução das vendas dos veículos a gasóleo na Europa e atraso em alguns domínios da I&D), mas também permitirá diversificar a produção do grupo, reorientando-a para atividades «novas e rendíveis» que lhe possam oferecer um motor de crescimento no horizonte de 2020.

8.4.2. PLANO DE VIABILIZAÇÃO DO BPF

- (349) Na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão tinha constatado que as dificuldades do BPF têm origem na sua interdependência com o grupo PSA, que levou à degradação da notação financeira do banco, em 14 de fevereiro de 2013, pela S&P para BB+, uma notação especulativa (*non-investment grade*), e isto apesar da aprovação do auxílio de emergência.
- (350) A Comissão considera que, nas observações que formularam acerca da decisão de dar início ao procedimento, as autoridades francesas permitiram que dissipasse as suas dúvidas sobre o aumento da dimensão do balanço e as taxas de crédito malparado do BPF.
- (351) A Comissão mantém, portanto, a conclusão a que tinha chegado na referida decisão e que não foi contestada por nenhuma das partes interessadas, ou seja, que o problema com que o BPF está confrontado é um problema de liquidez que resulta unicamente da sua ligação ao grupo PSA. Em consequência, na medida em que as dúvidas sobre a restauração da viabilidade do grupo puderam ser esclarecidas, há motivos para considerar que o mesmo se aplica ao plano de viabilização do BPF.

8.5. PREVENÇÃO DE DISTORÇÕES EXCESSIVAS DA CONCORRÊNCIA

8.5.1. ANÁLISE DA NECESSIDADE DE MEDIDAS COMPENSATÓRIAS

- (352) O ponto 38 das orientações «emergência e reestruturação» prevê que, para os auxílios à reestruturação poderem ser autorizados pela Comissão, devem ser tomadas medidas compensatórias para atenuar os efeitos negativos dos auxílios sobre as trocas comerciais. A não ser assim, os auxílios devem ser considerados «contrários ao interesse comum» e declarados incompatíveis com o mercado interno. Esta condição traduz-se frequentemente numa limitação da presença que a empresa pode conservar no(s) seu(s) mercado(s) após o período de reestruturação.
- (353) Importa recordar que as autoridades francesas tinham inicialmente proposto as seguintes medidas compensatórias: reduções adicionais de CAPEX («*capital expenditures*»), renúncia a capacidades da fábrica de Sevelnord em benefício de um concorrente, a retirada do desenvolvimento e produção da tecnologia híbrida *plug-in*, e uma medida que fixa uma taxa máxima de penetração do BPF.
- (354) Na sua decisão de dar início ao procedimento, a Comissão tinha manifestado dúvidas quer sobre a qualificação de algumas dessas medidas como medidas compensatórias, quer sobre a sua suficiência devido às condições da sua execução.
- (355) No termo do presente procedimento formal de investigação, a Comissão entende que, em relação pelo menos àquelas que já foram decididas e aplicadas pelo PSA previamente à notificação do plano de reestruturação, as medidas descritas na secção 2.4.5 acima não podem ser qualificadas como «contrapartidas» na aceção dos pontos 38 e seguintes das orientações «emergência e reestruturação», mas pelo contrário correspondem a opções estratégicas «necessárias de qualquer forma para restaurar a viabilidade» do grupo.
- (356) Contudo, na nota de 23 de julho de 2013, as autoridades francesas decidiram retirar todas as medidas compensatórias notificadas em 12 de março de 2013, com exceção da medida relativa à fixação de uma taxa máxima de penetração do BPF, que foi alterada no sentido descrito na secção 8.5.2 abaixo.
- (357) Por conseguinte, a Comissão toma nota dessa retirada e considera que não lhe compete por essa razão pronunciar-se sobre as seguintes medidas:
- reduções suplementares de CAPEX («*capital expenditures*») e nomeadamente a paragem da produção dos modelos Citroën 6 – Peugeot 607, a suspensão e não renovação do modelo Bipper/Nemo e o fim da produção dos veículos com motores a gasóleo de mais de 2 litros,
 - renúncia a capacidades da fábrica de Sevelnord em benefício de um concorrente, e
 - retirada do desenvolvimento e da produção da tecnologia híbrida *plug-in*.
- (358) A título de «medidas compensatórias», a Comissão apenas analisará, portanto, a proposta das autoridades francesas que visa instituir, a partir de uma taxa mínima de [26-29] %, um mecanismo de aumento do custo da garantia em função da taxa de penetração do BPF.

8.5.2. MECANISMO DE AUMENTO DO CUSTO DA GARANTIA ESTATAL EM FUNÇÃO DA TAXA DE PENETRAÇÃO DO BPF

- (359) Na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão referiu que a limitação da taxa de penetração parecia ser uma medida adequada para limitar o impacto do apoio de financiamento do BPF nas vendas de veículos do PSA. Contudo, a Comissão tinha dúvidas sobre o impacto real dessa medida devido às suas condições de aplicação. Com efeito, o PSA propunha um compromisso, para o ano de 2013 e em relação a cada país europeu, de não ultrapassar a taxa H2 2012 e +1 de flexibilidade, ou seja, uma taxa máxima de 33,4 %. Ora, este limite já parecia integrar o aumento previsível no ano de 2013, uma vez que a taxa era de 29,8 % em 2012. Por outro lado, em relação aos anos de 2014 e 2015, as autoridades francesas propunham que a taxa de penetração fosse agregada para o perímetro G10 do BPF do ano anterior, ajustada em função da variação da taxa de penetração dos bancos comparáveis citados pelo PSA (bancos cativos da Renault, Ford, BMW, VW e Daimler) prevendo simultaneamente uma taxa «mínima». Esta alteração implicaria a concessão de flexibilidade ao PSA, o que poderia diminuir o carácter obrigatório e logo a eficácia dessa medida.
- (360) Subsistiam algumas questões a respeito da identidade dos bancos comparáveis propostos pelo PSA (presentemente apenas as taxas de penetração dos bancos cativos da Renault e da Volkswagen, quando outros construtores, tais como a Ford ou a Fiat, também são concorrentes próximos). Dado que as taxas de penetração variam muito entre os países, o BPF teria podido concentrar as suas capacidades de concessão de empréstimos nos segmentos em que está mais presente, e desenvolver assim uma estratégia comercial agressiva em relação aos concorrentes.
- (361) As autoridades francesas responderam aos argumentos da Comissão nas suas observações sobre a decisão de dar início ao procedimento (ver considerando 173). Aceitaram, nomeadamente, alargar o campo dos comparáveis considerados aos bancos cativos da Fiat e da Ford. Quanto ao resto, mantiveram os princípios do mecanismo proposto na notificação. Segundo elas, no tocante ao grau de pormenor das taxas de penetração, nenhum construtor comunica as suas taxas de penetração por segmento. Quanto à flexibilidade do mecanismo, consideram que ela é indispensável para permitir que o BPF se adapte à evolução previsível do mercado e não implica qualquer diminuição da eficácia e do carácter obrigatório desta medida. A Comissão toma nota da observação das autoridades francesas a respeito da possível flexibilidade introduzida pela utilização de uma taxa de penetração global para a medida compensatória imposta ao BPF: resulta do considerando 177 acima que [...] % dos financiamentos concedidos por este último dizem respeito aos segmentos B e C e aos cinco países seguintes: França, Grã-Bretanha, Alemanha, Espanha e Itália. Tendo em conta estas estatísticas, a Comissão considera que o risco de a medida compensatória ser ineficaz devido a uma flexibilidade excessiva permitida pela utilização de uma taxa de penetração global pode ser posto de parte.
- (362) A título preliminar, a Comissão observa que, no entender das autoridades francesas, a medida compensatória relativa à taxa de penetração constitui a medida «mais específica e que melhor corrige eventuais distorções da concorrência diretamente resultantes da concessão do auxílio sob a forma de garantia em benefício do Banco PSA. Com efeito, tal medida permite apreender de forma adequada a ligação entre as consequências da concessão da garantia estatal para a atividade do Banco PSA e as vendas de veículos»⁽⁴⁸⁾.
- (363) Além disso, a Comissão observa que todos os construtores confirmaram nos seus comentários o papel significativo que um banco cativo desempenha no financiamento das vendas de automóveis. A Toyota salienta que um banco cativo permite melhorar a fidelização dos consumidores à marca em cerca de 15 % e que a taxa de penetração é mais elevada nos segmentos referentes aos modelos pequenos. A Fiat considera que os bancos cativos dos construtores constituem instrumentos extremamente eficazes de venda e de *marketing*. Associa-se aos comentários da Toyota sobre o seu papel na fidelização da clientela e acrescenta que eles também desempenham um papel importante no apoio ao processo de venda, nomeadamente ao substituírem-se às instituições financeiras «clássicas» que se teriam desinteressado deste tipo de empréstimos. A Fiat considera que a garantia pública concedida ao BPF terá assim um impacto direto, imediato e extremamente negativo nos concorrentes do grupo PSA.
- (364) Perante a unanimidade das partes interessadas no que respeita ao papel fundamental de um banco cativo no financiamento das vendas dos construtores de automóveis e o carácter particularmente negativo para a concorrência que resulta diretamente da concessão da garantia em benefício do BPF, a Comissão considera que se confirma a pertinência da medida destinada a limitar a possibilidade de o BPF utilizar a garantia pública para aumentar indevidamente as suas capacidades de financiamento em detrimento dos bancos cativos dos seus concorrentes que não beneficiam de apoio público.
- (365) Na carta de compromissos de 23 de julho de 2013, as autoridades francesas comprometem-se a introduzir alterações, descritas na secção 7.2 acima, a fim de compensar a distorção da concorrência criada pela garantia estatal concedida ao BPF.

⁽⁴⁸⁾ Número 234 das observações

- (366) Para limitar os efeitos de distorção da concorrência eventualmente causados pela garantia, mas oferecendo simultaneamente ao BPF alguma flexibilidade que lhe permita responder às possíveis evoluções do mercado, o compromisso proposto assume a forma de uma remuneração adicional da garantia em função da taxa de penetração do BPF. O compromisso baseia-se no seguinte princípio: está previsto um aumento da remuneração da garantia caso o BPF exceda uma taxa de penetração mínima fixada em [26-29] % no agregado G10. A Comissão constata, por um lado, que o perímetro desse agregado (Alemanha, Áustria, Bélgica, Itália, Espanha, Países Baixos, Portugal, Suíça, França e Grã-Bretanha), entre os indicadores disponíveis, parece ser o mais representativo do mercado europeu ⁽⁴⁹⁾. Além disso, tal mecanismo parece ser adequado para responder ao princípio das medidas compensatórias (que visam limitar as distorções da concorrência), assegurando simultaneamente o regresso à viabilidade. Com efeito, ao associar um aumento da taxa de penetração a um aumento da remuneração da garantia, a capacidade do BPF para oferecer condições de financiamento particularmente atrativas graças a esta última ficará limitada ao que é necessário para assegurar a sua viabilidade, limitando ao mesmo tempo as distorções da concorrência. O grupo não vai pagar uma remuneração superior à que a sua situação em termos de capital pode financiar, uma vez que terá a possibilidade de manter a taxa de penetração num nível correspondente a um determinado nível de remuneração. A remuneração aumentará com a taxa de penetração até atingir 491 pontos de base (taxa de mercado estimada). O Gráfico 2 abaixo mostra a ligação entre a remuneração da garantia e a taxa de penetração do PSA (ver os valores exatos no quadro 17 no considerando 250).

Gráfico 2

Relação entre a remuneração da garantia (em pontos de base) e a taxa de penetração G10 (%)

[...]

- (367) A análise do impacto desta medida deve, entre outros aspetos, ter em conta a taxa de penetração teórica que o PSA teria podido obter na ausência do auxílio (a seguir designada por «taxa de penetração contrafactual»). A Comissão lembra, com efeito, que sem a garantia estatal, a degradação da notação do BPF e a redução das suas capacidades de financiamento teriam implicado uma diminuição correlativa da concessão de empréstimos, o que teria levado a uma redução de [5-20] % das vendas da atividade no setor automóvel ⁽⁵⁰⁾. Deste modo, o volume de negócios da divisão de veículos automóveis do PSA, realizado graças aos financiamentos do banco cativo, elevar-se-ia segundo as autoridades francesas a [6 000-7 000] milhões de euros sem o auxílio e a [35 000-40 000] milhões de euros com ele (tendo em conta uma diminuição previsível de aproximadamente [10-20] % das vendas). Estes valores indicam portanto que a taxa de penetração teórica do BPF rondaria [15-20] %. Por outras palavras, se o BPF não tivesse recebido a garantia estatal, a sua capacidade de financiamento ficaria diminuída a ponto de causar um decréscimo significativo da sua taxa de penetração. Além disso, causaria uma diminuição paralela dos volumes vendidos, tendo em conta o papel fundamental desempenhado pelos bancos cativos nas vendas de automóveis. No entender das autoridades francesas, uma tal queda não permitiria restaurar a viabilidade e arrastaria o PSA para um círculo vicioso de repetidas degradações da sua notação e da do BPF, gerando por esse facto perdas adicionais para o grupo.
- (368) Esta taxa de penetração contrafactual permite quantificar indicativamente o limite inferior que deve ser tido em conta para a calibragem da medida compensatória. Este valor mínimo deverá situar-se num nível superior a essa taxa teórica estimada em [15-20] %. A taxa de penetração mínima também deverá situar-se num nível inferior à taxa de penetração atual ([29-31] % para o G10 em 2012). Com efeito, as medidas compensatórias visam minimizar o impacto de um auxílio estatal nos concorrentes da empresa beneficiária. Ora, a garantia estatal já permite que o BPF mantenha a sua taxa de penetração ao nível atual (como demonstra a taxa de penetração contrafactual). Deste modo, qualquer medida compensatória sob a forma de uma remuneração adicional já se deveria aplicar à taxa de penetração atual.
- (369) Assim, tendo em conta a taxa de penetração de [29-31] %, do limite inferior de [15-20] % acima referido, as prováveis evoluções ascendentes descritas pelas autoridades francesas e a importância do papel do financiamento dos bancos cativos na atividade de vendas de automóveis, o compromisso de aumentar a remuneração da garantia estatal a partir de [26-29] % ⁽⁵¹⁾ é considerado como uma medida adequada, capaz de limitar as

⁽⁴⁹⁾ O indicador G5, incluído no indicador G10, já abrange, como é recordado no considerando 361 acima, [...] % dos financiamentos concedidos pelo BPF.

⁽⁵⁰⁾ Nota das autoridades francesas de 7 de dezembro de 2012: cenário contrafactual – impactos preliminares no Grupo PSA.

⁽⁵¹⁾ Importa referir também que essa taxa de penetração de [26-29] % é sensivelmente inferior à inicialmente proposta pelas autoridades francesas na primeira versão da medida compensatória, ou seja 33,4 %, tal como está indicado no quadro 7 do considerando 102.

distorções da concorrência. Com efeito, tendo em conta a taxa de penetração atual, o compromisso significa que o BPF já deveria aumentar a remuneração da garantia em cerca de [40-50] pontos de base (o que equivale a dizer que a garantia estatal seria remunerada em cerca de [300-310] pontos de base em lugar dos 260 pontos de base previstos no protocolo inicial celebrado com o Estado). Se o BPF quiser aumentar essa taxa de penetração, a remuneração aumentará nas proporções previstas no quadro 17 do considerando 250 acima ⁽⁵²⁾. Se essa taxa de penetração diminuir, a remuneração adicional diminuirá da mesma forma ⁽⁵³⁾. Deste modo, o compromisso implica um acréscimo imediato do custo da garantia para o BPF, custo esse que aumentará à medida que o PSA aumente a percentagem de veículos financiados pelo BPF no total das suas vendas.

- (370) Por conseguinte, a Comissão considera que esta medida permite compensar distorções de concorrência excessivas na aceção dos pontos 38 a 40 das orientações «emergência e reestruturação».
- (371) Por fim, apesar da capacidade estrutural excedentária de que o setor automóvel europeu parece sofrer, a Comissão considera que uma redução adicional da capacidade de produção do grupo PSA não seria a solução mais adequada para o caso em apreço:
- por um lado, como é dito no considerando 49 acima, a empresa já envidou esforços estruturais significativos nas suas unidades de Aulnay e de Rennes;
 - por outro lado, como se explica no considerando 315 acima, se forem necessários novos esforços de reestruturação no futuro, afigura-se preferível deixar ao PSA uma margem de manobra estratégica na escolha dos meios a utilizar para estabilizar a sua situação económica, sendo a redução adicional das capacidades apenas um dos meios possíveis para atingir esse objetivo.

8.5.3. COMPROMISSO SOBRE A MARGEM DOS FINANCIAMENTOS CONCEDIDOS AOS CONCESSIONÁRIOS

- (372) A Comissão regista igualmente que as autoridades francesas assumiram o compromisso de que o PSA não diminuirá a margem comercial anual média dos financiamentos concedidos aos concessionários da sua rede abaixo da margem comercial anual média registada nos últimos doze meses em 30 de junho de 2013 durante todo o período de execução do plano de reestruturação.
- (373) A Comissão considera que este compromisso permite não diminuir a obrigatoriedade da limitação da taxa de penetração do BPF. Na verdade, ao manter a margem comercial média sobre os concessionários ao nível existente sem o auxílio, o BPF não poderá utilizar a garantia para prosseguir uma política comercial agressiva junto destes concessionários.

8.5.4. TRANSFORMAÇÃO DAS SUBVENÇÕES INICIALMENTE PREVISTAS PARA A REALIZAÇÃO DO PROJETO «50CO₂CARS» EM ADIANTAMENTOS RECUPERÁVEIS

- (374) Para que os meios utilizados pelos poderes públicos para manter as competências tecnológicas do construtor em dificuldade permaneçam proporcionados, a Comissão considera necessário que:
- As atividades de I&D realizadas no âmbito do plano de reestruturação não assumam tal dimensão que possa surgir o risco de «esgotamento» referido pela Comissão no considerando 243 da decisão de dar início ao procedimento,
 - Em caso de recuperação, uma parte significativa dos fundos públicos postos à disposição do construtor para manter o seu nível de competência na «fronteira tecnológica» seja restituído à autoridade que concede o auxílio se o projeto de I&D for bem sucedido e a viabilidade for restaurada.
- (375) Quanto ao primeiro ponto, a Comissão deve verificar, portanto, se no caso da realização do projeto de «50CO₂Cars», os incentivos dinâmicos dos outros construtores automóveis para prosseguirem os seus esforços de I&D em matéria de hibridação seriam reduzidos de forma sensível (ou total). Ora, resulta das observações da GM que, embora os montantes de fundos públicos concedidos à realização do projeto «50CO₂Cars» sejam «consideráveis» para um projeto de I&D relativo a um sistema de «mild-hybridation», não seriam no entanto «significativos» em comparação com as despesas de I&D do setor na sua globalidade, e em todo o caso insuficientes para «impedir um construtor concorrente de desenvolver o seu próprio programa de I&D nesse mesmo domínio» (ver considerando 184 acima). Por seu turno, a Fiat também confirma que o progresso tecnológico permitido pelo projeto «50CO₂Cars» não constituiria um obstáculo à entrada suscetível de desencorajar os outros construtores

⁽⁵²⁾ Por exemplo, se a taxa de penetração atingir [30-40] % (contra [29-31] % atualmente), o aumento do custo da garantia será de [70-80] pontos de base.

⁽⁵³⁾ Por exemplo, se a taxa de penetração atingir [20-30] % (contra [29-31] % atualmente), o aumento do custo da garantia não excederá [20-30] pontos de base.

(ver os considerandos 190 e 232 acima). Com base nestas indicações dos terceiros interessados, a Comissão pode concluir assim que o risco de a realização do projeto «50CO₂Cars» causar um efeito de «esgotamento» pode ser posto de parte neste caso.

- (376) No que respeita ao segundo ponto, a Comissão remete para a medida compensatória proposta pelas autoridades francesas na secção 7.5 acima, que visa transformar as subvenções inicialmente previstas no valor de 24,5 milhões de euros sob a forma de adiantamentos recuperáveis pela ADEME, de modo que, caso a situação do grupo PSA melhore, as verbas adiantadas pelo Estado com vista à realização das atividades de I&D apoiadas serão restituídas.
- (377) Em última análise, a Comissão considera que o apoio público à realização do projeto «50CO₂Cars» no âmbito do plano de reestruturação não só não é suscetível de originar um risco importante para os incentivos dos outros construtores a prosseguirem os seus esforços de I&D (ausência de efeito de «esgotamento») como também se mantém proporcional ao objetivo de restauração da viabilidade do grupo PSA, na medida em que as autoridades francesas se comprometeram a que, caso a situação do grupo melhore, as verbas adiantadas pelos poderes públicos para apoiar a realização deste projeto de I&D serão restituídas, na totalidade dos montantes atualizados, à autoridade que concede o auxílio (ver o considerando 256 acima).

8.5.5. COMPROMISSO DE NÃO REALIZAÇÃO DE AQUISIÇÕES

- (378) A Comissão regista, finalmente, que as autoridades francesas se comprometeram a que o PSA se abstenha de adquirir participações noutras empresas ou de realizar aquisições de ativos de empresas durante a execução do seu plano de reestruturação, nas condições descritas nos considerandos 251 e seguintes, por montantes superiores a 100 milhões de euros por ano. Em derrogação do princípio geral exposto nos considerandos 251 e 252 acima, a Faurecia e as suas filiais poderão proceder a aquisições sujeitas a autorização prévia da Comissão, como está especificado no considerando 253 acima. Na sua avaliação, a Comissão dará um parecer positivo às aquisições i) que contribuam direta ou indiretamente para a restauração da viabilidade do grupo PSA ao produzirem um impacto positivo na sua rentabilidade previsional e ii) que não sirvam para contornar a obrigação de limitar os efeitos do auxílio ao mínimo estritamente necessário para cumprir os objetivos do plano de reestruturação do grupo PSA.
- (379) A Comissão considera que esta medida é necessária e capaz de compensar os efeitos de distorção da concorrência criados pela concessão do auxílio.

8.5.6. NECESSIDADE DE UMA MEDIDA COMPENSATÓRIA RESPEITANTE AO FMEA

- (380) Um terceiro anónimo considera que o PSA deveria vender a sua participação no FMEA. A Comissão faz notar que as observações deste terceiro se referem a uma denúncia que se encontra em fase de instrução na Comissão e não ao objeto do presente procedimento. Não se justifica por isso responder-lhes no âmbito da presente decisão.

8.6. LIMITAÇÃO DO AUXÍLIO AO MÍNIMO: CONTRIBUIÇÃO REAL, ISENTA DE AUXÍLIO

- (381) Para o auxílio poder ser autorizado, há que limitar o seu montante e intensidade, em aplicação dos pontos 43 a 45 das orientações «emergência e reestruturação», ao mínimo estritamente necessário para permitir a reestruturação em função das disponibilidades financeiras da empresa, dos seus acionistas ou do grupo empresarial de que faz parte. Os beneficiários do auxílio devem contribuir de forma significativa para o plano de reestruturação através dos seus fundos próprios, incluindo a venda de ativos que não sejam indispensáveis para a sobrevivência da empresa, ou através de um financiamento externo obtido em condições de mercado.
- (382) Como é dito nos considerandos 246 e 247 da decisão de dar início ao procedimento, a Comissão lembra que essa condição de compatibilidade não suscitava especiais dúvidas. Os custos da reestruturação, tal como são descritos na notificação das autoridades francesas, elevam-se a [1,3-1,8] mil milhões de euros. Para financiar a sua reestruturação, o grupo PSA lançou um programa de alienação de ativos que permitiu injetar no grupo um montante de 1,956 mil milhões de euros de tesouraria disponível (2,050 mil milhões de euros em termos de posição financeira líquida). Recorde-se que o montante do auxílio se eleva a 571,9 milhões de euros.
- (383) Além disso, a Comissão considera que a exigência da limitação do montante do auxílio ao mínimo estritamente necessário para permitir a realização da reestruturação também está assegurada pelo compromisso das autoridades francesas de que o PSA se absterá de proceder a aquisições, nas condições descritas nos n.ºs 72 e seguintes. A Comissão considera, com efeito, que este compromisso permite evitar que o grupo PSA utilize recursos financeiros eventualmente disponíveis com outra finalidade que não a restauração da sua viabilidade a longo prazo.

- (384) A Comissão considera, portanto, que não há motivos para rever a apreciação feita na decisão de dar início ao procedimento a respeito da elegibilidade da empresa com base nos pontos 43 a 45 das orientações «emergência e reestruturação».

8.7. PRINCÍPIO DO AUXÍLIO ÚNICO

- (385) Em conformidade com os pontos 72 e seguintes das referidas orientações, não pode ser concedido mais de um auxílio à reestruturação durante um período de dez anos.
- (386) As autoridades francesas especificaram na notificação de 12 de março de 2013 que o grupo PSA não beneficiou de quaisquer auxílios à reestruturação durante os últimos 10 anos.
- (387) Por conseguinte, o princípio do auxílio único imposto pelas orientações «emergência e reestruturação» é respeitado.

9. CONCLUSÃO

- (388) Tendo em conta os compromissos subscritos pelas autoridades francesas, o auxílio pode ser declarado compatível com o mercado interno,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio estatal que a França pretende executar a favor do grupo PSA Peugeot Citroën SA, sob a forma de uma garantia estatal que cubra as emissões de obrigações do Banque PSA Finances realizadas até 31 de dezembro de 2016 no limite de 7 mil milhões de euros (para um equivalente-subvenção bruto de 486 milhões de euros) por um lado, e sob a forma de adiantamentos recuperáveis no valor de 85,9 milhões de euros para a realização do projeto de I&D «50CO₂Cars», por outro, ou seja, um montante total de auxílio de 571,9 milhões de euros, é compatível com o mercado interno.

A execução deste auxílio está, por conseguinte, autorizada.

Artigo 2.º

A República Francesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 29 de julho de 2013.

Pela Comissão
Joaquín ALMUNIA
Vice-Presidente

ANEXO

APLICAÇÃO E PERITO INDEPENDENTE

1. NOMEAÇÃO DE UM PERITO INDEPENDENTE

- (1) As autoridades francesas assumem o compromisso de que o grupo PSA mandatará um perito independente para verificar em pormenor a aplicação dos compromissos subscritos na carta de compromissos de 23 de julho de 2013 («perito independente») durante a execução do plano de reestruturação, ou seja, até 31 de dezembro de 2015.
- (2) O perito independente deve ser independente do grupo PSA. No que respeita às suas funções, por exemplo enquanto banco de investimento, consultor ou revisor oficial de contas, o perito independente deve ter as competências e os conhecimentos necessários para a execução do seu mandato e não deve estar em momento algum sujeito a conflitos de interesses. O perito independente deve ser remunerado pelo grupo PSA de uma forma que não possa de modo algum afetar a realização efetiva e independente da sua missão.
- (3) O mais tardar quatro semanas após a data da notificação às autoridades francesas da decisão a proferir sobre o processo SA.35611, as autoridades francesas deverão submeter à aprovação prévia da Comissão Europeia pelo menos duas pessoas ou instituições para nomeação como perito independente.
- (4) As propostas das autoridades francesas devem ser suficientemente pormenorizadas para permitir que a Comissão Europeia se certifique de que o perito independente preenche as condições estabelecidas no âmbito do presente compromisso. As propostas deverão conter, nomeadamente, as seguintes informações:
 - a) um projeto de mandato por escrito, discriminando todas as disposições que permitam que o perito independente cumpra a sua missão;
 - b) um projeto de plano de trabalho, especificando a forma como o perito independente se propõe realizar a sua missão.
- (5) A Comissão Europeia poderá aprovar ou rejeitar as propostas de perito independente, e poderá aprovar o projeto de mandato sob reserva das alterações que considere úteis para permitir que ele cumpra a sua missão. Se a Comissão Europeia aprovar apenas uma das propostas do grupo PSA, este nomeará a pessoa ou instituição em causa como perito independente ou fará o que for necessário para que a dita pessoa ou instituição seja nomeada com base no projeto de mandato aprovado pela Comissão Europeia. Caso seja aprovado mais de um nome, o grupo PSA poderá decidir livremente qual das pessoas ou instituições deseja nomear como perito independente. O perito independente será nomeado no prazo de uma semana a contar da autorização da Comissão e com base no projeto de mandato por esta aprovado.
- (6) Se todas as propostas das autoridades francesas forem rejeitadas, as ditas autoridades assumem o compromisso de que o grupo PSA proporá à Comissão Europeia pelo menos duas outras pessoas ou instituições, de acordo com as condições e o procedimento previstos pelo presente compromisso e num prazo de duas semanas a contar da comunicação pela Comissão Europeia da sua recusa da primeira proposta.
- (7) Caso rejeite as novas propostas das autoridades francesas, a Comissão Europeia nomeará um perito independente que o grupo PSA deverá mandar com base no projeto de mandato aprovado pela Comissão.

2. MISSÃO E OBRIGAÇÕES DO PERITO INDEPENDENTE

- (8) O perito independente deverá i) prestar assistência à Comissão Europeia na verificação de que o grupo PSA respeita as obrigações que lhe incumbem ao abrigo da carta de compromissos de 23 de julho de 2013; e ii) cumprir a sua missão, tal como definida pela dita carta de compromissos. O perito independente deverá executar a sua missão com base no plano de trabalho aprovado pela Comissão Europeia, e eventualmente alterado com o acordo da mesma. A Comissão poderá dar instruções ao perito independente por sua própria iniciativa ou a pedido do perito independente ou do grupo PSA. O grupo PSA não poderá dar instruções ao perito independente.
- (9) A missão do perito independente consiste em garantir que todas as obrigações constantes da carta de compromissos de 23 de julho de 2013 são respeitadas e plenamente realizadas, bem como em assegurar que o grupo PSA leva à prática o plano de reestruturação notificado em 12 de março de 2013 à Comissão Europeia.

- (10) O perito independente:
- a) deverá propor à Comissão Europeia, no seu primeiro relatório, um plano de trabalho pormenorizado que descreva a forma como irá verificar se a carta de compromissos de 23 de julho de 2013 é respeitada;
 - b) deverá verificar se o grupo PSA executa o seu plano de reestruturação de forma correta e cabal, e especialmente:
 - que leva à prática os compromissos visados pela carta de 23 de julho de 2013 e as medidas compensatórias descritas na carta de compromissos da mesma data;
 - que aplica as medidas de viabilização descritas no ponto 6 da carta de compromissos de 23 de julho de 2013;
 - c) deverá certificar-se de que todos os outros compromissos descritos na carta de 23 de julho de 2013 são respeitados;
 - d) deverá desempenhar todas as outras funções que lhe são confiadas na referida carta de compromissos;
 - e) deverá propor ao grupo PSA as medidas que considere úteis para assegurar o respeito dos compromissos constantes da carta de 23 de julho de 2013;
 - f) deverá ter em conta as evoluções regulamentares suscetíveis de afetar a liquidez e a solvência, a fim de controlar a evolução dos principais indicadores financeiros pertinentes em relação às projeções do plano de reestruturação do grupo PSA;
 - g) deverá propor um projeto de relatório escrito à Comissão Europeia, às autoridades francesas e ao grupo PSA no prazo de 30 dias a contar de cada semestre. A Comissão Europeia, as autoridades francesas e o grupo PSA poderão propor alterações num prazo de 5 dias úteis. No prazo de cinco dias úteis a contar da receção dos comentários, o perito independente deverá elaborar um relatório final que tenha em conta, na medida do possível e ao seu critério, os comentários recebidos. O perito independente deverá enviar seguidamente o seu relatório à Comissão Europeia e às autoridades francesas. Depois, poderá enviar o relatório ao grupo PSA. Em caso algum poderá enviar o seu relatório às autoridades francesas ou ao grupo PSA antes de o enviar à Comissão Europeia. Se o relatório final do perito independente contiver informações confidenciais face ao grupo PSA, deverá enviar-lhe uma versão não confidencial.

O relatório deverá, designadamente, descrever as diligências efetuadas pelo perito independente para cumprir a sua missão e o respeito, pelo grupo PSA, das obrigações que lhe incumbem por força da carta de compromissos. Ele deverá permitir à Comissão Europeia verificar se o grupo PSA é gerido de acordo com as obrigações constantes da carta de compromissos de 23 de julho de 2013. Se necessário, a Comissão poderá especificar mais pormenorizadamente os elementos que deseja ver abordados no relatório.

Para além destes relatórios, o perito independente deverá prevenir a Comissão, por escrito e com diligência, de qualquer suspeita de incumprimento dos compromissos descritos na carta de 23 de julho de 2013, enviando simultaneamente uma versão não confidencial da sua carta ao grupo PSA.

3. OBRIGAÇÕES QUE INCUMBEM AO GRUPO PSA

- (11) O grupo PSA deverá prestar, e exigir aos seus consultores que prestem, sem desrespeitar as regras do sigilo profissional, toda a cooperação, assistência e informação que o perito independente lhes possa razoavelmente pedir com vista ao exercício da missão para que está mandatado. O perito independente deverá ter livre acesso a todas as informações, documentos ou arquivos, bem como a todos os dirigentes ou trabalhadores do grupo PSA necessários para o exercício da sua missão. O grupo PSA deverá fornecer um escritório nas suas instalações ao perito independente, e todos os trabalhadores do PSA deverão estar preparados para se encontrarem com ele e fornecerem-lhe as informações de que ele necessite para o exercício da sua missão.
- (12) Sob reserva de acordo do grupo PSA (que não poderá ser recusado ou protelado sem razão) e à sua custa, o perito independente poderá rodear-se dos consultores que desejar, nomeadamente nos domínios jurídico e de financiamento empresarial, se os considerar necessários para o exercício da sua missão, ao abrigo da carta de compromissos de 23 de julho de 2013 e na condição de que os custos e outras despesas envolvidos sejam razoáveis. Se o grupo PSA recusar que o perito independente se rodeie de tais consultores, a Comissão poderá aprovar a sua nomeação, depois de ouvir o PSA. Esses consultores só poderão receber instruções do perito independente.

4. SUBSTITUIÇÃO, EXONERAÇÃO E NOMEAÇÃO DE UM NOVO PERITO INDEPENDENTE

- (13) Se o perito independente se demitir das suas funções, tal como descritas nos compromissos constantes da carta de 23 de julho de 2013, ou por qualquer outra razão, como o surgimento de um conflito de interesses que envolva o perito independente:
- a) A Comissão, depois de ter ouvido o perito independente, poderá exigir ao grupo PSA que o substitua;
 - b) o grupo PSA, com o acordo da Comissão, poderá substituir o perito independente;
- (14) Se o perito independente for demitido das suas funções ao abrigo da secção 4 do presente anexo, poder-lhe-á ser exigido que continue a exercê-las até que um novo perito independente seja nomeado e ele lhe tenha comunicado todas as informações pertinentes de que dispõe. O novo perito independente será nomeado de acordo com o procedimento descrito na secção 1 do presente anexo.
- (15) Sob reserva do n.º 13 do presente anexo, o perito independente só poderá cessar funções depois de ter sido exonerado pela Comissão uma vez cumpridas todas as obrigações que lhe incumbem. Contudo, a Comissão poderá a qualquer momento exigir a nomeação de um novo perito independente se constatar posteriormente que os compromissos previstos na carta de 23 de julho de 2013 não foram cabalmente respeitados.
-

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

	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

(em milhões)

⁽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.

	<i>(em milhões)</i>					
	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 ⁽⁷⁾.
- (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).

⁽⁷⁾ 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 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, noutro 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

(milhões de EUR)

	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

(milhões de EUR)

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

⁽¹⁵³⁾ 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 rentabilidade dos fundos próprios prevista para o período 2002-2015 de 8,3 % e uma taxa de rentabilidade 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 rentabilidade 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 rentabilidade 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 perspetiva 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

ISSN 1977-0774 (edição eletrónica)
ISSN 1725-2601 (edição em papel)



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT