

DECIZIA (UE) 2016/2069 A COMISIEI**din 1 octombrie 2014****privind măsurile SA.14093 (C76/2002) puse în aplicare de Belgia în favoarea Brussels South Charleroi Airport și a companiei aeriene Ryanair**

[notificată cu numărul C(2014) 6849]

(Numai textul în limba franceză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf ⁽¹⁾,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în temeiul articolelor menționate anterior ⁽²⁾ și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

- (1) În urma informațiilor apărute în presa belgiană în iulie 2001 și prin intermediul unei plângeri primite în ianuarie 2002, Comisia a fost informată că Belgia a acordat un ajutor în favoarea companiei aeriene Ryanair Ltd (denumită în continuare „Ryanair”) pentru prestarea de servicii aeriene pe aeroportul din Charleroi. Prin scrisorile din 21 noiembrie 2001, 13 iunie 2002 și 4 iulie 2002, precum și în cadrul unei reuniuni care a avut loc la 9 octombrie 2002, Belgia a transmis Comisiei informații cu privire la acest subiect.
- (2) Prin scrisoarea din 11 decembrie 2002 ⁽³⁾ (denumită în continuare „decizia de inițiere a procedurii”), Comisia a informat Belgia cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE (denumită în continuare „procedura oficială de investigare”) în privința măsurilor respective. Belgia și-a transmis observațiile la 14 februarie 2003.
- (3) Decizia de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽⁴⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile privind măsurile în cauză în termen de o lună de la data publicării.
- (4) Comisia a primit observații de la părțile interesate. Aceasta a transmis Belgiei observațiile sale prin scrisorile din 19 martie și din 22 aprilie 2003, oferindu-i acesteia posibilitatea de a reacționa. Comisia a primit comentariile Belgiei prin scrisorile din 16 și 27 mai 2003.
- (5) La cererea Comisiei, au avut loc trei reuniuni cu autoritățile belgiene la 24 iunie 2003, 23 și 25 iulie 2003. Aceste reuniuni au fost urmate de prezentarea, la 27 august 2003, a informațiilor suplimentare solicitate de Comisie.
- (6) La 19 decembrie 2003, Belgia a trimis Comisiei o scrisoare conținând informații suplimentare. În scrisoarea acestora, autoritățile belgiene solicitau o nouă reuniune cu Comisia; reuniunea a avut loc la 16 ianuarie 2004.

⁽¹⁾ Începând cu 1 decembrie 2009, articolele 87 și 88 din Tratatul CE au devenit articolele 107 și, respectiv, 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE”). Cele două seturi de dispoziții sunt, în esență, identice. În sensul prezentei decizii, trimiterile la articolele 107 și 108 din TFUE trebuie înțelese ca trimiteri la articolele 87 și, respectiv, 88 din Tratatul CE, atunci când este cazul. TFUE a introdus, de asemenea, anumite modificări ale terminologiei, cum ar fi înlocuirea termenului „Comunitate” cu „Uniune”, a termenului „piață comună” cu „piață internă” și a termenului „Tribunal de Primă Instanță” cu „Tribunal”. Terminologia din TFUE va fi folosită pe tot parcursul prezentei decizii.

⁽²⁾ JO C 248, 17.8.2012, p. 1.

⁽³⁾ SG(2002) D/233141.

⁽⁴⁾ JO C 18, 25.1.2003, p. 3.

- (7) Comisia a adoptat o decizie finală parțial negativă la 12 februarie 2004 ⁽⁵⁾ (denumită în continuare „decizia din 2004”).
- (8) Decizia respectivă a fost anulată printr-o hotărâre a Tribunalului la 17 decembrie 2008 ⁽⁶⁾ (denumită în continuare „hotărârea din 2008”), care a obligat Comisia să adopte o nouă decizie finală cu privire la măsurile în cauză. Tribunalul a considerat că omisiunea Comisiei de a examina împreună măsurile acordate în favoarea Ryanair de către Regiunea valonă (denumită în continuare „regiunea”) și de către operatorul aeroportului din Charleroi, societatea pe acțiuni Brussels South Charleroi Airport (denumită în continuare „BSCA”) și de a verifica dacă, luate împreună, cele două entități au acționat ca operatori raționali în economia de piață, este viciată de o eroare de drept. Hotărârea din 2008 a dus la redeschiderea procedurii oficiale de investigare care fusese închisă prin decizia finală din 2004.
- (9) Prin scrisoarea din 23 iulie 2010, Comisia a oferit Belgiei, precum și părților care au prezentat observații în cadrul procedurii oficiale de investigare inițiate la 11 decembrie 2002, posibilitatea de a prezenta noi observații în cadrul procedurii oficiale de investigare redeschise în urma hotărârii din 2008. La solicitarea Comisiei din 20 aprilie 2011, autoritățile belgiene au transmis informații suplimentare prin scrisorile din 14 iulie și 21 septembrie 2011.
- (10) Prin scrisoarea din 21 martie 2012, Comisia a informat Belgia cu privire la decizia sa de a extinde procedura oficială de investigare la noi măsuri (denumită în continuare „decizia de extindere din 2012”).
- (11) Decizia de extindere din 2012 a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽⁷⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsurile în cauză.
- (12) Belgia și-a prezentat observațiile la 22 mai 2012. Observațiile din 22 mai nu conțineau tabelul de sinteză din anexa I la decizia de extindere din 2012. Acesta a fost transmis la 5 iunie 2012.
- (13) La 9 august 2012, Comisia a solicitat informații suplimentare privind, în special, cheltuielile suportate de către Société Wallonne des Aéroports (denumită în continuare „SOWAER”) ca urmare a investițiilor acestuia în aeroportul din Charleroi și a misiunilor sale în favoarea BSCA. Autoritățile belgiene au transmis, la 3 septembrie 2012, conturile anuale ale SOWAER pentru anii 2001-2004 și informații suplimentare la 9 octombrie 2012 și la 18 octombrie 2012.
- (14) La 26 octombrie 2012, în urma unei reuniuni, Comisia a solicitat informații suplimentare. Belgia a transmis informațiile la 9 noiembrie 2012.
- (15) Comisia a primit observații de la următoarele părți interesate:
- observațiile părții interesate C au fost primite la 14 septembrie 2012;
 - observațiile din partea Board of Airline Representatives au fost primite la 17 septembrie 2012, precum și observațiile formulate de Air France, de Association of European Airlines și de Bruxelles Airport Company;
 - observațiile din partea Brussels Airlines au fost primite la 18 septembrie 2012;
 - observațiile BSCA au fost primite la 4 octombrie 2012;
 - Ryanair și-a prezentat observațiile la 3 octombrie 2012, făcând referire la observațiile transmise la 30 septembrie 2011, 13 aprilie 2012 și 4 iulie 2012. Ryanair a transmis observații suplimentare la 10 aprilie 2013, 20 decembrie 2013, 17 și 31 ianuarie 2014.
- (16) Comisia a transmis observațiile respective Belgiei la 2 iulie și 29 octombrie 2012, 3 mai 2013, 22 ianuarie și 24 februarie 2014, oferindu-i posibilitatea de a reacționa. Comisia a primit comentariile Belgiei prin scrisorile din 17 iulie 2012, 14 decembrie 2012 și 5 iunie 2013.

⁽⁵⁾ Decizia 2004/393/CE a Comisiei din 12 februarie 2004 (JO L 137, 30.4.2004, p. 1).

⁽⁶⁾ Hotărârea din 17 decembrie 2008, Ryanair/Comisia, T-196/04, Rec. 2008, p. II-03646, EU:T:2008:585.

⁽⁷⁾ A se vedea nota de subsol 2.

- (17) La 14 ianuarie 2014, Comisia a solicitat informații suplimentare din partea Belgiei, în special în vederea aplicării testului operatorului în economia de piață la măsurile în favoarea BSCA. Belgia a răspuns prin scrisorile transmise în zilele de 7 și 24 februarie 2014. Dat fiind că aceste răspunsuri erau însă incomplete, Comisia a trimis Belgiei o scrisoare de atenționare la 10 martie 2014, pentru a îi indica ce răspunsuri lipsesc și pentru a îi solicita să răspundă. Informații suplimentare au fost transmise de către Belgia la 24 martie 2014.
- (18) La 7 februarie 2014, Comisia a solicitat Belgiei informații suplimentare, mai ales în ceea ce privește măsurile în favoarea Ryanair. La 18 și la 24 martie 2014, Belgia a transmis o parte din răspunsurile la întrebările adresate.
- (19) De asemenea, la 7 februarie 2014 a avut loc la aeroportul din Charleroi o reuniune între reprezentanții Regiunii valone, ai SOWAER și ai BSCA, pe de o parte, și serviciile Comisiei, pe de altă parte.
- (20) La 25 februarie și 11 martie 2014, Comisia a solicitat Belgiei informații suplimentare, în special clarificări cu privire la informațiile furnizate de Belgia la 7 și 24 februarie 2014 privind măsurile adoptate de regiune și de SOWAER în favoarea BSCA. Belgia a răspuns prin scrisorile din 25 martie și 4 aprilie (anexele trimise la 9 aprilie 2014).
- (21) La 17 și 19 martie 2014, în urma adoptării Orientărilor privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (denumite în continuare „orientările privind sectorul aviației”) ⁽⁸⁾, Comisia a invitat Belgia și părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la aplicarea orientărilor privind sectorul aviației în prezenta cauză. În plus, la 15 aprilie 2014, a fost publicată o notă invitând statele membre și părțile interesate să își prezinte observațiile, inclusiv cu privire la acest caz, în lumina intrării în vigoare a orientărilor UE privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene. Comisia a primit observații din partea Brussels Airport Company, a Brussels Airlines, a „Board of Airlines Representatives”, a Air France, a asociației „Transport și mediu”. Aceasta a transmis Belgiei observațiile respective la 26 mai 2014. Aceasta din urmă și-a prezentat observațiile la 26 iunie 2014.
- (22) O nouă reuniune a avut loc între serviciile Comisiei, pe de o parte, și Belgia, BSCA și SOWAER, pe de altă parte, la 11 aprilie 2014. În urma acestei reuniuni, Belgia a transmis documente, precum și o notă din 5 mai 2014 privind misiunile de serviciu public încredințate BSCA.
- (23) La 5 mai 2014, Comisia a trimis Belgiei o nouă solicitare de informații, la care aceasta din urmă a răspuns la 13 mai 2014.
- (24) Prin scrisoarea din 7 mai 2014, Belgia a admis că, în speță, având în vedere angajamentul luat de către serviciile Comisiei de a îi transmite, cât mai curând posibil, o traducere a deciziei în limba neerlandeză, Comisia poate, în mod excepțional, să îi notifice, în temeiul articolului 297 din TFUE, decizia în limba franceză. Belgia a admis că numai versiunea în limba franceză a deciziei este autentică și că decizia produce efecte prin notificarea sa în limba franceză.
- (25) La 2 iulie 2014, Brussels Airlines a prezentat o versiune actualizată a observațiilor pe care le-a furnizat la 25 septembrie 2013 în urma publicării proiectului de orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene. Aceste observații au fost transmise Belgiei la 4 iulie 2014, iar aceasta din urmă a transmis comentariile sale la 18 iulie 2014.

2. ELEMENTE DE CONTEXT REFERITOARE LA MĂSURILE EXAMINATE

2.1. Crearea BSCA și a SOWAER — Informații generale privind angajamentele asumate de Regiunea valonă și de SOWAER în ceea ce privește Brussels South Charleroi Airport

2.1.1. Reforma instituțională din 1980

- (26) În baza legii privind reforma instituțională din 8 august 1980, regiunile belgiene au primit competențele necesare pentru echiparea și exploatarea aerodromurilor și a aeroporturilor publice situate pe teritoriul lor, cu excepția aeroportului Bruxelles-National, pentru care statul federal belgian a păstrat competențele în cauză.

⁽⁸⁾ JO C 99, 4.4.2014, p. 3.

- (27) Potrivit Belgiei ⁽⁹⁾, guvernul valon a decis să utilizeze potențialul economic prezentat de astfel de infrastructuri de transport și să realizeze progresiv investițiile necesare. La 2 mai 1989, guvernul valon a aprobat o notă a Ministrului Transporturilor, care prevedea că: „obiectivul principal al executivului valon este, așadar, de a depune toate eforturile pentru ca aeroporturile și aerodromurile valone să atingă rapid pragul de rentabilitate. Pentru a atinge acest obiectiv, mai multe acțiuni trebuie realizate în comun, în special în materie de infrastructură.”

2.1.2. Crearea BSCA și Convenția Regiunea/BSCA din 1991

- (28) În 1991, regiunea a creat BSCA pentru a administra aeroportul Charleroi Bruxelles Sud (denumit în continuare „aeroportul din Charleroi”).
- (29) Printr-o convenție din 9 iulie 1991 (denumită în continuare „Convenția Regiunea/BSCA”), regiunea a acordat BSCA, pentru o perioadă de 50 de ani:
- o concesiune a serviciilor pentru administrarea comercială a domeniului public al aeroportului din Charleroi;
 - o concesiune domeniială vizând utilizarea pe durată nelimitată și exclusivă a zonei aeroportuare.
- (30) Convenția Regiunea/BSCA – inclusiv caietul de sarcini anexat la convenție (denumit în continuare „caietul de sarcini”) – stabilește repartizarea sarcinilor între Regiunea valonă și BSCA:
- (a) În ceea ce privește concesiunea serviciilor, Convenția Regiunea/BSCA ⁽¹⁰⁾ prevede ca BSCA „să includă în cheltuielile sale” obligațiile legate de administrarea tehnică și comercială a zonei aeroportuare. Cu toate acestea, în conformitate cu articolul 25 din caietul de sarcini, regiunea va suporta „costurile serviciilor de pompieri ⁽¹¹⁾ și de întreținere ⁽¹²⁾” până la 1 ianuarie 1997.
- (b) În ceea ce privește contractul de concesiune domeniială, convenția prevede că regiunea este responsabilă de construcții, precum și de toate lucrările de amenajare, de instalare și de echipare a zonei concesionate ⁽¹³⁾, în timp ce BSCA rămâne responsabilă de curățenie și de întreținerea zonei concesionate (...) ⁽¹⁴⁾. Caietul de sarcini ⁽¹⁵⁾ prevede, de asemenea, un program anual sau multianual de echipare, propus de BSCA și adoptat de comun acord cu regiunea, a cărui finanțare va reveni autorității concedente.
- (31) În ceea ce privește taxele, convenția ⁽¹⁶⁾ prevede că:
- BSCA este autorizată să perceapă taxele legate de traficul aeroportuar, precum și cele corespunzătoare oricărei prestări de servicii pe care ar trebui să o furnizeze;
 - în schimbul concesiunii, BSCA plătește regiunii o taxă anuală egală cu 35 % din valoarea taxelor aeronautice percepute de BSCA în anul precedent. Această taxă se plătește într-un fond pentru soluționarea din punct de vedere financiar a problemelor de mediu cauzate de exploatarea aeroportului.

2.1.3. Măsurile referitoare la plata subvenției „incendiu-întreținere” de către regiune în favoarea BSCA din 1997 până în 2002

- (32) În conformitate cu actul adițional nr. 2 la caietul de sarcini, suportarea „costurilor serviciilor de pompieri și de întreținere” de către regiune a fost prelungită până la 1 ianuarie 2000.

⁽⁹⁾ Notă din partea Belgiei din 24 februarie 2014.

⁽¹⁰⁾ Articolul 3.2 din Convenția Regiunea/BSCA.

⁽¹¹⁾ În conformitate cu articolul 12 din caietul de sarcini, serviciul de stingere a incendiilor este definit prin trimitere la standardele Organizației Aviației Civile Internaționale.

⁽¹²⁾ În conformitate cu articolele 12 și 19 din caietul de sarcini, serviciul de întreținere este definit ca «serviciul tehnic de întreținere a clădirilor, a pistelor, a zonelor înconjurătoare, a parcului de vehicule etc.», precum și «întreținerea terenurilor, a clădirilor și a echipamentelor clădirilor și materialelor incluse în contractul de concesiune sau puse la dispoziție, astfel încât acestea să fie întotdeauna corespunzătoare pentru utilizarea căreia îi sunt destinate».

⁽¹³⁾ Articolul 10.1 din Convenția Regiunea/BSCA.

⁽¹⁴⁾ În temeiul articolului 13.2 din Convenția Regiunea/BSCA, BSCA rămâne responsabilă de curățenia și întreținerea zonei concesionate. De asemenea, aceasta trebuie să asigure toate reparațiile minore sau majore necesare. Cu toate acestea, actul adițional nr. 1 la convenție a limitat responsabilitatea BSCA numai la reparațiile majore cauzate de imposibilitatea de a efectua operațiuni de întreținere urgente.

⁽¹⁵⁾ Articolul 22 din caietul de sarcini anexat la Convenția Regiunea/BSCA.

⁽¹⁶⁾ Articolul 18 din Convenția Regiunea/BSCA.

- (33) Regiunea și-a asumat, de asemenea, costurile serviciilor de pompieri și de întreținere pentru anii 2000 ⁽¹⁷⁾ și 2001 ⁽¹⁸⁾.
- (34) În ceea ce privește anul 2002, Belgia susține că, deși a fost întotdeauna prevăzut de către regiune să continue acordarea unei compensații pentru aceste costuri, crearea SOWAER și instituirea unui nou cadru juridic au condus la apariția unei întârzieri în oficializarea prelungirii acestei compensații. Potrivit Belgiei, menținerea acestei responsabilități a fost confirmată printr-o scrisoare din 5 iulie 2001, adresată de către BSCA administrației valone a transporturilor și echipamentelor, care prezenta în detaliu principalele linii ale bugetului pe anul 2002 al BSCA consacrat costurilor asociate acestor servicii, în urma unei convorbiri telefonice, în cursul căreia ar fi fost confirmată suportarea acestor servicii de către regiune pentru anul 2002.

2.1.4. Bazele planului de investiții pentru aeroportul din Charleroi în perioada 1999-2000

- (35) La sfârșitul anilor 1990, o serie de studii cu privire la posibilitățile de dezvoltare a aeroportului din Charleroi au fost efectuate de consultanți externi. Astfel, regiunea a comandat societății Tractebel un studiu strategic de dezvoltare a aeroportului din Charleroi, finalizat în aprilie 2000 ⁽¹⁹⁾. În același timp, un studiu efectuat de Roland Berger International Management Consultant în iulie 2000 s-a axat pe dezvoltarea unei strategii aeroportuare pentru Regiunea Valonia ⁽²⁰⁾. În cele din urmă, în contextul negocierilor cu regiunea încă de la începutul anului 2001 în vederea unei eventuale intrări în capitalul BSCA, Grands Travaux de Marseille a comandat un studiu privind potențialul de dezvoltare al aeroportului ⁽²¹⁾.
- (36) Potrivit Belgiei, chiar înainte ca aceste studii să fie efectuate și ca urmare a constrângerilor tehnice legate de infrastructura existentă ⁽²²⁾, era clar că un nou terminal trebuia să fie construit în zona de nord a sitului. Unele terenuri fuseseră deja expropriate de către asociația intercomunală Igretec responsabilă de crearea polului aviatic. Regiunea a efectuat ea însăși exproprieri în anii 1990 și asociația intercomunală i-a retrocedat, în 1999, terenuri pe care le expropriasese. Pe aceste terenuri a fost construit noul terminal pentru pasageri, în prezent operațional.
- (37) În cadrul unei ședințe din 20 iulie 2000, Regiunea valonă a aprobat orientările unui acord-cadru privind un program multianual de investiții pentru aeroportul din Charleroi, menționând în special „conceptul unui nou terminal pentru pasageri”, cu un buget total de 113,74 milioane EUR.

Tabelul 1

Investiții în infrastructură prevăzute de acordul-cadru din 20 iulie 2000

(milioane)

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

⁽¹⁷⁾ În conformitate cu Decretul din 16 decembrie 1999 care conține bugetul general al cheltuielilor Regiunii valone pentru anul bugetar 2000 și cu hotărârea din 27 septembrie 2000 a guvernului valon de acordare a unei subvenții de funcționare în favoarea BSCA destinată să acopere cheltuielile aferente serviciilor de pompieri și de întreținere ale aeroportului din Charleroi pentru anul 2000.

⁽¹⁸⁾ În conformitate cu Decretul din 14 decembrie 2000 care conține bugetul general al cheltuielilor Regiunii valone pentru anul bugetar 2001 și cu hotărârea din 4 octombrie 2001 a guvernului valon de acordare a unei subvenții de funcționare în favoarea BSCA destinată să acopere cheltuielile aferente serviciilor de pompieri și de întreținere ale aeroportului din Charleroi pentru anul 2001.

⁽¹⁹⁾ Acest studiu se referea la planul de dezvoltare a aeroportului Charleroi – Bruxelles Sud pe termen mediu (5 ani) și pe termen lung (20 de ani). Acesta făcea referire la proiectul noului terminal nord și conținea o descriere precisă a investițiilor propuse.

⁽²⁰⁾ Acest studiu a evidențiat oportunitățile potențiale pentru aeroportul din Charleroi, în special eventualitatea creării unei baze low-cost, citând compania Ryanair. Acest studiu estima valoarea investițiilor care trebuiau realizate pentru dezvoltarea aeroportului: sistemul de piste, exproprierile, salubritatea și alte rețele, rambleurile/pământul excavat, noul terminal, căile de acces în parcare și accesul privat în aeroport, căile de acces public și altele (combustibil, turn de control, material rulant etc.).

⁽²¹⁾ Acest studiu confirma segmentul de dezvoltare pentru aeroportul din Charleroi, și anume companiile low-cost, companiile regionale și companiile de transport în regim charter. Acest studiu confirma faptul că Ryanair reprezenta o oportunitate de dezvoltare rapidă a traficului pe termen scurt cu o bază de cincisecis aeronave. De asemenea, acest studiu analiza condițiile tehnice legate de sosirea companiilor aeriene Easyjet și Go, precum și a companiilor regionale și a companiilor de transport în regim charter.

⁽²²⁾ Aceste constrângeri tehnice erau legate de necesitatea de a dispune de un sistem de aterizare ILS (Instrument landing system) de categoria III, pentru a permite aterizările în condiții de vizibilitate redusă, acest lucru fiind esențial pentru a putea primi companii aeriene cu baze de aeronave și cu rute regulate. La acea dată, proiectul parcului de activități economice „Aéropole” în versiunea sa originală se întindea mult mai la sud, în așa fel încât ar fi făcut imposibilă dezvoltarea infrastructurilor aeroportuare.

- (38) La 8 noiembrie 2000, regiunea a adoptat o decizie în punerea în aplicare a deciziei sale din 20 iulie 2000, care modifica ipotezele din programul multianual de investiții și care ducea costul total al investiției la 121 de milioane EUR. Cu toate acestea, în conformitate cu nota anexată la decizia respectivă, „investițiile legate de noul terminal și de infrastructura asociată acestuia nu se vor realiza decât pe măsură ce nevoile specifice vor evolua. Suportarea cheltuielilor legate de aceste investiții trebuie să fie examinată în conformitate cu dezvoltarea activităților”. Nota respectivă precizează evaluarea, în această etapă, a costurilor generate de un nou terminal: „în cazul în care nevoile reale ale aeroportului impun acest lucru (...), construcția noului terminal și a infrastructurii asociate acestuia ar putea duce la o investiție de ordinul a 1 514 milioane BEF”, adică aproximativ 37,5 milioane EUR, fără a preciza totuși calendarul de punere în aplicare a acestei sume (a se vedea tabelul 9). La acea dată, modalitățile de finanțare a programului de investiții pentru aeroportul din Charleroi nu erau încă stabilite ⁽²³⁾.

Tabelul 2

Investițiile în infrastructură prevăzute de nota anexată la decizia din 8 noiembrie 2000

(milioane)

	2000	2001	2002	2003	2004	Perioada de după 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: Finanțare directă de către regiune; B: Subvenții pentru investiții.

2.1.5. Crearea SOWAER la 1 iulie 2001

- (39) La 1 iulie 2001, regiunea a constituit o societate sub controlul său exclusiv, Société Wallonne des Aéroports (denumită în continuare „SOWAER”), pentru a extinde infrastructura aeroportuară a regiunii, pentru a pune această infrastructură la dispoziția societăților care administrează aeroporturile în cauză și pentru a le menține într-o stare operațională suportând cheltuielile aferente lucrărilor majore de întreținere și reparații.
- (40) Înainte de aceasta, într-o decizie din 23 mai 2001 privind „instituirea unui mecanism financiar și crearea unei societăți specializate”, regiunea aprobase statutul și planul financiar al SOWAER pentru perioada 2001-2004 ⁽²⁴⁾, și în special un volum total al investițiilor în aeroportul din Charleroi de 3 753 de milioane BEF, adică aproximativ 93 de milioane EUR, din care 28 de milioane EUR pentru noul terminal (a se vedea tabelul 3).

Tabelul 3

Investițiile în infrastructură prevăzute de planul financiar al SOWAER, aprobat de către regiune la 23 mai 2001

(milioane)

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

⁽²³⁾ O intervenție financiară a Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT), în cele din urmă abandonată, era avută în vedere în acel moment. Astfel, nota menționată mai sus arată că „prin urmare, va fi necesară adaptarea textelor existente (convenție de concesiune, caiet de sarcini și protocoale anexe) în conformitate cu noua formulă care va fi aleasă pentru finanțarea investițiilor”.

⁽²⁴⁾ Furnizat în anexa 19 la scrisoarea Belgiei din 26 august 2003.

	(milioane)					
	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) Un plan financiar mai detaliat și care prezintă cele mai recente evoluții ale programelor de investiții din Liège și din Charleroi a fost prezentat Consiliului de administrație al SOWAER în martie 2002 ⁽²⁵⁾. Acest plan a fost ulterior actualizat la intervale regulate (aproximativ o dată pe an).
- (42) De asemenea, conform planului financiar al SOWAER aprobat la 23 mai 2001, contribuția la fondul pentru mediu a fost limitată la 75 de milioane BEF (1,86 milioane EUR) pentru anul 2002. Acest plan financiar includea, de asemenea, în veniturile SOWAER soldul fondului pentru mediu, în temeiul misiunilor sale delegate.

2.1.6. *Convenția SOWAER/BSCA din 15 aprilie 2002 și Actul adițional nr. 3 la Convenția Regiunea/BSCA din 29 martie 2002*

- (43) La 15 aprilie 2002, SOWAER, care preluase la 29 martie 2002 concesiunea domeniială acordată BSCA în 1991, a încheiat o convenție de subconcesiune domeniială cu BSCA (denumită în continuare „Convenția SOWAER/BSCA din 2002”), care prevede că:
- (a) BSCA poate utiliza, până în 2040, în mod exclusiv zona aeroportuară în scopul exploatarei acesteia. În această zonă aeroportuară, SOWAER se angajează să realizeze un program de investiții (denumit în continuare „programul de investiții”), prezentat în detaliu în Convenția SOWAER/BSCA și identic cu programul menționat la considerentul 40 de mai sus. SOWAER se angajează, de asemenea, să efectueze lucrările majore de reparații și întreținere pentru terenuri, clădiri și infrastructură.
- (b) În schimbul punerii la dispoziție a zonei aeroportuare, a realizării programului de investiții și a efectuării unor lucrări de întreținere majore, BSCA trebuie să plătească o taxă de concesiune constituită:
- dintr-o parte variabilă anuală egală cu 35 % din taxele aeronautice cu o plafonare menită să evolueze în timp (denumită în continuare „taxa variabilă plafonată”);
 - dintr-o taxă forfetară anuală menită, de asemenea, să evolueze în timp (denumită în continuare „taxa forfetară”).
- (44) Aproape simultan, la 29 martie 2002, regiunea și BSCA au încheiat un act adițional de modificare a Convenției Regiunea/BSCA. În conformitate cu actul adițional respectiv – Actul adițional nr. 3 la Convenția Regiunea/BSCA ⁽²⁶⁾, regiunea se angaja să plătească către BSCA:
- o subvenție care să îi permită să își asume costurile suportate pentru punerea la dispoziție de către SOWAER a terenurilor, a clădirilor și a infrastructurii aeroportuare. Această subvenție corespundea taxei forfetare menționate în considerentul 43, astfel încât BSCA nu suporta, în cele din urmă, decât taxa variabilă plafonată;
 - o subvenție care rambursa cheltuielile (sarcini și investiții) suportate de BSCA pentru serviciile privind „întreținerea și incendiile”. Actul adițional nr. 3 modifică, de asemenea, articolul 25 din caietul de sarcini, prevăzând, în special, în contul de exploatare aferent costului serviciilor de pompieri și de întreținere, includerea costurilor investițiilor și/sau a cheltuielilor de amortizare a investițiilor.

2.1.7. *Revizuirea programului de investiții din 3 aprilie 2003*

- (45) La 3 aprilie 2003, guvernul valon a luat act de o revizuire a programului de investiții. Această revizuire prevedea, în special, modificarea capacității noului terminal în raport cu nivelul decis în versiunea inițială a programului de investiții. Într-adevăr, în locul unei capacități de două milioane de pasageri, era prevăzut să se construiască un

⁽²⁵⁾ Furnizat în anexa 2 la scrisoarea Belgiei din 24 februarie 2014.

⁽²⁶⁾ Articolul 3.2.2 din Actul adițional nr. 3 la Convenția Regiunea/BSCA din 29 martie 2002.

terminal cu o capacitate de trei milioane de pasageri, precum și o parcare pentru mașini mai mare decât se prevăzuse inițial. Această revizuire reprezenta o sumă de investiții suplimentare în valoare de 33 de milioane EUR.

2.1.8. *Convenția SOWAER/BSCA din 4 aprilie 2006 și Actul adițional nr. 5 la Convenția Regiunea/BSCA din 10 martie 2006*

- (46) Convenția SOWAER/BSCA din 2002 a fost înlocuită, la 4 aprilie 2006, de o nouă convenție (denumită în continuare „Convenția SOWAER/BSCA din 2006”). Aceasta din urmă include prevederile esențiale ale Convenției SOWAER/BSCA din 2002, specificând conținutul anumitor servicii pe care SOWAER le acordă BSCA pe lângă serviciile definite de Convenția SOWAER/BSCA din 2002. În plus, aceasta modifică modalitățile de calculare a valorii taxei de concesiune pe care BSCA trebuie să o plătească către SOWAER.
- (47) În paralel, Convenția Regiunea/BSCA a fost modificată prin actul adițional nr. 5 la aceasta, la 10 martie 2006. Articolul 3.2.2 din Convenția Regiunea/BSCA prevede că:
- fac obiectul unei compensări din partea regiunii costurile suportate de către BSCA pentru serviciile legate de protecția împotriva incendiilor și siguranța traficului la sol și a perimetrului aeroportuar;
 - această compensație este plafonată. Plafonul, fixat la 5 774 000 EUR pentru 2006, este indexat în fiecare an.
- (48) Actul adițional specifică, de asemenea, că valoarea compensației financiare trebuie să fie revizuită înainte de luna iulie 2009.

2.1.9. *Actul adițional nr. 6 la Convenția Regiunea/BSCA din 15 ianuarie 2008*

- (49) Convenția Regiunea/BSCA a fost din nou modificată la 15 ianuarie 2008 (actul adițional nr. 6). În conformitate cu acest amendament:
- regiunea încredințează BSCA, pe lângă executarea serviciilor legate de protecția împotriva incendiilor și siguranța traficului la sol și a perimetrului aeroportuar, executarea serviciilor legate de monitorizarea și înregistrarea zborurilor, planificarea zborurilor preconizate ⁽²⁷⁾, dirijarea la sol ⁽²⁸⁾ și securitatea ⁽²⁹⁾ [anterior, aceste misiuni erau asigurate direct de către regiune ⁽³⁰⁾];
 - subvenția acordată de regiune acoperă în prezent nu numai costurile BSCA legate de protecția împotriva incendiilor și de siguranța traficului la sol și a perimetrului aeroportuar (cu menținerea plafonului), ci și cele legate de siguranță, de monitorizarea și înregistrarea zborurilor, de planificarea zborurilor preconizate și de dirijarea la sol.

2.2. Dezvoltarea aeroportului din Charleroi

- (50) Fără a avea, practic, până în acel moment, utilizatori constanți, aeroportul din Charleroi a primit, începând de la 1 mai 1997, compania Ryanair, inițial pentru operarea unei rute Dublin-Charleroi. În aprilie 2001, Ryanair a deschis prima sa bază continentală la Charleroi, instalând aici, inițial, două aeronave și deschizând noi destinații (Shannon, Glasgow, Pisa, Veneția și Carcassonne).
- (51) Din 2000 până în 2013, traficul la Charleroi a crescut de la aproximativ 200 000 la aproape 7 milioane de pasageri.

⁽²⁷⁾ Această misiune include: (i) colectarea tuturor informațiilor legate de mișcările aeronavelor; (ii) colectarea diferitelor documente ale aeronavelor; și (iii) planificarea și gestionarea platformelor de parcare a aeronavelor.

⁽²⁸⁾ Serviciile de dirijare la sol a aeronavelor până la parcare.

⁽²⁹⁾ Serviciile legate de securitate includ „controlul de securitate, telemonitorizarea, patrularea și patrulele de supraveghere, controlul punctelor de acces și furnizarea ecusoanelor de vizitatori”. Misiunile legate de securitate au fost delegate BSCA Security, o societate deținută în proporție de 51 % de către Regiunea valonă și în proporție de 49 % de către BSCA.

⁽³⁰⁾ Sarcinile legate de siguranța și securitatea aeroportului din Charleroi au fost încredințate BSCA în conformitate cu Decretul din 19 decembrie 2007 de modificare a Decretului din 23 iunie 1994 privind crearea și exploatarea aeroporturilor și aerodromurilor situate în Regiunea valonă. De asemenea, în conformitate cu acest decret, sarcinile legate de securitate sunt delegate de către BSCA societății BSCA-Security, societate de drept pe acțiuni creată în acest scop, al cărei capital este deținut în proporție de 49 % de către BSCA și în proporție de 51 % de către regiune.

Tabelul 4

Statistici anuale de trafic la aeroportul din Charleroi

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

(52) Ryanair a reprezentat întotdeauna peste [70-80] (*) % din traficul aeroportului din Charleroi.

2.3. Statutul și acționariatul BSCA

- (53) Acționariatul BSCA a fost remodelat în numeroase rânduri începând din 2001. La sfârșitul anului 2000, BSCA era, într-adevăr, deținută în proporție de peste 80 % de Sambrinvest ⁽³¹⁾, și, într-o măsură mai mică, de Cockerill Sambre, Igretec ⁽³²⁾ și de alți câțiva acționari.
- (54) O primă reformulare a avut loc pe baza unei decizii a guvernului valon din 8 februarie 2001. Prin această decizie, guvernul a autorizat Sogepa ⁽³³⁾, o societate controlată de Regiune, să răscumpere 2 680 de acțiuni ale BSCA (adică 43,79 % din capital) deținute de Sambrinvest, acțiunile proprii deținute de BSCA, precum și acțiuni pe care ar dori să le vândă „acționarii privați”. În plus, în aceeași convenție, guvernul a solicitat ministrului responsabil de gestionarea aeroportului să „pregătească o convenție a acționarilor între SOWAER, Sambrinvest și, eventual, Igretec, care va organiza, între altele, coordonarea competențelor în cadrul BSCA, atât în adunarea generală, cât și în consiliul de administrație și în comitetul director”.
- (55) De asemenea, Regiunea a hotărât să inițieze, în paralel, o creștere a capitalului BSCA: principiul unei astfel de recapitalizări apare în mai 2001 într-o decizie a guvernului valon ⁽³⁴⁾. Această creștere a capitalului, cu o valoare totală de 3 941 300 EUR, a fost realizată la 3 decembrie 2002; SOWAER a adus în numerar suma de 3 808 660 EUR, față de 49,23 % din capitalul BSCA.

(*) Informație protejată prin obligația de păstrare a secretului profesional.

⁽³¹⁾ Sambrinvest este un actor cu capital de risc activ în regiunea Charleroi-Thuin. Acesta are drept obiect susținerea și dezvoltarea IMM-urilor. Până în 2012, Sambrinvest era deținută în proporție de 50 % de Regiunea valonă.

⁽³²⁾ Igretec est asociația intercomunală pentru gestionarea și realizarea studiilor tehnice și economice („l'Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques”). Aceasta contribuie la dezvoltarea și reconversia Charleroi prin dezvoltarea aeroportului, a polului aeroportuar vecin și prin amenajarea zonelor industriale, Igretec cuprinde 68 de localități, în principal în provincia Hainaut. Aceasta este prezidată de ministrul-președinte al Regiunii valone.

⁽³³⁾ Société Wallonne de Gestion et de Participation (SOGEPA) este principalul organ financiar al Regiunii valone pentru sprijinirea întreprinderilor aflate în reorganizare. Aceasta intervine fie sub forma unor împrumuturi, fie sub formă de capital, și gestionează participațiile, obligațiunile, avansurile sau dobânzile pe care regiunea valonă sau ea însăși le deține în aceste societăți prin intermediul unor misiuni delegate ale guvernului.

⁽³⁴⁾ Decizia din 23 mai 2001 intitulată „Dezvoltarea aeroporturilor, instituirea unui mecanism financiar și crearea unei societăți specializate”. Prin această decizie, guvernul valon își dă acordul cu privire la statutul SOWAER, la planul financiar, previziunile bugetare și structura de gestionare ale acesteia. Guvernul valon invită Sogepa să înceapă constituirea SOWAER și prevede că „finanțarea măsurilor de mediu, cu excepția izolărilor, va fi examinată de către SOWAER, în cooperare cu societățile concesionare”.

Tabelul 5

Evoluția compoziției acționariatului BSCA ⁽¹⁾

(în %)

Anul	BSCA	SOWAER	Sogepa	Sambrinvest	Igretec	Belgian airport	Altele
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

Cifrele sunt valabile la data de 31 decembrie a anului indicat.

⁽¹⁾ Scrisoarea autorităților belgiene din 21 septembrie 2011 și din 6 februarie 2014.

- (56) Din 2002 până în 2008, SOWAER a gestionat o cotă de aproximativ 49 % din capitalul BSCA. Potrivit autorităților belgiene, această gestiune a fost efectuată în numele guvernului valon.
- (57) În 2009, BSCA și-a deschis capitalul către un partener privat. Consorțiul Belgian Airports (denumit în continuare „Belgian Airports”), format din grupul italian SAVE și societatea belgiană Holding Communal S.A. ⁽³⁵⁾, a dobândit, astfel, 27,65 % din acțiunile administratorului aeroportului. Belgian Airports are drept de veto cu privire la anumite decizii importante, inclusiv acordurile comerciale cu Ryanair.

3. DESCRIEREA MĂSURILOR

- (58) Două tipuri de măsuri fac obiectul prezentei decizii:

— măsurile adoptate de Regiune și de SOWAER în favoarea BSCA (secțiunea 3.1);

— măsurile adoptate de Regiune, de SOWAER și de BSCA în favoarea Ryanair (secțiunea 3.2).

⁽³⁵⁾ Societatea respectivă a fost lichidată în 2011.

3.1. Măsurile adoptate de Regiune și de SOWAER în favoarea BSCA

(59) Măsurile în favoarea BSCA vizate de procedură sunt următoarele:

- În temeiul Convenției SOWAER/BSCA și a deciziilor de investiții, punerea la dispoziția BSCA a terenurilor și infrastructurilor aeroportului din Charleroi și realizarea unui program de investiții în vederea modernizării și extinderii acestora, precum și prestarea anumitor servicii de către SOWAER, incluzând reparațiile majore ale infrastructurii, în schimbul unei sume plătite de BSCA (secțiunea 3.1.1);
- În temeiul Convenției Regiunea/BSCA, acordarea de către Regiune a unei subvenții pentru anumite servicii legate de activitatea aeroportuară (a se vedea secțiunea 3.1.2);
- Semnarea, la 3 decembrie 2002, de către SOWAER, a unei majorări a capitalului social al BSCA (secțiunea 3.1.3).

3.1.1. *Punerea la dispoziție a terenurilor și infrastructurilor aeroportului din Charleroi, inclusiv a infrastructurilor realizate datorită programului de investiții, și prestarea anumitor servicii, în special reparațiile majore, în schimbul unei taxe de concesiune*

3.1.1.1. *Punerea la dispoziție a terenurilor și infrastructurilor aeroportului din Charleroi, inclusiv a infrastructurilor realizate datorită programului de investiții, și prestarea anumitor servicii, în special reparațiile majore*

(60) În temeiul Convenției SOWAER/BSCA din 2002, SOWAER:

- acordă BSCA, până în 2040, o subconcesionare domenială referitoare la utilizarea permanentă și exclusivă a zonei aeroportuare în scopul exploatarei acesteia,
- pune la dispoziția BSCA noi investiții. Programul de investiții, care include în special construcția unui nou terminal, prelungirea pistei, construcția unei piste de rulare și a unei parări pentru aeronavele suplimentare și echipamente pentru asistența în navigație, reprezintă o sumă de 93 de milioane EUR ⁽³⁶⁾,

Tabelul 6

Programul de investiții anexat Convenției SOWAER/BSCA din 2002

	(milioane)					
	2001	2002	2003	2004	Total BEF	Total EUR
Teren	253	15	0	38	306	7,59
Infrastructură	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⁾ Acest program este identic cu programul menționat la considerentul 41.

— efectuează reparațiile majore și întreținerea majoră pentru terenuri, clădiri și infrastructuri aeroportuare care se află în zona concesionată.

- (61) Programul de investiții a fost revizuit în fiecare an. Revizuirile au inclus, în același timp, actualizări referitoare la costuri suplimentare care nu au fost anticipate în aprilie 2002 și decizii cu privire la noi investiții. În special, la 3 aprilie 2003, guvernul valon a luat act de o revizuire a programului de investiții aprobat de Consiliul de administrație al SOWAER. Această revizuire ⁽³⁷⁾ prevedea în special un nou terminal cu o capacitate mai mare decât cea prevăzută inițial (trei milioane, în loc de două milioane de pasageri) și o parcare pentru automobile mai mare decât cea prevăzută inițial. Aceasta implica o sumă de investiții suplimentare în valoare de 33 de milioane EUR.
- (62) Programul de investiții a fost revizuit anual până în 2009 ⁽³⁸⁾. Costul total al programului de investiții al SOWAER la Charleroi în perioada 2002-2010, astfel cum a fost revizuit cu ocazia ultimei actualizări a acestuia de către Consiliul de administrație al SOWAER în 2009, se ridică la 219 103 435 EUR ⁽³⁹⁾. Deși acest program de investiții a fost intitulat „program de investiții pentru perioada 2002-2010”, cheltuielile erau prevăzute până în 2017.

Tabelul 7

Costuri totale ale programului de investiții al SOWAER la Charleroi, astfel cum a fost revizuit de către Consiliul de administrație al SOWAER în 2009

(EUR)

Tip de investiții	
Investiții clasice	[180 000 000-210 000 000]
Din care terenuri	[4 000 000-5 000 000]
Din care parcare pentru aeronave	[36 000 000-40 000 000]
Din care noul terminal	[80 000 000-100 000 000]
Din care turnul de control	[10 000 000-13 000 000]
Angajamente vechi	[1 000 000-2 000 000]
Investiții care generează venituri	[3 000 000-4 000 000]
Securitate – Siguranță – Mediu	[8 000 000-11 000 000]
Lucrări de întreținere extraordinare	[4 000 000-6 000 000]
Total	219 103 435

Sursa: Anexa 7 la scrisoarea autorităților belgiene din data de 21 septembrie 2011.

⁽³⁷⁾ Potrivit notei SOWAER către guvernul valon din 3 aprilie 2003, în conformitate cu această revizuire, programul de investiții trecea de la 93 la 150,8 milioane EUR, ceea ce reprezintă o creștere de 57,8 milioane EUR, din care:

- (a) 33 de milioane EUR pentru extinderea terminalului de pasageri comparativ cu ceea ce fusese prevăzut anterior;
- (b) 3 milioane pentru a doua fază a construcției turnului de control;
- (c) 2 milioane pentru programul de siguranță și securitate;
- (d) 1,6 milioane pentru preluarea de către SOWAER a bugetului restant;
- (e) 1,5 milioane pentru reactualizarea achizițiilor de terenuri din jurul aeroportului;
- (f) 12 milioane pentru provizionarea eventualelor deconturi și regularizări;
- (g) 4,8 milioane calificate drept „variație”.

⁽³⁸⁾ A se vedea nota din partea Belgiei din 6 februarie 2014.

⁽³⁹⁾ Această sumă exclude programul obligatoriu de investiții suplimentare (care nu face obiectul prezentei decizii) și investițiile finanțate prin mijloace proprii de către BSCA.

- (63) În afară de reparațiile majore și de întreținere, în temeiul Convenției SOWAER/BSCA din 2006, SOWAER s-a angajat să furnizeze servicii suplimentare în numele BSCA, în special servicii de consiliere de orice natură (juridică, de mediu, financiară, administrativă etc.), analiză și recomandări privind poluarea fonică datorată aeroportului și definirea și actualizarea unui Sistem de Informații Geografice (GIS).

3.1.1.2. *Taxa de concesiune datorată de BSCA către SOWAER*

- (64) În schimbul elementelor descrise în secțiunea 3.1.1.1, BSCA plătește o taxă de concesiune către SOWAER

(i) Dispoziții contractuale

(a) Perioada cuprinsă între 15 aprilie 2002 și 31 decembrie 2005

- (65) În conformitate cu Convenția SOWAER/BSCA din 2002, BSCA plătește regiunii o taxă de concesiune constituită:

— dintr-o sumă anuală variabilă (denumită în continuare „taxa variabilă plafonată”), egală cu 35 % din taxele de aeroport percepute pe parcursul anului în curs, cu o plafonare stabilită la 883 689 EUR în 2002 și majorată cu 2 % pe an din 2003 până în 2006; această plafonare se ridică la 2 650 000 EUR în 2007, majorată cu 2 % pe an, și revizuită începând cu 2015 ⁽⁴⁰⁾. Această taxă se plătește într-un fond pentru soluționarea din punct de vedere financiar a problemelor de mediu cauzate de exploatarea aeroportului.

— dintr-o sumă forfetară anuală (denumită în continuare „taxa forfetară”), stabilită la 9 371 000 EUR pentru 2002 și ulterior indexată. Această sumă se ridică la 13 525 000 EUR începând din 2010 și este indexată ⁽⁴¹⁾.

- (66) Cu toate acestea, în temeiul convenției de concesiune Regiunea/BSCA, astfel cum a fost modificată la 29 martie 2002, BSCA beneficiază de o subvenție din partea regiunii destinată să îi permită acesteia „să își asume misiuni de serviciu public în cadrul exploatarea aeroportului din Charleroi, și anume costurile legate de utilizarea terenurilor, a clădirilor și a infrastructurii aeroportuare puse la dispoziție de către SOWAER”. Această subvenție este egală cu taxa forfetară plafonată, astfel încât numai taxa variabilă plafonată este suportată efectiv de BSCA. În plus, în temeiul Convenției SOWAER/BSCA din 15 aprilie 2002, BSCA este scutită de plata taxei forfetare în cazul în care nu este primită subvenția din partea regiunii ⁽⁴²⁾.

(b) Perioada începând cu 1 ianuarie 2006

- (67) Convenția SOWAER/BSCA din 2002 a fost revizuită prin Convenția SOWAER/BSCA din 2006, aplicabilă la 1 ianuarie 2006. În temeiul acestei convenții ⁽⁴³⁾, BSCA plătește către SOWAER:

— o sumă anuală variabilă, stabilită la 1,5 EUR per pasager și 8 EUR per tonă de marfă, indexată pe baza indicelui prețurilor de consum din Belgia ⁽⁴⁴⁾. Această sumă variabilă a fost plafonată prin contract la 956 533 EUR ⁽⁴⁵⁾ pentru anul 2006, apoi la 2 651 067 EUR începând cu anul 2007, această sumă fiind majorată începând din 2008 cu 2 % pe an.

— o sumă forfetară anuală de 10 094 000 EUR, majorată cu 2 % pe an.

⁽⁴⁰⁾ Articolul 11 din Convenția SOWAER/BSCA din 2002.

⁽⁴¹⁾ *Idem*.

⁽⁴²⁾ Articolul 11.3 din Convenția SOWAER/BSCA din 2002 prevede că „BSCA va beneficia de o scutire de la plata taxei forfetare pentru subvenția din partea Regiunii valone pe care nu ar primi-o sau nu ar mai primi-o, pentru un motiv neculpabil sau independent de voința sa”.

⁽⁴³⁾ Articolul 12 din Convenția SOWAER/BSCA din 2006.

⁽⁴⁴⁾ Indexarea este anuală începând din 2007. Aceasta este calculată în funcție de indicele prețurilor de consum din Belgia.

⁽⁴⁵⁾ Plafonul de 956 533 EUR corespunde plafonului de 883 689 EUR (prevăzut în Convenția SOWAER/BSCA din 2002), majorat cu 2 % pe an.

- (68) În același timp, convenția de concesiune a serviciilor încheiată între regiune și BSCA la 10 martie 2006 modifică termenii privind subvenția din partea regiunii destinată să acopere partea fixă a taxelor pe care BSCA trebuie să le plătească SOWAER ⁽⁴⁶⁾ și reia clauza de scutire menționată la considerentul 66 de mai sus ⁽⁴⁷⁾.
- (69) În sfârșit, prin actul adițional nr. 1 din 27 mai 2009 la Convenția SOWAER/BSCA din 2006, BSCA și SOWAER au convenit ca o sumă anuală suplimentară de [...] EUR pe metru pătrat suplimentar ⁽⁴⁸⁾ să fie plătită de BSCA către SOWAER începând din 2009 în vederea achiziționării de noi terenuri de către SOWAER și a extinderii corespunzătoare a domeniului de aplicare al convenției privind serviciile. Aceste sume suplimentare se ridicau la 1 206 EUR în 2010, 1 230 EUR în 2011, 1 255 EUR în 2012 și 1 280 EUR în 2013 ⁽⁴⁹⁾.
- (ii) Cuantumul taxelor plătite de BSCA către SOWAER
- (70) Având în vedere aceste elemente, cuantumul taxelor plătite efectiv de BSCA către SOWAER sunt sintetizate în tabelul 8, ținând seama de compensațiile plătite de regiune către BSCA pentru a fi transferate către SOWAER.

Tabelul 8

Taxele plătite de BSCA către SOWAER ⁽¹⁾

(EUR)

Anul	Partea fixă	Partea variabilă	Total taxe	Taxe nete
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

În afară de partea fixă și cea variabilă, cuantumul total al taxelor include suma suplimentară legată de extinderea domeniului de aplicare al convenției privind serviciile începând din 2009, menționată în considerentul 69. Taxele nete iau în considerare subvenția acordată de regiune pentru BSCA.

⁽¹⁾ Anexa 2 la scrisoarea Belgiei din 24 februarie 2014.

⁽⁴⁶⁾ În conformitate cu acest act adițional, compensația financiară acordată de regiune pentru BSCA nu mai este destinată decât pentru „cheltuielile legate de utilizarea terenurilor, a clădirilor și a infrastructurilor aeroportuare puse la dispoziția sa de către SOWAER pentru executarea serviciilor legate de protecția împotriva incendiilor, de siguranța traficului la sol și a perimetrului aeroportuar”. Prin urmare, anumite sume sunt înscrise în bugetul regiunii cu titlul de „Subvenții pentru BSCA care să îi permită să efectueze misiuni de serviciu public în cadrul exploatării aeroporturilor”.

⁽⁴⁷⁾ Articolul 12.3 din Convenția privind serviciile din 4 aprilie 2006 prevede că „BSCA va beneficia de o scutire de la plata prețului serviciilor pentru compensația financiară din partea Regiunii valone pe care aceasta nu ar plăti-o sau nu ar mai plăti-o, pentru un motiv neculpabil sau independent de voința sa”.

⁽⁴⁸⁾ Această sumă este indexată cu 2 % pe an. Aceasta se aplică pentru suprafețele adăugate în urma subconcesiunii începând de la data achiziției lor de către SOWAER.

⁽⁴⁹⁾ Anexa 2 la scrisoarea Belgiei din 24 februarie 2014.

3.1.2. Subvenția plătită de regiune pentru anumite servicii legate de activitatea aeroportuară

3.1.2.1. Dispoziții contractuale

(a) Perioada cuprinsă între 29 martie 2002 și 31 decembrie 2005

(71) Actul adițional nr. 3 din 29 martie 2002 la Convenția de concesiune Regiunea/BSCA modifică articolul 3.2 din Convenția Regiunea/BSCA și prevede că Regiunea valonă rambursează costurile inerente serviciilor de pompieri și de întreținere:

— serviciul de stingere a incendiilor este definit prin trimitere la standardele Organizației Aviației Civile Internaționale ⁽⁵⁰⁾;

— serviciul de întreținere este definit ca „serviciul tehnic de întreținere a clădirilor, a pistelor, a zonelor înconjurătoare, a parcului de vehicule etc.” ⁽⁵¹⁾, precum și „întreținerea terenurilor, a clădirilor și a echipamentelor clădirilor și materialelor incluse în contractul de concesiune sau puse la dispoziție, astfel încât acestea să fie întotdeauna corespunzătoare pentru utilizarea căreia îi sunt destinate” ⁽⁵²⁾.

(72) Actul adițional nr. 3 din 29 martie 2002 modifică, de asemenea, articolul 25 din caietul de sarcini și prevede că concesionarul trebuie să prezinte autorității concedente bugetul corespunzător serviciilor privind incendiile și întreținerea și să dețină un cont de exploatare separat care va putea fi analizat și verificat în orice moment de către autoritatea concedentă.

„Sunt atribuite acestui cont de exploatare, în special:

— costul total aferent personalului responsabil de protecția împotriva incendiilor și de întreținerea perimetrului aeroportuar și gestionării acestui personal, inclusiv obligațiile financiare ale angajatorului și provizioanele aferente acestora (activități noi);

— costurile diferitelor servicii și bunuri (inclusiv eventualele subcontractări);

— costurile de investiții și/sau costurile de amortizare a investițiilor ⁽⁵³⁾;

— eventualele cheltuieli de subcontractare în materie de întreținere și de protecție împotriva incendiilor”.

(b) Perioada cuprinsă între 10 martie 2006 și 31 decembrie 2007

(73) Actul adițional nr. 5 din 10 martie 2006 la Convenția de concesiune Regiunea/BSCA modifică articolul 3.2.2 din Convenția Regiunea/BSCA după cum urmează: „Fac obiectul unor alocări anuale la bugetul Regiunii valone: (...) compensația financiară acordată de Regiunea valonă către BSCA pentru costurile de executare a serviciilor legate de protecția împotriva incendiilor, de siguranța traficului la sol și a perimetrului aeroportuar, cu respectarea condițiilor impuse de articolul 25 din caietul de sarcini anexat prezentei Convenții”.

(74) Actul adițional nr. 5 modifică, de asemenea, articolul 25 din caietul de sarcini. Articolul 25, astfel cum a fost modificat, prevede că „serviciile legate de siguranța traficului la sol și a perimetrului aeroportuar includ întreținerea curentă a perimetrului aeroportuar, serviciul tehnic de întreținere a clădirilor, a pistelor, a zonelor înconjurătoare și a parcului de vehicule, micile lucrări de asfaltare, de întreținere curentă și de reparare a pistei și a căilor de acces, întreținerea și menținerea în stare de funcționare a dispozitivelor de iluminat și a balizajului pistei, lucrările de cosit, curățarea pistei și marcarea acesteia, degivrarea și orice alte servicii care asigură siguranța traficului la sol, a perimetrului aeroportuar și a infrastructurii, cu excepția spațiilor comerciale din zona aeroportuară”.

(75) În conformitate cu dispozițiile articolului 25 din caietul de sarcini, compensația financiară este plafonată la 5 774 000 EUR pentru 2006. Acest plafon este indexat anual până la 31 decembrie 2009. Valoarea compensației financiare trebuie să fie revizuită cel târziu în a doua jumătate a anului 2009.

⁽⁵⁰⁾ Articolul 12 din caietul de sarcini.

⁽⁵¹⁾ *Idem*.

⁽⁵²⁾ Articolul 19 din caietul de sarcini.

⁽⁵³⁾ Costurile de investiții și/sau costurile de amortizare a investițiilor nu erau menționate în textele anterioare.

(76) În plus, articolul 25.7 din caietul de sarcini, introdus prin actul adițional nr. 5 din 10 martie 2006, prevede că valoarea compensației nu poate depăși costurile reale suportate de BSCA și că orice supracompensare a costurilor va face obiectul unei compensări bugetare realizate din alocarea bugetară a anului următor.

(c) Perioada începând cu 1 ianuarie 2008

(77) Actul adițional nr. 6 din 15 ianuarie 2008 la Convenția de concesiune Regiunea/BSCA modifică articolul 25.1 din caietul de sarcini și adaugă la serviciile a căror executare este deja încredințată BSCA ⁽⁵⁴⁾ monitorizarea și înregistrarea zborurilor, planificarea zborurilor preconizate, dirijarea la sol și securitatea.

(78) Monitorizarea și înregistrarea zborurilor constau în completarea bazei de date a administrației valone, preluând informațiile privind zborurile (număr de pasageri, înmatriculare, numele pilotului, tipul de aeronavă, natura zborului, originea, greutatea aeronavei etc.). Planificarea zborurilor se referă la comunicări, la planurile de zbor, la sloturi, la anunțurile radio și la gestionarea parcarilor pentru aeronave. Monitorizarea și înregistrarea zborurilor și planificarea zborurilor sunt asigurate de „biroul de navigație”.

(79) Dirijarea la sol include două sarcini, și anume dirijarea cu „dispecer sol” efectuată de către coordonatorul zonelor la fiecare sosire a unui avion și cu vehicul „follow me” care constă în ghidarea avionului de către un autovehicul utilizat numai pentru piloții care nu cunosc aeroportul (aviația de afaceri) sau pentru aeronave de mari dimensiuni, codul D. Pe aeroportul din Charleroi, acest număr de operațiuni este foarte limitat (maximum 100 pe an).

(80) Serviciile privind siguranța sunt definite în articolul 25.2 modificat din caietul de sarcini, astfel cum a fost modificat prin actul adițional nr. 6 din 15 ianuarie 2008: „controlul de securitate, telemonitorizarea, patrularea și patrulele de supraveghere, controlul punctelor de acces și furnizarea ecusoanelor de vizitatori”. BSCA delegă executarea serviciilor privind siguranța societății pe acțiuni de drept public BSCA Security. Misiunile BSCA Security sunt definite cu referire la decretul din 23 iunie 1997 privind crearea aeroporturilor din Regiunea valonă ⁽⁵⁵⁾. BSCA Security este deținută în proporție de 51 % de către Regiunea valonă și în proporție de 49 % de către BSCA

(81) Procedurile de realizare a compensației financiare sunt stabilite la articolul 25.1 din caietul de sarcini, astfel cum a fost modificat, după cum urmează:

— în ceea ce privește serviciile legate de protecția împotriva incendiilor și de siguranța traficului la sol și a perimetrului aeroportuar, regiunea suportă costurile legate de executarea acestor servicii în conformitate cu aceeași procedură ca și cea prevăzută de actul adițional nr. 5 (a se vedea considerentul 75) până la 31 decembrie 2009; părțile trebuie să realizeze o reevaluare a cuantumului compensației cel târziu în cursul celui de al doilea semestru al anului 2009;

— în ceea ce privește serviciile legate de monitorizarea și de înregistrarea zborurilor, de planificarea zborurilor preconizate, de dirijarea la sol și de securitate ⁽⁵⁶⁾, regiunea suportă costurile acestor servicii pentru anii 2008 și 2009. Începând cu 1 ianuarie 2010, suportarea acestor costuri este plafonată la valoarea indexată a compensației plătite pentru anul precedent.

(82) Articolul 25.7 din caietul de sarcini este modificat și prevede că valoarea compensației nu poate depăși costurile reale suportate de BSCA după deducerea taxelor percepute eventual de la utilizatori pentru acoperirea acestor servicii.

3.1.2.2. Valoarea subvenției acordate de Regiunea valonă

(83) Tabelul 9 sintetizează subvențiile plătite de Regiunea valonă către BSCA și BSCA Security, cu excepția subvenției „misiune publică” care compensează taxa forfetară anuală.

⁽⁵⁴⁾ Serviciile legate de protecția împotriva incendiilor și siguranța traficului la sol și a perimetrului aeroportuar.

⁽⁵⁵⁾ În anexa 10 la scrisoarea BE din 5.2.2014 figurează statutul BSCA Security.

⁽⁵⁶⁾ Paragraful în cauză menționează, de asemenea, serviciile legate de siguranța traficului la sol și a perimetrului aeroportuar.

Tabelul 9

Subvenții plătite de regiune către BSCA sau BSCA Security ⁽¹⁾ din 2001 până în 2013 (cu excepția subvenției „misiune publică” care compensează taxa forfetară anuală)

	Incendii, siguranță, întreținere	Siguranță și securitate	Birou de navigație, inclusiv dirijare la sol	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

Sursa: Anexa 9 la scrisoarea trimisă de Belgia la 6 februarie 2014, modificată pentru subvenția Giro de răspunsul Belgiei trimis la 25 martie 2014.

⁽¹⁾ Subvenția pentru securitate și siguranță este plătită către BSCA Security.

3.1.3. Majorarea de capital subscrisă de SOWAER

- (84) În cadrul proiectelor sale de dezvoltare, în special al negocierii acordurilor din 2001 cu Ryanair, o notă strategică prezentată Consiliului de administrație al BSCA din 31 iulie 2001 indica faptul că „BSCA ar trebui, la sfârșitul următorilor trei ani, să acumuleze pierderi de 164 de milioane. Fondurile sale proprii la 31 decembrie 2003 ar trebui să fie reduse la 23 de milioane de franci, ceea ce reprezintă mai puțin de 20 % din capitalul actual de 153 de milioane de franci [belgieni]. Din acest motiv, trebuie să fie prevăzută o majorare a capitalului de 5 milioane EUR, pentru a evita o situație precară”.
- (85) Într-adevăr, în decizia sa din 23 mai 2001 privind planul financiar al SOWAER, regiunea validase deja principiul unor injecții de capital succesive în societățile de administrare a aeroporturilor valone ⁽⁵⁷⁾. La momentul respectiv, planul financiar al SOWAER prevedea „o participație la capitalul BSCA în valoare de +/- 60 de milioane BEF [...] și, apoi, distribuiți pe trei ani, de trei ori câte 30 de milioane (capital de 600 de milioane și participație SOWAER 25 %, adică 150 de milioane)”, reprezentând o injecție de capital de 3,718 milioane EUR distribuită pe trei ani.

⁽⁵⁷⁾ Planul financiar indică faptul că „dezvoltarea prevăzută pentru BSCA și SAB va necesita creșteri semnificative de capital propriu (pe lângă finanțările externe) și, prin urmare, o monitorizare din partea SOWAER”.

- (86) Majorarea de capital a fost, în cele din urmă, realizată într-o singură tranșă, la 3 decembrie 2002. Capitalul subscris a fost eliberat în întregime; prin urmare, SOWAER a adus, în numerar, suma de 3,809 milioane EUR, față de 49,23 % reprezentând părțile din capitalul BSCA ⁽⁵⁸⁾.

3.2. Măsuri ale regiunii și ale BSCA în favoarea Ryanair ⁽⁵⁹⁾

3.2.1. Acordurile din 2001

- (87) Va fi denumit în continuare „acordurile din 2001”, ansamblul format din:

- angajamentul guvernului valon din 6 noiembrie 2001;
- contractul dintre BSCA și Ryanair din 2 decembrie 2001 (denumit în continuare „contractul din 2001”);
- Convenția Promocy din 12 decembrie 2001 și contractul dintre Promocy și Leading Verge din 31 ianuarie 2002, pentru care decizia a fost adoptată în cadrul ședinței Consiliului de administrație al BSCA din 31 iulie 2001 ⁽⁶⁰⁾.

3.2.1.1. Angajamentul guvernului valon din 6 noiembrie 2001

- (88) Regiunea a încheiat, la 6 noiembrie 2001, un acord cu Ryanair. Acest acord prevedea pentru Ryanair o taxă de aterizare de 1 EUR pentru fiecare pasager îmbarcat, adică o reducere cu 50 % a taxei de aterizare în raport cu suma stabilită și publicată de guvernul valon și care se baza pe o metodă diferită de calcul ⁽⁶¹⁾ (într-adevăr, la momentul respectiv, taxele de aeroport facturate companiilor aeriene erau stabilite conform unei grile tarifare adoptate și publicate de guvernul valon și nu de BSCA). În plus, regiunea s-a angajat să despăgubească Ryanair pentru pierderile pe care compania ar trebui să le suporte în mod direct, ca urmare a unei eventuale modificări a nivelului taxelor aeroportuare sau a programului de începere a activității aeroportului în perioada 2001-2016, cu excepția cazului în care aceste modificări erau impuse de Uniunea Europeană, de statul federal, de Organizația Aviației Civile Internaționale sau de alte cerințe ale dreptului internațional.

3.2.1.2. Contractul din 2001, inclusiv dispozițiile referitoare la Promocy

- (89) În temeiul contractului din 2001 încheiat între BSCA și Ryanair, BSCA a stabilit un preț pentru serviciile de handling la sol pentru Ryanair de 1 EUR per pasager ⁽⁶²⁾, adică de 10 ori mai mic decât prețul afișat în 2001 de BSCA pentru ceilalți utilizatori.
- (90) BSCA s-a angajat, de asemenea, să contribuie financiar și prin diverse prestări de servicii la cheltuielile legate de deschiderea bazei Ryanair la Charleroi ⁽⁶³⁾. Această contribuție era în valoare de:
- 250 000 EUR pentru cheltuielile de cazare la hotel și de subzistență ale personalului Ryanair;
 - 160 000 EUR pentru fiecare nouă rută deschisă, până la maximum trei rute, pentru fiecare avion aflat la sol, și anume maximum 1 920 000 EUR;
 - 768 000 EUR pentru participarea la cheltuielile de recrutare și de instruire a piloților și a echipajelor alocate noilor destinații deservite de aeroport;
 - 4 000 EUR pentru achiziționarea de echipamente de birou.
- (91) În același timp, BSCA a trebuit să pună gratuit la dispoziția Ryanair 100 de metri pătrați de spații pentru birouri și 100 de metri pătrați de locații cu destinație tehnică, și să garanteze un drept de acces neexclusiv la o sală de formare. BSCA a trebuit, de asemenea, să își ofere bunele oficii pentru ca Ryanair să obțină un preț minim sau egal cu zero pentru utilizarea unui hangar pentru întreținerea aeronavelor.

⁽⁵⁸⁾ Celelalte părți provenite din majorarea de capital au fost subscrise pentru o sumă totală de aproximativ 133 000 EUR de anumiți acționari minoritari: societățile SONACA, Carolo Parking și Igretec.

⁽⁵⁹⁾ La 6 iulie 2012, BSCA a încheiat un nou acord cu Ryanair. Având în vedere că respectivul acord nu este inclus în măsurile identificate în decizia de inițiere a procedurii din 2002, nici în cele identificate în decizia de extindere din 2012, acesta nu este examinat în prezenta decizie.

⁽⁶⁰⁾ Informație indicată în cursul reuniunii din 24 iunie 2003 dintre Comisie și autoritățile belgiene.

⁽⁶¹⁾ În timp ce taxa de aterizare era calculată în funcție de tonajul aeronavelor în sistemul general aplicabil tuturor, aceasta era calculată pe o bază diferită pentru Ryanair și colectată pentru fiecare pasager îmbarcat.

⁽⁶²⁾ Punctul 1.3 din contractul încheiat între BSCA și Ryanair din 2 decembrie 2001.

⁽⁶³⁾ Punctul 1.5 din contractul încheiat între BSCA și Ryanair din 2 decembrie 2001.

- (92) În plus, în conformitate cu termenii contractului din 2001, Ryanair și BSCA au înființat o societate comună de promovare comercială, denumită Société de Promotion de Brussels South Charleroi Airport (denumită în continuare „Promocy”). Obiectul social al Promocy era dezvoltarea Charleroi și a regiunii sale prin exploatarea comercială a aeroportului ⁽⁶⁴⁾ (Promocy finanța, de exemplu, o parte din prețul biletelor promoționale ale Ryanair). BSCA și Ryanair trebuiau să contribuie în mod egal la funcționarea societății Promocy ⁽⁶⁵⁾. Astfel, BSCA și Ryanair au subscris în proporții egale capitalul social al societății Promocy, în valoare totală de 62 500 EUR. În plus, BSCA și Ryanair plăteau fiecare o contribuție de 4 EUR per pasager transportat de Ryanair cu plecare de pe aeroportul din Charleroi.
- (93) Taxele pentru fiecare pasager îmbarcat, aplicabile operațiunilor Ryanair în temeiul contractului din 2001, precum și contribuțiile la finanțarea societății Promocy, sunt sintetizate în tabelul 10.

Tabelul 10

Taxe aplicabile companiei Ryanair în temeiul contractului din 2001 ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Taxa de aterizare	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Taxa per pasager	7	7	7,38	7,5	7,88	8	8	8	8	8	8	8
Handling la sol	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
Suma totală netă plătită de Ryanair	5	5	5,58	5,76	6,14	6,26	6,52	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6

Întrucât tarifele prevăzute în Contractul din 2001 variază de la 1 aprilie, acestea sunt aplicate în mod proporțional pentru a putea fi comparate pe o bază anuală (1 ianuarie-31 decembrie).

⁽¹⁾ Taxe pentru fiecare pasager îmbarcat, conform datelor furnizate de răspunsul autorităților belgiene din 14 iulie 2011. Taxele pentru anii 2001-2003 sunt aceleași cu cele din 2004.

- (94) În schimb, compania Ryanair s-a angajat față de BSCA să își constituie o bază dintr-un anumit număr de aeronave (între două și patru) la Charleroi și să opereze cel puțin trei rotații pe zi și pe avion cu plecare de la Charleroi, pe perioada de 15 ani (2001-2016) care face obiectul contractului. Compania irlandeză asigură, astfel, administratorului aeroportului un trafic de pasageri care îi permitea să anticipeze venituri, fie din taxele de aeroport, fie din alte activități decât cele aeronautice. În conformitate cu contractul, dacă Ryanair și-ar fi încetat operațiunile la Charleroi în primii cinci ani ai contractului, compania ar fi fost obligată să restituie către BSCA participația la cheltuielile legate de deschiderea bazei Ryanair și contribuția de marketing. Începând cu cel de-al cincilea an de existență a contractului, suma rambursată se stabilește pe baza unei metode degresive ⁽⁶⁶⁾.

3.2.2. Decretul ministerial din 11 iunie 2004 și scrisoarea BSCA din 24 iunie 2004

- (95) Potrivit Belgiei, în temeiul dreptului național, decizia din 2004 a anulat *de facto* acordurile din 2001. De aceea, regiunea a decis să adopte, la 11 iunie 2004, un decret ministerial prin care să reducă, cu titlu promoțional, anumite taxe datorate pentru aterizarea aeronavelor pe aeroportul din Charleroi. Respectivul decret a intrat în vigoare cu efect retroactiv de la 13 februarie 2004. Acesta prevedea că, cu titlu promoțional, pentru toate

⁽⁶⁴⁾ Punctul 4 din anexa C la contractul încheiat între BSCA și Ryanair din 2 decembrie 2001

⁽⁶⁵⁾ Punctul 1.6 și anexa C la contractul încheiat între BSCA și Ryanair din 2 decembrie 2001.

⁽⁶⁶⁾ Articolul 2 din Contractul din 2001.

companiile aeriene, taxa datorată pentru aterizarea unei aeronave care operează pe o rută regulată a fost fixată la 1 EUR per pasager (adică tariful de care beneficia Ryanair în temeiul acordurilor încheiate în 2001). Această reducere generală nu se aplica decât pentru o perioadă de 36 de luni de la data intrării în vigoare a decretului ministerial.

- (96) Prin scrisoarea din 24 iunie 2004 ⁽⁶⁷⁾, BSCA s-a angajat față de Ryanair să continue aplicarea termenilor acordurilor din 2001 până la 31 martie 2006, garantând, în special, companiei un cost total de utilizare a serviciilor aeroportului de 5 EUR pentru fiecare pasager care pleacă, corespunzător nivelului care ar fi rezultat din aplicarea acordurilor din 2001 dacă acestea ar fi continuat să se aplice în 2005 și 2006 (a se vedea tabelul 10). Acest cadru comercial provizoriu era condiționat de nedepășirea unui plafon de două milioane de pasageri pe an pentru întreaga activitate aeroportuară ⁽⁶⁸⁾; cu toate acestea, în pofida unei ușoare depășiri a acestui plafon înregistrată în 2004 ⁽⁶⁹⁾, condițiile oferite companiei Ryanair nu au fost modificate în 2004 și 2005.

3.2.3. Actul adițional din 2005

- (97) Prin decretul din 3 februarie 2005, regiunea a delegat administratorilor aeroporturilor, printre care BSCA ⁽⁷⁰⁾, competența pentru stabilirea tarifelor taxelor de aeroport.
- (98) Începând de la 1 aprilie 2006, tariful general al taxelor de aterizare percepute de către BSCA a fost stabilit la 2 EUR per pasager îmbarcat; acest tarif de 2 EUR este indexat. În plus, un sistem de reduceri anuale în funcție de numărul de pasageri îmbarcați a fost instituit în conformitate cu tabelul 11.

Tabelul 11

Reduceri pentru taxele de aterizare aplicabile tuturor companiilor aeriene care operează pe aeroportul din Charleroi începând cu 1 aprilie 2006 ⁽¹⁾

Reduceri pe bază anuală		
Procentul de reducere (%)	De # pasageri îmbarcați	La # pasageri îmbarcați
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⁾ Scrisoarea autorităților belgiene din 14 iulie 2011 și <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>

- (99) La 9 decembrie 2005, BSCA a propus companiei Ryanair, care a acceptat, un nou acord comercial datat la 9 decembrie 2005 (denumit în continuare „actul adițional din 2005”) pentru perioada 1 aprilie 2006-31 decembrie 2015.

⁽⁶⁷⁾ Scrisoare trimisă Comisiei într-o scrisoare a autorităților belgiene din 13 septembrie 2004. Această scrisoare urma unui „Memorandum of Intent” (MOI), încheiat la 8 aprilie 2004.

⁽⁶⁸⁾ Punctul 3b al scrisorii din 24 iunie 2004.

⁽⁶⁹⁾ Numărul total de pasageri care au utilizat aeroportul în 2004 a fost de 2 034 140 (a se vedea tabelul 1).

⁽⁷⁰⁾ Articolele 35 și 36 din Decretul din 3 februarie 2005 privind redresarea economică și simplificarea administrativă. Aceste dispoziții au fost transpuse la aeroportul din Charleroi prin actul adițional nr. 4 la convenția de concesiune din 1991 între regiune și BSCA, care prevede la articolul 1 că „concesionarul stabilește și percepe de la utilizatori suma reprezentând taxele de aeroport datorate pentru utilizarea aeroportului pe care îl administrează”.

(100) În conformitate cu actul adițional din 2005:

- taxele de aterizare datorate de Ryanair se calculează pe baza tarifului general, care prevede o reducere de 50 % în cazul în care se depășește numărul de 200 000 de pasageri (cf. tabelul 11);
- tarifele de handling la sol care se aplică operațiunilor Ryanair sunt stabilite până în 2015, în conformitate cu tabelul 12;
- Ryanair este supusă unei noi taxe, denumită „*infrastructure access fee*”;
- contractul nu mai prevede nicio plată efectuată de BSCA către Promocoy.

Tabelul 12

Taxe aplicabile companiei Ryanair în conformitate cu actul adițional din 2005 ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Taxă de aterizare			[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]
Taxă per pasager			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Handling la sol			[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]
Accesul la infrastructură.			[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]
Suma totală netă plătită de Ryanair			[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]
Diferența față de Contractul din 2001			[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]

Valorile taxei de aterizare se bazează pe previziunile privind pasagerii companiei Ryanair la momentul semnării actului adițional din 2005.

⁽¹⁾ Taxe per pasager îmbarcat, conform datelor furnizate de răspunsul autorităților belgiene din 14 iulie 2011.

(101) Comisia constată că sumele per pasager plătite de Ryanair în conformitate cu tabelul 12 sunt, cu excepția anului [...], identice cu cele prevăzute de Contractul din 2001 ⁽⁷¹⁾ (cf. tabelul 10).

(102) În cele din urmă, contractul din 2005 prevede că, pentru o perioadă de cel puțin șase luni de la începerea utilizării noului terminal, Ryanair constituie la Charleroi o bază de patru aeronave cu un număr minim de [25-32] de rotații zilnice. În caz contrar, Ryanair va plăti o suprataxă de [10-25] %.

⁽⁷¹⁾ Previziunile regiunii nu țin cont de indexarea anuală a taxelor de aterizare, nici de creșterea numărului de pasageri ai companiei Ryanair peste 1,75 de milioane; aceste două corectări au un impact opus asupra valorii reale a taxelor per pasager plătite de Ryanair.

3.2.4. Actul adițional din 2010

- (103) La 1 ianuarie 2009, BSCA a introdus o taxă suplimentară pentru fiecare pasager, care trebuie plătită de toate companiile aeriene care operează de pe aeroportul din Charleroi, pentru pasagerii cu mobilitate redusă (denumită în continuare „taxa PMR”). Actul adițional nr. 7 la Convenția Regiunea/BSCA permite BSCA să stabilească o astfel de taxă, ceea ce, potrivit Belgiei, este în conformitate cu legislația Uniunii ⁽⁷²⁾. Taxa PMR a fost stabilită la 19,5 eurocenți per pasager îmbarcat în 2009 ⁽⁷³⁾.
- (104) Un act adițional la contractul încheiat între BSCA și Ryanair a fost încheiat printr-un schimb de scrisori între BSCA și Ryanair, la 6 decembrie 2010 (denumit în continuare „actul adițional din 2010”). Acesta prevede:
- o derogare privind nivelul general al taxei PMR, conform căreia Ryanair va plăti [1030] de eurocenți per pasager pentru perioada cuprinsă între 1 februarie 2009 și 31 ianuarie 2010; în plus, modalitățile de indexare a taxei PMR prevăd o reducere a taxei proporțională cu creșterea traficului generat de Ryanair ⁽⁷⁴⁾;
 - o reducere de [10-50] de eurocenți per pasager al Ryanair pentru tarifele de handling la sol.

3.2.5. Cesiunea acțiunilor deținute de BSCA în Promocy

- (105) La 31 martie 2010, BSCA a vândut companiei Ryanair participația sa de 50 % în Promocy ⁽⁷⁵⁾. BSCA a vândut acțiunile la valoarea lor contabilă, pentru o sumă totală de 31 100 EUR (adică 100 EUR per acțiune). Toate riscurile și responsabilitățile au fost transferate acționarului unic, și anume Ryanair.
- (106) Potrivit Belgiei, la momentul cesiunii, numerarul Promocy se ridica la 261 073 EUR (soldul activelor după deducerea capitalului și a rezervei legale) ⁽⁷⁶⁾. Prin urmare, BSCA a vândut jumătate din capitalul Promocy la un preț mult sub jumătate din valoarea numerarului.

4. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

4.1. Observațiile părților interesate privind măsurile în favoarea BSCA

4.1.1. Brussels Airport Company (denumită în continuare „BAC”)

(a) Observații primite în septembrie 2012, în urma adoptării deciziei de extindere din 2012

- (107) BAC consideră că toate măsurile de ajutor acordate BSCA, astfel cum sunt descrise în decizia de extindere din 2012, constituie ajutor de stat care nu poate fi declarat compatibil cu piața internă.
- (108) Potrivit BAC, niciuna dintre investițiile descrise în decizia de extindere din 2012 nu a făcut obiectul unei decizii obligatorii din punct de vedere juridic înainte de 12 decembrie 2000.
- (109) BAC consideră că niciuna dintre investițiile în infrastructură nu privea exercitarea autorității publice, deoarece toate acestea sunt elemente esențiale pentru activitățile economice ale operatorului, inclusiv lucrările pentru îmbunătățirea funcționării aeroportului (cum ar fi sistemele de aterizare sau prelungirea pistei) sau pentru favorizarea dezvoltării sale economice (parcări pentru automobile, căi de acces sau hale de întreținere).

⁽⁷²⁾ Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 iulie 2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului (JO L 204, 26.7.2006, p. 1).

⁽⁷³⁾ Această sumă este indexată anual, a se vedea <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>

⁽⁷⁴⁾ Taxa PMR pentru anul $N + 1 = [0,10 - 0,30]$ EUR \times Pasageri Ryanair 2009/Pasageri Ryanair anul N . Numărul de pasageri Ryanair 2009 este de 3 289 725.

⁽⁷⁵⁾ Promocy era întreprinderea comună („joint-venture”) între BSCA și Ryanair înființată în temeiul acordurilor din 2001.

⁽⁷⁶⁾ Răspunsul Belgiei transmis Comisiei la 18 martie 2014 și intitulat „răspuns la solicitarea de informații din partea Comisiei din 7 februarie 2014” (răspunsul la întrebarea 18).

(i) Plata de către BSCA a concesionării și a infrastructurilor

- (110) BAC susține că niciuna dintre măsurile de care a beneficiat BSCA, astfel cum sunt descrise în decizia de extindere din 2012, nu este în conformitate cu principiul investitorului în economia de piață (denumit în continuare „PIEP”). Având în vedere practicile din sector, rentabilitatea investiției percepută de Regiunea/SOWAER este mult mai mică decât cea la care s-ar aștepta un investitor privat ⁽⁷⁾.
- (111) Potrivit BAC, niciun ajutor pentru investiții acordat BSCA nu era limitat la minimumul necesar. Acest lucru se explică prin faptul că suma plătită de către BSCA pentru concesiune și infrastructură a rămas constantă între anii 2002 și 2010, cu excepția unei majorări în 2007, în timp ce numărul de pasageri și veniturile au crescut în cursul aceleiași perioade. Aceasta a dus la o creștere a valorii nete medii a infrastructurii pentru BSCA, în timp ce plățile nete medii au scăzut.

(ii) Servicii furnizate de către SOWAER societății BSCA și servicii rambursate de către regiune

- (112) În ceea ce privește serviciile furnizate de către SOWAER societății BSCA și serviciile rambursate de către regiune societății BSCA, BAC afirmă că, exceptând serviciile publice, cum ar fi poliția și vama, statul belgian nu intervine pentru nicio altă activitate din cadrul aeroportului din Bruxelles. BAC suportă costurile serviciilor de pompieri, de securitate și de întreținere. Plățile pentru serviciile legate de monitorizarea, înregistrarea și planificarea zborurilor sunt făcute direct către Belgocontrol de către companiile aeriene care utilizează aeroportul din Bruxelles. La aeroportul din Charleroi, companiile aeriene nu trebuie să plătească pentru a beneficia de aceste servicii. Ca atare, serviciile rambursate de către Regiunea valonă societății BSCA nu sunt legate de exercitarea autorității publice.
- (113) BAC consideră că aceste servicii nu constituie servicii de interes economic general, deoarece sunt inerente exploatarea unui aeroport și aspectelor esențiale ale activităților economice ale unui aeroport și nu îndeplinesc criteriile hotărârii Altmark.
- (114) BAC consideră că plățile efectuate pentru a rambursa BSCA în cadrul acestor servicii nu sunt în conformitate cu PIEP și constituie ajutor pentru exploatare. Dat fiind că plățile efectuate de BSCA către regiune pentru utilizarea infrastructurii sunt mai mici decât ceea ce un investitor privat ar fi considerat acceptabil, un astfel de investitor nu ar accepta efectuarea unor plăți suplimentare pentru servicii fără a beneficia de un randament corespunzător.
- (115) BAC subliniază că ajutoarele pentru exploatare nu pot fi declarate compatibile decât în circumstanțe excepționale și în condiții stricte în regiuni defavorizate. Niciuna dintre aceste condiții nu este îndeplinită în cazul aeroportului din Charleroi și ajutorul nu poate fi considerat compatibil cu piața internă.

(iii) Participarea SOWAER la majorarea capitalului BSCA

- (116) BAC exprimă îndoieli cu privire la faptul că majorarea de capital a BSCA din 3 decembrie 2002 a avut loc în conformitate cu PIEP. BAC subliniază, de asemenea, că, pentru a evalua dacă un investitor privat ar fi efectuat majorarea de capital, celelalte măsuri de ajutor de care beneficiază BSCA nu ar trebui să fie luate în considerare.

(iv) Impactul asupra concurenței

- (117) BAC susține că măsurile de ajutor au permis aeroportului din Charleroi să își consolideze poziția concurențială în raport cu alte aeroporturi și alte mijloace de transport, cum ar fi transportul feroviar de mare viteză, deoarece îi permit BSCA să perceapă taxe de aeroport scăzute. Acest lucru creează o diferență considerabilă între taxele aplicate la Bruxelles și cele aplicate la Charleroi, în special din cauza diferențelor în ceea ce privește taxele pentru pasageri și taxele legate de securitate. Taxele de aeroport percepute de BSCA sunt inferioare prețului pieței în raport cu aeroportul din Bruxelles și alte aeroporturi comparabile situate în zona pe care o deservește aeroportul din Charleroi (cum ar fi Eindhoven, Lille și Köln/Bonn).

⁽⁷⁾ BAC consideră că un investitor privat s-ar aștepta la o rentabilitate a investițiilor de cel puțin 14 milioane EUR (5 %) pe baza investiției de 281 de milioane EUR realizată de către SOWAER în infrastructurile BSCA. Cu toate acestea, SOWAER a beneficiat de un randament de numai 0,66 % după impozitul pe profit în 2009 și nici Regiunea valonă, nici SOWAER nu au beneficiat de alte venituri, cum ar fi dividende, între 2002 și 2007. Între 2007 și 2009, dividendele plătite erau mai mici de 400 000 EUR și, în 2010, Regiunea valonă a primit dividende în valoare de 4,66 milioane EUR. În plus, costurile privind infrastructura ale BSCA în comparație cu veniturile nu reprezentau decât 6,7 % în 2009, în timp ce acestea ar fi trebuit să figureze printre cele mai importante costuri pentru aeroport. Astfel, costurile anuale de amortizare ale BAC se ridică la 30 % din veniturile anuale.

(118) Potrivit BAC, această diferență a avut ca rezultat o pierdere de 2,5 milioane de pasageri între 2004 și 2011. Dezvoltarea aeroportului din Charleroi nu se datorează numai traficului suplimentar pe care aeroportul din Bruxelles nu l-ar fi generat, așa cum a fost demonstrat de faptul că creșterea medie anuală a unui eșantion de aeroporturi europene de referință a fost de 20,5 % în perioada 2005-2011, în timp ce traficul pe aeroportul din Bruxelles a rămas constant. În plus, creșterea destinațiilor și a frecvențelor la Charleroi a condus la eliminarea sau reducerea frecvențelor la aeroportul din Bruxelles pentru destinațiile respective.

(b) Observații primite în mai 2014, după publicarea orientărilor privind sectorul aviației referitoare la ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene

(119) BAC consideră că atât ajutoarele pentru investiții, cât și ajutoarele pentru exploatare de care a beneficiat BSCA sunt ajutoare de stat care nu pot fi considerate compatibile cu piața internă. Potrivit acestor observații, intrarea în vigoare a orientărilor privind sectorul aviației consolidează această concluzie.

(i) Ajutoare pentru investiții

(120) BAC consideră că ajutoarele pentru investiții de care a beneficiat BSCA constituie ajutoare de stat care ar trebui considerate incompatibile cu piața internă, întrucât acestea din urmă nu sunt proporționale cu obiectivele de interes comun (aeroportul Bruxelles Internațional nu era saturat) și nu sunt limitate la minimumul necesar.

(ii) Ajutoare pentru exploatare

1. Prezența ajutorului de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE

(121) Potrivit BAC, decizia de inițiere a procedurii s-a concentrat, în principal, pe diferența de tratament în ceea ce privește finanțarea acestor activități între Charleroi și alte societăți din cadrul aceluiași stat membru, și alte aeroporturi, precum aeroportul Bruxelles-National. În acest sens, BAC consideră că rambursarea de către Regiunea valonă în favoarea BSCA a costurilor acestor servicii constituie ajutor de stat și discriminare între BAC și BSCA în cadrul statului belgian, deoarece BAC trebuia să suporte singură aceste costuri.

2. Compatibilitatea măsurilor de ajutor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE

(122) Punctul 137 din orientările privind sectorul aviației referitoare la ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene ⁽⁷⁸⁾ (denumite în continuare „orientările privind sectorul aviației”) stabilește că trebuie îndeplinite o serie de criterii pentru ca ajutoarele pentru exploatare să fie considerate compatibile cu piața internă. Potrivit BAC, ajutoarele pentru exploatare de care a beneficiat BSCA nu îndeplinesc aceste criterii.

(a) Ajutorul nu contribuie la atingerea unui obiectiv de interes comun clar definit

(123) Într-adevăr, având în vedere că Charleroi și aeroportul Bruxelles-National concurează în aceeași zonă de deservire, ajutoarele acordate BSCA au condus, potrivit BAC, la o dublare a capacităților aeroportuare disponibile în Belgia. Astfel, capacitățile aeroportului din Charleroi ar fi fost extinse, în timp ce cele ale aeroportului din Bruxelles nu erau saturate. Prin urmare, suma numărului de pasageri la aeroportul din Charleroi și la cel din Bruxelles se ridica la 25,4 milioane în 2012, adică un număr care se situează sub capacitatea maximă pe care aeroportul din Bruxelles este în măsură să o ofere.

(b) Absența necesității intervenției statului

(124) BAC subliniază că traficul anual la Charleroi depășea 1 milion de pasageri în 2001-2002 și 3 milioane de pasageri în 2008-2009. Având în vedere categoriile stabilite de orientările privind sectorul aviației, BSCA ar fi trebuit să poată suporta singură majoritatea, dacă nu totalitatea, costurilor ocazionate la aeroportul din Charleroi în perioada vizată de ancheta Comisiei.

⁽⁷⁸⁾ A se vedea nota de subsol 8.

(125) Potrivit BAC, niciun ajutor pentru exploatare nu trebuie să fie acordat BSCA de la data intrării în vigoare a orientărilor privind sectorul aviației, întrucât traficul anual de pasageri a depășit cu mult pragul de trei milioane începând din 2009.

(c) Ajutorul este inadecvat, iar cuantumul acestuia disproporționat

(126) Potrivit BAC, sumele plătite de BSCA pentru serviciile următoare ar fi putut fi mai adecvate: suma pentru punerea la dispoziție a infrastructurilor aeroportuare, cea în schimbul serviciilor prestate de către SOWAER sau rambursarea de către Regiunea valonă a anumitor servicii. Potrivit BAC, ajutoarele de stat acordate BSCA nu au fost limitate la minimumul necesar și politici mai puțin restrictive privind concurența erau la dispoziția Regiunii valone și a SOWAER.

(d) Ajutorul produce efecte negative asupra concurenței și a schimburilor comerciale

(127) BAC subliniază, mai întâi, că, contrar preconizărilor de la punctul 131 din orientările privind sectorul aviației, planul de afaceri al BSCA nu a luat în considerare impactul dezvoltării activității lor asupra traficului de la aeroportul din Bruxelles.

(128) În plus, BAC atrage atenția Comisiei asupra faptului că prezentul caz nu poate fi comparat cu cel al aeroportului din Groningen, în cazul căruia Comisia a considerat ajutorul pentru exploatare ca fiind compatibil cu piața internă. Într-adevăr, în acest caz, Comisia a recunoscut necesitatea de a descongiona aeroportul din Schiphol și faptul că aeroporturile erau suficient de îndepărtate; două elemente nerelevante pentru cazul de față.

(129) Aceste ajutoare care au permis BSCA să scadă în mod artificial valoarea taxelor de aeroport au avut asupra BAC următoarele impacturi negative: o scădere semnificativă a frecvenței acestuia de către pasageri și o reducere a frecvențelor sau chiar eliminarea rutelor deservite și la aeroportul din Charleroi.

(130) În ceea ce privește scăderea numărului de pasageri la aeroportul Bruxelles-National, BAC subliniază faptul că originea acesteia este, în esență, un fenomen de absorbție a clienților săi de către BSCA. Astfel, potrivit BAC, în timp ce majoritatea aeroporturilor europene au înregistrat o creștere a frecvenței între anii 2005 și 2013, frecvența aeroportului Bruxelles-National a stagnat, în timp ce, în același timp, numărul de pasageri creștea la Charleroi.

(131) Potrivit BAC, fenomenul de absorbție a clienților explică, de asemenea, eliminarea unor rute la aeroportul Bruxelles-National și scăderea frecvenței anumitor zboruri. BAC stabilește, în special, o corespondență între zborurile eliminate la aeroportul Bruxelles-National, ca urmare a introducerii unor zboruri echivalente la aeroportul din Charleroi.

(132) BAC preconizează că, în decizia sa viitoare privind aceste ajutoare, Comisia prevede, în conformitate cu pragurile stabilite de noile orientări: (i) ca niciun ajutor pentru exploatare și pentru investiții să nu poată fi acordat BSCA începând de la data intrării în vigoare a noilor orientări; (ii) ca serviciile aeroportuare la Charleroi să fie impozitate la un nivel suficient pentru a acoperi costurile marginale generate.

4.1.2. *Brussels Airlines*

(a) Existența unui ajutor de stat acordat BSCA

(i) Activitate economică

(133) Brussels Airlines afirmă că serviciile de pompieri, de întreținere, de siguranță și securitate, precum și serviciile legate de aterizare, decolare și infrastructuri nu se încadrează în sfera misiunii sale de serviciu public, ci fac parte din activitatea economică care constă în gestionarea unui aeroport și nu ar trebui să fie subvenționate în mod discriminatoriu. Aceste servicii nu ar putea fi considerate drept servicii de interes economic general. Brussels Airlines susține că alte sectoare din Regiunea valonă finanțează propriile servicii de pompieri și că acesta este și cazul aeroportului din Bruxelles. Dat fiind că Regiunea valonă acoperă costurile legate de securitate la aeroportul din Charleroi, BSCA nu recuperează aceste costuri de la companiile aeriene, în timp ce aeroportul din Bruxelles nu a beneficiat de nicio compensație în acest sens. Pasagerii care pleacă din aeroportul din Bruxelles trebuie, de asemenea, să plătească taxa Aeronautice Civile din Belgia, ceea ce nu este cazul pentru pasagerii care pleacă din aeroportul din Charleroi.

(ii) Avantaj

- (134) Brussels Airlines nu consideră că Regiunea/SOWAER s-au comportat ca un operator privat într-o economie de piață atunci când au acordat sprijin pentru BSCA. Rentabilitatea BSCA pare crescută ca urmare a ajutoarelor, subvențiilor și măsurilor compensatorii, fără de care marja sa de profit ar fi fost în mod constant negativă. Brussels Airlines se întreabă, de asemenea, dacă rentabilitatea combinată a BSCA și a SOWAER reflectă practici îndreptate către piață. Brussels Airlines susține că regiunea nu acționează ca un investitor privat, întrucât un astfel de investitor nu ar investi într-o întreprindere care înregistrează pierderi din punct de vedere structural.

(iii) Denaturarea concurenței

- (135) Între 2004 și 2012, în timp ce frecventarea aeroportului din Charleroi de către pasagerii pe distanță scurtă s-a triplat, cea a aeroportului din Bruxelles a stagnat, având în vedere că rata sa de frecvență în 2012 este identică cu cea din 2004. Brussels Airlines adaugă că, în ceea ce privește compania sa, numărul de pasageri a trecut de la [...] milioane la [...] milioane. Având în vedere aceste constatări și ca urmare a faptului că, luate împreună, frecvențele aeroporturilor au crescut cu 34 %, Brussels Airlines concluzionează că aeroportul din Charleroi a beneficiat de întreaga creștere. Brussels Airlines constată că, din 2004 până în 2007, alte aeroporturi europene au cunoscut creșteri importante (peste 20 %), dar creșterea de la Charleroi nu se datorează numai unei creșteri a traficului, ci și faptului că un mare număr de pasageri care, de obicei, frecventau aeroportul din Bruxelles ar fi preferat aeroportul din Charleroi. Brussels Airlines estimează această pierdere la [...] milioane de pasageri pe an în beneficiul aeroportului din Charleroi, adică o pierdere de venituri estimată la mai mult de [...] milioane EUR pe an.

(b) Temei juridic pentru evaluarea compatibilității ajutoarelor acordate BSCA

- (136) Potrivit Brussels Airlines, Comisia nu dispune de niciun temei juridic pentru a autoriza un ajutor pentru exploatare care: (i) a fost acordat înainte de data intrării în vigoare a orientărilor privind sectorul aviației; și (ii) era incompatibil cu piața internă la momentul în care a fost acordat. O aplicare retroactivă a orientărilor privind sectorul aviației contravine principiilor generale de drept și, în special, după cum este cazul în speță, atunci când condițiile pentru autorizarea ajutorului pentru exploatare sunt mai puțin stricte comparativ cu situația din trecut.
- (137) În primul rând, principiile privind securitatea juridică și neretroactivitatea legislației europene exclud posibilitatea ca vreo reglementare a Uniunii Europene să intre în vigoare înainte de publicarea sa, cu excepția unor circumstanțe excepționale. În speță, potrivit Brussels Airlines, nu suntem în prezența unor circumstanțe excepționale.
- (138) În al doilea rând, în Comunicarea Comisiei privind stabilirea normelor aplicabile pentru evaluarea ajutoarelor ilegale, s-a stabilit că Comisia trebuie să evalueze întotdeauna compatibilitatea ajutorului ilegal cu piața internă din perspectiva criteriilor instrumentelor juridice în vigoare la momentul acordării ajutorului. Prin urmare, potrivit Brussels Airlines, Comisia nu se poate îndepărta de propriile norme fără a încălca principiile generale de drept (egalitatea de tratament, încrederea legitimă). Potrivit Brussels Airlines, nu există, prin urmare, niciun motiv legitim să nu se aplice această Comunicare în acest caz.
- (139) În cele din urmă, ajutoarele pentru exploatare sunt, în mod inerent, incompatibile cu piața internă. Potrivit Brussels Airlines, acest principiu a fost stabilit în mod clar în orientările din 2005.
- (140) Brussels Airlines consideră că abordarea Comisiei este cu atât mai inacceptabilă în acest caz cu cât:
- anterior, Comisia interzisese măsurile în cauză, de care aeroportul din Charleroi beneficiase;
 - în decizia de extindere din 2012, Comisia a extins domeniul de aplicare al măsurilor care fac obiectul procedurii de examinare;
 - în conformitate cu decizia de extindere a procedurii, măsurile examinate sunt în mod vădit incompatibile cu piața internă.

- (141) În consecință, potrivit Brussels Airlines, Regiunea valonă și BSCA au fost pe deplin informate cu privire la normele aplicabile în materie de ajutoare de stat. Prin urmare, interdicția privind ajutoarele de stat nu ar fi contrară principiului încrederii legitime. Dimpotrivă, ar fi deosebit de nedrept să se justifice retroactiv comportamentul lor ilegal în detrimentul unor părți terțe și, în special, în detrimentul celor care au respectat normele. Echilibrul intereselor prezente impune, în mod clar, interzicerea ajutorului în cauză.
- (142) Potrivit Brussels Airlines, prin aplicarea retroactivă a orientărilor privind sectorul aviației la ajutoarele pentru exploatare considerate în mod vădit incompatibile, Comisia recunoaște în mod implicit o astfel de incompatibilitate.
- (c) Compatibilitatea ajutoarelor acordate BSCA pe baza noilor orientări privind sectorul aviației
- (i) Obiectiv de interes general
- (143) Brussels Airlines atrage atenția Comisiei asupra faptului că efectele pozitive estimate ale politicilor de ajutor public, cum ar fi dezvoltarea și accesibilitatea regiunilor, sunt incerte.
- (144) Fenomenul de fagocitare a traficului aeroporturilor stabilite în favoarea aeroporturilor regionale conduce, potrivit Brussels Airlines, la multe alte consecințe negative:
- în primul rând, întrucât sunt create capacități în timp ce altele rămân disponibile, se asistă la suprapunerea ineficienței a infrastructurii. În sprijinul acestui argument, Brussels Airlines subliniază că, în perioada analizată (2000-2012), capacitatea disponibilă la aeroportul Bruxelles-National era suficientă pentru a primi un număr mai mare de pasageri. De exemplu, în 2011, capacitatea de primire a aeroportului din Bruxelles era de maximum 28 de milioane de pasageri, în timp ce doar 18,8 milioane de pasageri au frecventat acest aeroport. În același timp, Charleroi era frecventat de 5,9 milioane de pasageri atunci când capacitatea sa de primire se ridica la 67 milioane. Suma capacităților de primire ale celor două aeroporturi în 2011 este de 24,7 milioane, adică o capacitate totală mai mică decât capacitatea maximă a aeroportului din Bruxelles singur;
 - în al doilea rând, Brussels Airlines subliniază că dezvoltarea activității aeroportului din Charleroi în detrimentul celei a aeroportului Bruxelles-National și a Brussels Airlines ar avea un impact social și economic negativ. Brussels Airlines compară valoarea adăugată directă și indirectă a aeroporturilor din Bruxelles și din Charleroi din 2007 până în 2009. Valoarea adăugată a aeroportului din Charleroi s-ar ridica la 38 de milioane EUR, în timp ce cea a aeroportului Bruxelles-National s-ar ridica la 358 de milioane EUR. Brussels Airlines se referă, de asemenea, la numărul de locuri de muncă create direct și indirect de către aeroporturi între 2007 și 2009. În timp ce ocuparea forței de muncă la aeroportul din Charleroi a crescut în această perioadă cu 589 ENI (echivalent normă întreagă), la aeroportul din Bruxelles, aceasta a scăzut cu 1 057. În timp ce numărul de pasageri la aeroportul din Charleroi a crescut considerabil între 2007 și 2009, contrar celui de la Bruxelles-National, nivelul de ocupare a forței de muncă direct și indirect nu a crescut atât de mult încât să compenseze reducerea locurilor de muncă de la aeroportul din Bruxelles;
 - în sfârșit, potrivit Brussels Airlines, fenomenul de fagocitare a avut un impact negativ asupra rentabilității companiilor tradiționale în favoarea companiilor low-cost a căror rentabilitate se datorează, în principal, subvențiilor. Potrivit Brussels Airlines, în timp ce rentabilitatea medie a AEA (*Association of European Airlines*) este scăzută sau chiar negativă pe parcursul întregii perioade examinate (profitul înainte de deducerea dobânzilor și a impozitelor se ridica la 0,9 miliarde EUR în 2000 și la 0,4 miliarde EUR în 2012), rentabilitatea Ryanair este substanțială (profitul înainte de deducerea dobânzilor și a impozitelor se ridica la 84 de milioane EUR în 2000 și la 617 milioane EUR în 2012). Cu toate acestea, potrivit Brussels Airlines, această rentabilitate este accentuată datorită subvențiilor primite în aeroporturi. Potrivit Brussels Airlines, fără acest sprijin (estimat la 720 de milioane EUR în 2011), rentabilitatea Ryanair ar fi fost redusă în mod substanțial sau chiar ar fi fost negativă.
- (145) În plus, Brussels Airlines subliniază faptul că ajutorul pentru exploatare a fost acordat aeroportului din Charleroi, în timp ce: (i), acest aeroport este situat în aceeași zonă pe care o deservește aeroportul Bruxelles-National; și (ii) acesta din urmă avea încă capacități disponibile. În consecință, potrivit Brussels Airlines, un plan de afaceri bazat pe previziuni de trafic de mărfuri și pasageri ar fi trebuit să identifice impactul potențial al dezvoltării acestui aeroport asupra traficului aeroportului din Bruxelles. Brussels Airlines subliniază că o astfel de evaluare nu a fost niciodată realizată. În orice caz, dacă o astfel de evaluare ar fi fost efectuată, aceasta ar fi arătat o creștere a traficului la aeroportul din Charleroi, în detrimentul traficului la aeroportul din Bruxelles. Potrivit Brussels Airlines, acest rezultat ar fi fost corespunzător realității: o creștere a cotelor de piață ale aeroportului din Charleroi, corelată cu o scădere a cotelor de piață ale aeroportului Bruxelles-National și cu scăderea frecvenței și/sau închiderea mai multor rute ale Brussels Airlines. Prin urmare, Brussels Airlines reiterează faptul că ajutoarele

pentru exploatare acordate BSCA nu au contribuit la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun. Dimpotrivă, aceste măsuri au condus la o utilizare incorectă și o risipă a resurselor.

(ii) Necesitatea ajutorului

- (146) Brussels Airlines reamintește că, pentru a beneficia de ajutoare pentru exploatare, orientările privind sectorul aviației prevăd că traficul anual al unui aeroport nu trebuie să depășească trei milioane de pasageri. Brussels Airlines subliniază că acest prag a fost depășit încă din 2009. În plus, Brussels Airlines constată că ajutoarele pentru exploatare de care a beneficiat BSCA au rămas stabile între 2002 și 2008, în timp ce, teoretic, BSCA ar fi trebuit să fie în măsură să își acopere o parte din ce în ce mai mare din costurile sale de exploatare. În plus, începând cu anul 2009, aeroportul din Charleroi ar fi trebuit să fie în măsură să își acopere costurile de exploatare și nu era eligibil pentru a primi alte ajutoare pentru exploatare.

(iii) Caracterul neadecvat al ajutorului.

- (147) Potrivit Brussels Airlines, chiar și în cazul în care s-ar dovedi că ajutorul pentru exploatare era încă necesar la aeroportul din Charleroi în 2008, este totuși cert că finanțarea publică a BSCA prin intermediul ajutoarelor de stat era o politică inadecvată, întrucât aeroportul din Charleroi nu era rentabil. În plus, Brussels Airlines subliniază că toate măsurile în cauză au un caracter inadecvat din cauza faptului că, potrivit informațiilor pe care le deține, Regiunea valonă nu a încercat să compare, a priori, măsurile sale de ajutor cu măsuri susceptibile de a denatura mai puțin concurența.

(iv) Denaturarea concurenței.

- (148) Brussels Airlines reamintește că aeroportul din Charleroi este situat în aceeași zonă pe care o deservește aeroportul din Bruxelles și că acesta din urmă avea încă, în cursul perioadei examinate, capacități disponibile. În plus, Brussels Airlines subliniază că, dacă numărul pasagerilor a crescut la aeroportul din Charleroi, cel de la aeroportul Bruxelles-National a stagnat sau chiar a scăzut în ultimii ani, în ciuda faptului că traficul aerian a crescut, în general, în toate țările europene.

4.1.3. Asociația reprezentanților companiilor aeriene (BAR)

(a) Observații primite în urma deciziei de extindere din 2012

- (149) BAR susține că la aeroportul din Bruxelles, costurile pentru serviciile de terminal (taxe), costurile legate de securitate și anumite costuri în materie de siguranță, precum și costurile pentru serviciile de pompieri sunt suportate de către utilizatorii săi, în timp ce în aeroporturile regionale, acestea sunt suportate de către autoritățile aeroportuare sau regionale. Potrivit BAR, acesta este un avantaj semnificativ pentru aeroporturile regionale.

(b) Observațiile primite în urma publicării orientărilor privind sectorul aviației referitoare la ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene.

(i) Cu privire la denaturarea concurenței cauzată de ajutorul pentru exploatare în favoarea Brussels South Charleroi Airport (BSCA)

- (150) BAR reamintește pe scurt natura ajutoarelor în cauză: ajutoare pentru exploatare primite de BSCA, acordate de Regiunea valonă, „probabil transferate companiei Ryanair, cel puțin în parte”.

- (151) BAR critică faptul că Comisia, anunțând că dorește să aplice principiile enunțate în orientările privind sectorul aviației „în toate cazurile care vizează ajutoare pentru exploatare acordate unor aeroporturi, chiar dacă ajutorul a fost acordat înainte de 4 aprilie 2014”, încalcă principiul securității juridice și adoptă o abordare opusă celei pe care o preconiza în 2002 în comunicarea sa privind stabilirea normelor aplicabile evaluării ajutoarelor de stat ilegale, deoarece, potrivit BAR, aceasta prevede că ajutoarele trebuie să fie examinate „în lumina dispozițiilor în vigoare la data acordării ajutorului”. În plus, BAR consideră că această schimbare de politică a Comisiei încalcă, de asemenea, principiul motivării, întrucât Comisia nu explică de ce evoluția sectorului aviației ar avea un impact asupra examinării ajutoarelor pentru exploatare anterioare, nici motivul pentru care numai acestea din urmă sunt vizate, nu și ajutoarele anterioare pentru înființare sau pentru investiții. În această privință, BAR subliniază că, în cazul în care Comisia ar declara un ajutor acordat în trecut ca fiind compatibil cu piața internă, în timp ce,

anterior, acesta fusese considerat incompatibil, acest lucru ar contraveni nu numai principiilor generale menționate mai sus, ci și principiilor bunei administrări și încrederii legitime.

(152) Potrivit BAR, măsurile de ajutor în cauză, inclusiv cele acordate în trecut în favoarea BSCA, nu sunt compatibile cu piața internă, chiar dacă sunt examinate în lumina dispozițiilor din orientările privind sectorul aviației, pentru următoarele motive:

— măsurile de ajutor nu sunt necesare: BSCA a depășit pragul de un milion de pasageri, având în vedere că primește șase milioane și trebuie, prin urmare, să fie în măsură să își acopere costurile de exploatare. În toate cazurile, ajutorul pentru exploatare nu poate fi declarat nici compatibil, întrucât BSCA a înregistrat trei milioane de pasageri, nici necesar în perioada care l-a precedat, întrucât BSCA ar fi trebuit să fie în măsură să își acopere costurile de exploatare.

— ajutorul este și a fost anticoncurențial: potrivit BAR, dat fiind că BSCA este amplasat în aceeași zonă pe care o deservește aeroportul Bruxelles-National, care dispunea de capacități de rezervă, Regiunea valonă ar fi trebuit să țină cont de acest lucru în momentul acordării ajutorului, ceea ce nu a fost cazul.

(ii) Observații suplimentare privind condițiile de concurență echitabile

(153) Potrivit BAR, dacă BSCA consideră că anumite ajutoare destinate prestării anumitor servicii publice la aeroport trebuie să fie autorizate, este necesar ca acestea din urmă să fie comparate cu aceleași servicii prestate la aeroportul Bruxelles-National. Cu toate acestea, BAR subliniază că anumite servicii prestate la BSCA sunt considerate servicii publice, în timp ce la aeroportul Bruxelles-National nu sunt considerate astfel.

(154) BAR insistă asupra faptului că perceperea taxelor de aeroport nu trebuie să conducă la o situație de discriminare între utilizatori. BAR se referă, în special, la reducerile de care beneficiază Ryanair în ceea ce privește taxele de aeroport și de care nu beneficiază celelalte companii care își desfășoară activitatea în acest aeroport, și la faptul că taxele de aeroport la aeroportul Bruxelles-National sunt mult mai ridicate.

(155) BAR reamintește că, din momentul în care aeroportul din Bruxelles a fost privatizat, prestările de servicii de către acesta nu mai sunt considerate în mod expres ca aparținând sferei publice. Aceste prestări sunt „activități reglementate” pentru care taxele plătite de utilizatori sau de pasageri ai aeroportului sunt controlate în conformitate cu o formulă.

(156) În plus, BAR atrage, de asemenea, atenția Comisiei asupra ipotezei unor subvenții încrucișate, deoarece Ryanair își desfășoară activitatea în același timp la Charleroi și la aeroportul Bruxelles-National. În cazul în care o astfel de ipoteză este corectă, aceasta ar fi, în mod clar, o denaturare a concurenței.

4.1.4. Asociația companiilor europene de navigație aeriană (AEA)

(a) Observațiile primite în urma deciziei de extindere din 2012

(157) AEA susține că subvențiile acordate aeroporturilor regionale pot fi acceptate doar în cazul în care acestea aduc beneficii tuturor utilizatorilor aeroportului fără discriminare și nu creează o denaturare între aeroporturile situate în aceeași zonă de deservire. AEA recunoaște că aeroporturile își pot adapta infrastructurile pentru a satisface necesitățile specifice ale utilizatorilor, în măsura în care principiile legate de transparență, de relația cu costurile și de nediscriminare sunt respectate.

4.1.5. Air France

(a) Observațiile primite în urma deciziei de extindere din 2012

(158) Air France solicită Comisiei să nu aprobe ajutoarele care, în opinia sa, sunt ajutoare pentru exploatare care denaturează concurența între transportatorii aerieni, precum și între aeroporturi. Air France consideră că Comisia ar trebui să facă o comparație exhaustivă între taxele aplicate la aeroportul din Charleroi și cele aplicate la aeroporturile situate în aceeași arie teritorială, în special la aeroportul Bruxelles-National.

- (159) În plus, Air France contestă aplicarea retroactivă a orientărilor privind sectorul aviației la cazurile privind ajutoare pentru exploatare acordate aeroporturilor, chiar dacă aceste ajutoare au fost acordate înainte de publicarea lor, din mai multe motive:
- potrivit companiei Air France, aplicarea retroactivă a orientărilor privind sectorul aviației favorizează operatorii lipsiți de scrupule prin legitimarea unor comportamente care nu erau conforme cu normele aplicabile la data la care acestea au fost puse în aplicare. În schimb, această abordare penalizează actorii care au respectat orientările precedente neprimind fonduri publice;
 - aplicarea retroactivă a orientărilor privind sectorul aviației la ajutoarele pentru exploatare acordate aeroporturilor este contrară principiilor generale de drept și jurisprudenței europene.
- (160) Air France susține că noile orientări vor avea drept rezultat favorizarea noilor operatori în detrimentul operatorilor tradiționali. Prin faptul că permit unei noi companii aeriene să plătească numai costul marginal legat de activitatea sa, acestea discriminează operatorii tradiționali ai aeroportului care sunt supuși unor taxe mai mari.
- (161) În cele din urmă, Air France reamintește că, deși condiția privind accesibilitatea nediscriminatorie la infrastructura unui aeroport poate părea îndeplinită cu ușurință în teorie, în practică lucrurile stau cu totul altfel, anumite modele de afaceri fiind dezavantajate în mod intenționat.

4.1.6. BSCA

(a) Observații primite în urma deciziei de extindere din 2012

- (162) BSCA invită Comisia să închidă ancheta, având în vedere absența ajutorului de stat în favoarea sa sau în favoarea partenerilor săi comerciali.
- (163) În primul rând, BSCA consideră că timpul scurs de la începutul cazului este de natură să dea naștere unei încrederi legitime din partea BSCA și a utilizatorilor săi. BSCA reamintește faptul că Comisia a fost deja informată, în cadrul primei sale anchete care a condus la decizia din 2004, cu privire la mecanismul instituit de Regiunea valonă și BSCA în 1991 în temeiul contractului de concesiune din 1991 și al modificărilor ulterioare ale acestuia. Prin urmare, BSCA obiectează cu privire la extinderea domeniului de aplicare al măsurilor care fac obiectul examinării de către Comisie.
- (164) BSCA atrage atenția Comisiei asupra importanței aeroporturilor regionale în ceea ce privește dezvoltarea economică și socială, accesibilitatea regiunii, precum și turismul. BSCA consideră că liberalizarea transportului aerian a determinat apariția unei noi categorii de pasageri, axați pe *city trips* și călătorii de scurtă durată pentru motive familiale, precum și a unor noi modele de afaceri cu costuri reduse care răspund acestei noi cereri. BSCA consideră, prin urmare, că se află numai la un nivel foarte scăzut de concurență cu aeroportul Bruxelles-National. În această privință, BSCA subliniază impactul foarte limitat al deschiderii, în trecut, a unei rute între Dublin și aeroportul Charleroi Bruxelles Sud asupra aeroportului Bruxelles-National⁽⁷⁹⁾. BSCA își justifică succesul prin politica dinamică pusă în practică de autoritățile valone în ultimii ani, precum și prin flexibilitatea infrastructurii sale și dinamismul echipelor de la aeroport.
- (165) În ceea ce privește serviciile de interes general, BSCA reamintește că, începând cu 1991, primește o compensație pentru serviciile de interes economic general, astfel cum sunt definite la articolul 25 din caietul de sarcini convenit cu autoritățile publice valone. BSCA contestă analiza făcută de Comisie în decizia sa din 21 martie 2012, respingând caracterul neeconomic al acestor activități. Administratorul consideră că este vorba, pe de o parte, de o schimbare de poziție a Comisiei în raport cu practica sa decizională existentă și, pe de altă parte, de o necunoaștere a normelor internaționale și europene privind siguranța și securitatea transporturilor. BSCA reamintește Comisiei că transferul acestor servicii de interes general exercitate anterior de administrație a fost realizat din motive legate de buna gestionare și de flexibilitate. Prin urmare, compensația acordată de către autoritățile valone este plafonată, justificată pe baza costurilor și nu aduce niciun beneficiu pentru BSCA. Pentru a evita orice supracompensare este pus în aplicare un sistem de control.
- (166) În ceea ce privește creșterea de capital, BSCA reamintește că Comisia nu a exprimat nicio îndoială în timpul primei anchete și consideră că aceasta este în conformitate cu principiul investitorului privat în economia de

⁽⁷⁹⁾ Decizia 2004/393/CE, considerentul 300.

piață. Administratorul adaugă că această creștere a fost decisă pe baza unui plan de afaceri credibil și realist și că era justificată de nevoile sale în contextul dezvoltării considerabile a activităților sale. În această privință, BSCA subliniază faptul că Comisia menționase deja în 2004 că rezultatele preconizate pentru 2003 erau mai mari decât se preconiza în planul de afaceri pentru anul 2001. În mod similar, numărul de pasageri în tranzit prin BSCA, precum și veniturile din exploatare în 2011 depășesc estimările cuprinse în același plan de afaceri. În cele din urmă, potrivit BSCA, dezvoltarea activităților BSCA în parteneriat cu Ryanair, ar fi permis SOWAER să profite de rezultatele bune obținute de BSCA pentru a obține un câștig substanțial cu ocazia vânzării unei părți a acțiunilor sale în 2009.

4.2. **Observații ale părților interesate cu privire la măsurile acordate în favoarea Ryanair**

4.2.1. *Britannia*

(observații primite în urma deciziei de inițiere a procedurii din 2002)

- (167) Compania aeriană Britannia consideră că este normal ca anumite aeroporturi să fie în măsură să furnizeze un sprijin pentru marketing și reduceri în funcție de volumul de pasageri furnizat de companii, în special în cazul aeroporturilor care nu sunt încă bine stabilite. Totuși, aceste avantaje trebuie să rămână proporționale, realiste și limitate în timp. Britannia este preocupată de inegalitatea creată între companiile aeriene concurente în cazul de față. Taxele de aeroport sunt inegale și nerealiste, în timp ce companiile low-cost utilizează piste, terminalele sau dispozitivele de securitate în același fel ca și celelalte companii aeriene.

4.2.2. *Scandinavian Airlines*

(observații primite în urma deciziei de inițiere a procedurii din 2002)

- (168) SAS reamintește că liberalizarea spațiului aerian european a condus la creșterea concurenței dintre companiile aeriene tradiționale și a permis, de asemenea, crearea de noi companii care au dezvoltat noi concepte de afaceri. Este deosebit de important ca această concurență să respecte un cadru de reglementare aplicat în mod transparent și nediscriminatoriu.

4.2.3. *KLM Royal Dutch Airlines*

(observații primite în urma deciziei de inițiere a procedurii din 2002)

- (169) KLM explică faptul că companiile aeriene low-cost și companiile aeriene tradiționale oferă produse diferite și că fiecare își are „rațiunea sa”, atât pe plan comercial, cât și operațional. Companiile low-cost evită, în general, aeroporturile mari a căror logistică poate fi complicată, iar costurile de utilizare ridicate: acestea optează pentru platforme regionale care le permit să opereze rotații rapide cu costuri mai mici. Aceste evoluții nu ar trebui puse sub semnul întrebării, dar nu pot justifica ajutorul. Potrivit KLM, avantajele primite de Ryanair la Charleroi se extind dincolo de ceea ce este permis în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, iar compensația acceptată de către Ryanair, care constă în constituirea unei baze dintr-un anumit număr de avioane pe aeroportul din Charleroi, nu schimbă nimic în această situație.

4.2.4. *Air France*

(observații primite în urma deciziei de inițiere a procedurii din 2002)

- (170) Air France consideră că reducerea taxelor aplicabile companiei Ryanair și preluarea acestora de către Regiunea valonă și BSCA creează un dezavantaj pentru concurenții Ryanair care asigură legături pe piața intracomunitară. Reducerea taxei de aterizare permite companiei Ryanair să își diminueze costurile de exploatare și, de fapt, o face mai competitivă decât concurenții săi, nu numai cu privire la zborurile pe care le operează cu plecare sau cu sosire la Charleroi, ci în întreaga rețea a Ryanair. Angajamentul de despăgubire oferit de Regiunea valonă este, de asemenea, considerat un avantaj care garantează companiei Ryanair stabilitatea condițiilor de exploatare, în timp ce „practica de a utiliza orice platformă aeroportuară demonstrează că mediul comercial și de reglementare nu este rigid. Astfel, valoarea taxelor aeroportuare poate crește cu ușurință dacă administratorul este obligat să finanțeze măsuri specifice, eventual cu scopul de a servi interesele altor transportatori care doresc să își desfășoare activitatea la Charleroi; în plus, evoluția măsurilor privind mediul poate, de asemenea, să modifice condițiile de utilizare a unui aeroport”.

4.2.5. Austrian Airlines

(observații primite în urma deciziei de inițiere a procedurii din 2002)

- (171) Potrivit Austrian Airlines, apariția companiilor aeriene low-cost a condus la o cursă pentru subvenții între aeroporturi și regiuni care doresc să fie deservite de acești transportatori. Aceste evoluții pun sub semnul întrebării principiul plății pentru disponibilitatea infrastructurilor, câtă vreme acesta reprezintă una dintre regulile de bază ale aviației civile la nivel mondial. Ajutorul acordat nu este degresiv, este independent de succesul înregistrat de Ryanair cu privire la legăturile pe care le deservește și aduce beneficii numai unei singure companii aeriene, ceea ce generează discriminare. Austrian concluzionează că „cooperări” precum cele observate între Ryanair și Regiunea valonă conduc la denaturări semnificative ale concurenței dintre companiile aeriene și sunt în mare măsură incompatibile cu buna funcționare a pieței interne a aviației.

4.2.6. Asociația riveranilor și a locuitorilor din localitățile aflate în apropierea aeroportului din Charleroi-Gosselies (ARACH)

(observații primite în urma deciziei de inițiere a procedurii din 2002)

- (172) ARACH este preocupată de faptul că ajutoarele financiare acordate companiei Ryanair conduc la „dezvoltarea nelimitată a aeroportului” în cadrul unui sit urban și că, „în calitate de cetățeni și contribuabili, suntem preocupați de ajutoarele de stat puse sub semnul întrebării acordate unei societăți private, deoarece este vorba de o utilizare abuzivă a resurselor bugetare ale Regiunii valone”.

4.2.7. Partea interesată A

(observații primite în urma deciziei de inițiere a procedurii din 2002)

- (173) Partea interesată A afirmă că este „foarte preocupată” de subvențiile acordate de colectivitățile publice care afectează condițiile de concurență între diferite modalități de transport: „Astfel, compania Ryanair beneficiază în special de subvenții publice pentru legătura Charleroi-Londra, în timp ce Eurostar, exploatat în comun de SNCB, căile ferate britanice și SNCF nu beneficiază de astfel de subvenții. Cu toate acestea, cele două mijloace de transport sunt în concurență directă pe ruta Bruxelles-Londra. Operatorii feroviari sunt singurii responsabili de a realiza comunicarea pentru aprobarea rutei, de a achiziționa echipamentele și sistemele de comandă, de a plăti taxele de infrastructură și de tunel etc. Prin urmare, egalitatea de tratament între concurenți este perturbată”.

4.2.8. Partea interesată B

(observații primite în urma deciziei de inițiere a procedurii din 2002)

- (174) Partea interesată B subliniază că avantajele acordate companiei Ryanair reduc structura costurilor acesteia și îi permit să aplice tarife mai mici. Aceste practici afectează condițiile de concurență, indiferent dacă aceste companii operează cu plecare de la Charleroi sau de la aeroportul Bruxelles-National și indiferent de rutele deservite. Concurența între companii denumite „low-cost” nu este doar o concurență care trebuie analizată pentru fiecare rută în parte. Pentru mulți călători, Veneția sau Barcelona sunt destinații interschimbabile. Concurența are loc, prin urmare, pe toate rutele.
- (175) Această întreprindere explică faptul că costurile directe cu plecare de la Bruxelles se ridică la 32,14 EUR per pasager, în comparație cu 5 EUR pentru Ryanair cu plecare de la Charleroi ⁽⁸⁰⁾.
- (176) Chiar dacă serviciile de handling la sol sunt mai limitate pentru Ryanair decât pentru alte companii aeriene, această parte interesată precizează că foarte multe servicii de handling la sol sunt, totuși, necesare pentru toate companiile. Faptul că piața serviciilor de handling la sol este deschisă concurenței la aeroportul Bruxelles-National înseamnă că costurile de asistență nu ar trebui, în mod normal, să fie mult mai mari la aeroportul Bruxelles-

⁽⁸⁰⁾ Costuri directe per aeronavă și per rotație cu plecare de la Bruxelles-National, care cuprind taxele de aterizare, taxele pentru pasageri, alte taxe și costurile de handling la sol). Pe baza unui volum estimat la 1 700 000 de pasageri în 2003, diferența de cost se ridică la 23 milioane EUR.

National decât la aeroportul din Charleroi. Costurile de asistență sunt, în general, mai ridicate la aeroporturile mici decât la aeroporturile mari, în măsura în care societățile nu reușesc, în general, să atingă dimensiunea critică pentru realizarea de economii de scară. Această parte interesată estimează că Ryanair a economisit 17 milioane EUR în 2003 din costul real al serviciilor de handling la sol și din taxa de aterizare. De asemenea, se dovedește că BSCA nu ar fi luat în considerare efectele Directivei 96/67/CE a Consiliului ⁽⁸¹⁾: aeroportul ar trebui să ajungă destul de repede la două milioane de pasageri pe an, iar BSCA va trebui să aplice directiva la acest prag și să deschidă piața serviciilor de handling la sol pentru alți operatori.

- (177) BSCA nu ar fi acționat ca un investitor privat într-o economie de piață, ci pentru motive politice și sociale, conform instrucțiunilor primite din partea Regiunii valone. Contractul pe o perioadă de 15 ani nu va permite, probabil, BSCA să devină o afacere profitabilă și se preconizează că acesta va continua să se confrunte cu probleme operaționale. Perspectiva unei rentabilități a investiției poate fi pusă în pericol de o retragere a Ryanair ⁽⁸²⁾.
- (178) BSCA ar primi contribuții din partea Regiunii valone, indiferent că este vorba de veniturile din taxa de aeroport, la o cotă de 65 %, sau de punerea la dispoziție în mod gratuit a infrastructurii, în timp ce Regiunea valonă plătește o contribuție către SOWAER. În principiu, fiecare plată efectuată de Regiunea valonă trebuie să fie limitată la compensarea costurilor legate de obligațiile de serviciu public care îi revin BSCA, iar situația nu este foarte clară în această privință.
- (179) În ceea ce privește această societate, care recunoaște că uneori a beneficiat și de avantaje de „marketing” pentru lansarea de noi destinații, dar niciodată de reduceri ale taxelor de aeroport sau ale costurilor serviciilor de handling la sol, avantajele acordate companiei Ryanair la Charleroi depășesc cu mult practicile în vigoare. Aceasta consideră, totuși, că și-a asumat riscuri comerciale la fel de importante instalându-se la aeroportul Bruxelles-National într-un moment în care concurența din partea Sabena era foarte puternică.
- (180) Faptul că alți administratori de aeroporturi acordă avantaje în favoarea Ryanair nu ar fi relevant pentru a demonstra că aeroportul din Charleroi s-a comportat ca un investitor privat în economia de piață. Societatea se referă la Hotărârea Steinike & Weiling ⁽⁸³⁾.

4.2.9. *Brussels International Airport Company, devenită Brussels Airport Company (denumită în continuare „BAC”)*

(observații primite în urma deciziei de inițiere a procedurii din 2002)

- (181) Potrivit BAC, BSCA nu ar fi acționat ca un investitor privat, în măsura în care avantajele acordate ar fi fost diferite, prin amploarea lor, de cele acordate de alte aeroporturi ⁽⁸⁴⁾. În orice caz, faptul că Ryanair beneficiază de avantaje de la alte aeroporturi nu ar fi relevant, deoarece acestea ar putea constitui, de asemenea, ajutor de stat.
- (182) Partea interesată atrage atenția Comisiei asupra mai multor factori de care trebuie să se țină seama în cadrul analizei rentabilității potențiale a BSCA și care par să excludă profiturile pe termen mediu:
- (183) BSCA a beneficiat de o recapitalizare de către Regiunea valonă, în valoare de 4 milioane EUR, în decembrie 2002.

— BSCA „beneficiază de o scutire a jumătate din totalul taxelor datorate Regiunii valone pentru perioada 2001-2006. Acest avantaj se referă la un milion EUR pe an, pe care BSCA va trebui totuși să îi ramburseze începând din 2007”;

⁽⁸¹⁾ Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității (JO L 272, 25.10.1996, p. 36). Directivă modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 septembrie 2003 de adaptare la Decizia 1999/468/CE a Consiliului a dispozițiilor privind comitetele care asistă Comisia în exercitarea competențelor de executare prevăzute de actele care fac obiectul procedurii menționate la articolul 251 din Tratatul CE (JO L 284, 31.10.2003, p. 1).

⁽⁸²⁾ Societatea citează exemplul Shannon, în Irlanda. Shannon a acordat companiei Ryanair anumite avantaje, pentru o perioadă, însă acestea nu au fost reînnoite. Ryanair a decis să își transfere operațiunile către un alt aeroport, iar Shannon nu a obținut rentabilitatea rezonabilă a investiției, pe care o preconizase.

⁽⁸³⁾ Hotărârea Curții din 22 martie 1977 în cauza 78/76, Steinike & Weiling/Germania; Rec. p. 595, EU:C:1977:52: „Având în vedere că o eventuală încălcare de către un stat membru a unei obligații care îi revine în temeiul tratatului, în legătură cu interdicția de la articolul 92, nu ar putea fi justificată prin circumstanța că alte state membre ar încălca, de asemenea, această obligație; că efectul mai multor denaturări ale concurenței asupra schimburilor comerciale între statele membre nu este de a se neutraliza reciproc, ci, dimpotrivă, este de natură cumulativă, ceea ce îi crește consecințele dăunătoare pentru piața comună” (punctul 24).

⁽⁸⁴⁾ Tarifele impuse de Frankfurt-Hahn și Londra Stansted ar fi mai mari, iar reducerile mai mici, în timp ce Ryanair operează 49 de destinații cu plecare din Londra și 15 cu plecare din Frankfurt-Hahn, comparativ cu nouă destinații cu plecare din Charleroi.

- Comisia ar trebui să țină seama de cuantumul costurilor aferente lucrărilor de extindere a aeroportului din Charleroi, evaluate la 95 de milioane EUR, precum și de metodele de finanțare. În cazul în care aceste lucrări nu intră în responsabilitatea BSCA, va fi necesar să se verifice condițiile de punere la dispoziție a acestor infrastructuri în beneficiul BSCA de către Regiunea valonă. Această parte interesată își exprimă îndoiala că, în starea actuală a infrastructurilor sale, aeroportul va fi în măsură să primească un număr suficient de pasageri pentru a asigura echilibrul financiar al BSCA;
- Regiunea valonă pune la dispoziția BSCA, în mod gratuit, echipamentele și personalul necesar pentru toate operațiunile de securitate la aeroportul din Charleroi, în special în ceea ce privește controlul pasagerilor și al bagajelor acestora înainte de îmbarcare, în timp ce „în general, costurile legate de securitate sunt suportate de către utilizatorii aeroportului, fie prin intermediul unei taxe de securitate plătită operatorului aeroportuar, fie prin intermediul unei taxe, în cazul în care aceste servicii sunt furnizate de autoritățile publice”.

4.2.10. *Partea interesată C*

(observații primite în urma deciziei de extindere din 2012)

- (184) Partea interesată C consideră că avantajele acordate de Regiunea valonă în favoarea BSCA și Ryanair afectează concurența și că aeroporturile Charleroi și Bruxelles-National își desfășoară activitatea pe aceeași piață.
- (185) Partea interesată C critică legătura dintre Regiunea valonă, BSCA și Ryanair și diferențele care decurg în ceea ce privește taxele percepute de la companiile aeriene la Bruxelles și la Charleroi. În special: (i) taxele de întreținere nu sunt transferate asupra utilizatorilor, ci sunt compensate de Regiunea valonă; (ii) taxele de aterizare favorizează compania Ryanair, [...].
- (186) Partea interesată C susține de asemenea că Ryanair nu plătește pentru servicii care fac parte din gestionarea normală a aeroportului, cum ar fi serviciile de pompieri, extinderea și construirea de infrastructuri și taxele pentru pasageri.

4.2.11. *Brussels Airlines*

(a) Existența ajutorului

(i) Avantaj selectiv

- (187) Potrivit Brussels Airlines, Ryanair a beneficiat de un avantaj selectiv în comparație cu alte companii aeriene.
- (188) Într-adevăr, ajutorul acordat de către regiune și SOWAER în favoarea BSCA reduce costurile de exploatare ale acestuia din urmă și îi permite să aplice taxe mai mici companiilor aeriene, printre care compania Ryanair, reducând astfel și costurile de exploatare ale acestei companii. În special, având în vedere că Regiunea valonă acoperă costurile aferente serviciilor de securitate la aeroportul din Charleroi, BSCA nu recuperează aceste costuri de la companiile aeriene, în timp ce aeroportul Bruxelles-National nu a primit nicio indemnizație în acest sens. Brussels Airlines consideră că programul de sprijin financiar global al regiunii în favoarea BSCA trebuie să fie luat în considerare atunci când se evaluează relația comercială dintre BSCA și Ryanair.
- (189) Ryanair a beneficiat, de asemenea, de măsuri financiare directe, cum ar fi un ajutor la înființare și contribuții la activitățile de marketing. Brussels Airlines pune sub semnul întrebării conformitatea acestor ajutoare cu condițiile stabilite în orientările din 2005 și respectarea principiilor proporționalității și transparenței.
- (190) Brussels Airlines consideră că, datorită efectului cumulat al tuturor măsurilor, este imposibil să se considere că BSCA se comportă ca un investitor economic privat și invită Comisia să nu analizeze măsurile separat, ci ca ansamblu.

1. Benchmarking (analiză comparativă)

- (191) Potrivit Brussels Airlines, taxele percepute de BSCA de la Ryanair pe parcursul perioadei relevante erau mult mai mici decât cele plătite de alte companii aeriene în aeroporturi comparabile.

- (192) Brussels Airlines ia ca referință taxele de aeroport percepute de o serie de alte aeroporturi situate în zona deservită de Charleroi (Eindhoven, Lille și Köln) sau de mărime similară (Marsilia, Porto și Bologna) și concluzionează că taxele de aeroport aplicate la aeroportul din Charleroi nu sunt conforme cu cele pe care le-ar aplica un investitor privat în economia de piață.
- (193) Brussels Airlines consideră, de asemenea, că aeroportul din Bruxelles este un punct de referință pentru a evalua caracterul discriminatoriu al taxelor de aeroport: cele două aeroporturi sunt situate, într-adevăr, în aceeași zonă de deservire și se confruntă cu același mediu economic. În plus, aeroportul din Bruxelles poate să transfere costurile sale fixe mai multor companii aeriene, ceea ce infirmă argumentul potrivit căruia taxele aplicate de aeroportul din Bruxelles sunt, în mod necesar, mai mari, ca urmare a dimensiunii sale. Comparația arată o diferență semnificativă între nivelul taxelor de aeroport de la Bruxelles și cel de la Charleroi, chiar ținând seama de serviciile suplimentare furnizate la aeroportul Bruxelles-National, din cauza diferențelor dintre modelele de afaceri ale companiilor.

2. Acoperirea costurilor

- (194) Potrivit Brussels Airlines, BSCA nu demonstrează că, în momentul în care acordurile în cauză (din 2001, precum și amendamentele care au urmat) au fost decise, BSCA ar fi fost în măsură să acopere costurile generate de aceste acorduri, pe întreaga durată a acestora, obținând, în același timp, un profit rezonabil pe baza unei durate pe termen mediu. Prin urmare, BSCA nu a acționat ca un investitor privat în economia de piață.
- (195) Brussels Airlines susține că marja de profit a BSCA este mult mai mică decât cea a altor aeroporturi din UE. În 2006 și 2007, marja medie de profit a mai multor aeroporturi din UE se situa între 7 % și 9 %. Marjele de profit ale BSCA/SOWAER, ajustate în funcție de subvenții, sunt clar negative și, prin urmare, nu corespund marjelor menționate anterior, ceea ce sugerează practici neaxate pe piață.
- (196) Brussels Airlines ridică problema posibilității de a justifica prin economii de scară reducerea de 50 % acordată companiei Ryanair la aceste taxe. Taxele pentru pasageri, pentru pasageri cu mobilitate redusă și taxele de handling la sol se dovedesc inexistente sau extrem de scăzute, în timp ce aceste costuri sunt, în mod normal, suportate de companiile aeriene.
- (197) Potrivit Brussels Airlines, costurile de investiție și de exploatare care nu au fost suportate de BSCA trebuie să fie luate în considerare în evaluarea ajutorului în favoarea Ryanair.
- (198) Brussels Airlines se întreabă dacă BSCA a proiectat în mod suficient veniturile și costurile estimate ale aeroportului pe întreaga durată a acordurilor cu Ryanair.
- (199) În schimbul reducerilor de taxe, Ryanair nu putea garanta pentru BSCA un trafic care ar fi generat un venit echivalent și proporțional cu costurile legate de avantajele acordate Ryanair.
- (200) Prin urmare, potrivit Brussels Airlines, măsurile în cauză nu respectă principiul investitorului privat în economia de piață, reprezintă ajutor de stat și acordă un avantaj selectiv companiei Ryanair.

(ii) Denaturări ale concurenței

- (201) Brussels Airlines susține că măsurile de ajutor au un impact negativ asupra companiilor aeriene care operează pe aeroportul Bruxelles-National. Măsurile de ajutor permit BSCA să perceapă taxe mai mici și, prin urmare, să reducă costurile suportate de companiile care operează de la aeroportul din Charleroi. Aceste companii pot să scadă prețurile practicate de concurenții lor care operează pe alte aeroporturi. În consecință, piața europeană a zborurilor directe din Belgia s-a mutat la Charleroi. Numai Charleroi a înregistrat o creștere a traficului pe acest segment. Numărul de pasageri la aeroportul Bruxelles-National a stagnat în ultimii ani, în timp ce peste tot în Europa traficul a crescut. Cu alte cuvinte, potrivit Brussels Airlines, Charleroi beneficiază de întreaga creștere a traficului local.
- (202) Brussels Airlines reamintește că își desfășoară activitatea la aeroportul Bruxelles-National, a cărui zonă de deservire o acoperă aproape în totalitate pe cea a aeroportului Charleroi. Prin urmare, Brussels Airlines este în

concurență directă cu Ryanair: acestea operează în aceeași zonă de deservire și atrag aceeași clienți. Pe piața Uniunii, Brussels Airlines și Ryanair oferă același tip de serviciu (legături directe) și deservesc aceleași destinații. 60 de destinații deservite de Brussels Airlines acoperă destinațiile deservite de Ryanair. Din 46 de destinații, Brussels Airlines concurează cu Ryanair pe 16 destinații pe același aeroport și 12 destinații pe un aeroport situat în aceeași zonă de deservire.

- (203) Consecința acestei situații este că Brussels Airlines a trebuit să închidă anumite rute deservite și de Ryanair (șapte, din anul 2007) și să reducă frecvența zborurilor pe anumite rute (pentru 14 destinații). Între 2004 și 2012, cota de piață a Brussels Airlines a scăzut de la [...] % la [...] %. Cotele sale de piață continuă să scadă în beneficiul Charleroi, ale cărui cote de piață au crescut de la [...] % la [...] %.

(b) Incompatibilitatea cu piața internă

- (204) Pentru Brussels Airlines, majoritatea ajutoarelor acordate Ryanair nu contribuie la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun. În plus, măsurile de ajutor au fost aplicate în așa fel încât acestea determină o denaturare a concurenței contrară interesului comun. Prin urmare, potrivit Brussels Airlines, ajutorul acordat Ryanair este incompatibil cu piața internă.

4.2.12. BSCA

(observații primite în urma deciziei de extindere din 2012)

- (205) Potrivit BSCA, acordul comercial cu Ryanair nu constituie deloc un ajutor în favoarea Ryanair. Într-adevăr, rezultatele obținute în cadrul acestui parteneriat demonstrează rentabilitatea modelului de afaceri. În plus, BSCA afirmă că își gestionează activitățile în mod autonom, fără vreo intervenție directă sau indirectă a guvernului valon, în special în ceea ce privește negocierile contractelor comerciale cu companiile aeriene.

4.2.13. Ryanair

- (206) Ryanair susține că acordurile încheiate între Ryanair, BSCA și Regiunea valonă nu conțin niciun element de ajutor de stat din trei motive: principiul investitorului privat în economia de piață se aplică, nu există selectivitate și acordurile nu denaturează concurența.

4.2.14. TBI

- (207) Potrivit TBI, acordurile încheiate la aeroportul din Charleroi sunt similare cu acordurile încheiate de TBI cu Ryanair și cu alte companii low-cost, în special la Stockholm Skavsta. Faptul de a acorda reduceri la taxele de aterizare și la costurile serviciului de handling la sol este o practică comercială comună pentru a atrage companiile care sunt în măsură să furnizeze un volum semnificativ de pasageri. Contribuțiile sub forma suportării cheltuielilor de cazare, de instruire a personalului sau de marketing trebuie să fie comparate cu investițiile realizate și cu riscul asumat de operatorul de transport. Contribuțiile „marketing” aduc beneficii aeroportului, a cărui imagine se ameliorează, ca și numărul de pasageri. TBI oferă acest tip de contribuție în special atunci când un operator stabilește un nou serviciu sau consolidează frecvența anumitor zboruri de pe o anumită rută.

4.2.15. HRL Morrison and Co

- (208) Potrivit HRL Morrison, un investitor privat ar putea adopta abordarea adoptată de aeroportul din Charleroi. Acesta și-ar întemeia oferta pe anumiți factori determinanți: volumul de pasageri pe care o companie îl poate aduce la aeroport; voința acesteia de a se angaja pe termen lung prin intermediul unor contracte; nevoile specifice ale companiei; calendarul mișcărilor avioanelor și coerența sa cu activitatea aeroportuară (traficul existent); nevoile în materie de resurse ale terminalului și de handling la sol. Acesta ar calcula profitul preconizat în cadrul acordului cu Ryanair în ansamblu (și nu în cadrul diferitelor elemente constitutive ale acestuia luate separat). Avantajele unei astfel de tranzacții ar trebui să fie avute în vedere în cursul unei perioade de aproximativ

20 de ani, cu o creștere economică a activităților după trei până la cinci ani. Atunci când este vorba de un acord pe o perioadă de 15 ani, acționarii Morrison consideră că acesta ar putea fi acceptabil din punct de vedere comercial în cazul în care randamentul investițiilor are loc după aproximativ cinci ani de la semnarea acordului.

5. OBSERVAȚIILE BELGIEI

5.1. Observațiile Belgiei cu privire la măsurile în favoarea BSCA

5.1.1. Absența unor ajutoare de stat în favoarea BSCA

5.1.1.1. Observațiile Belgiei în urma deciziei de extindere din 2012

(a) Punerea la dispoziție a infrastructurii de către SOWAER

(i) Principalul argument prezentat de Belgia: aprobarea programului de investiții de către guvernul valon datează dinainte de 12 decembrie 2000

(209) Potrivit Belgiei, programul de investiții a fost decis de guvernul valon în iulie 2000 și a fost confirmat în noiembrie 2000, adică înainte de hotărârea Aéroports de Paris ⁽⁸⁵⁾ (denumită în continuare „hotărârea ADP”). Or, această hotărâre constituie data de la care normele din TFUE referitoare la ajutoarele de stat se aplică finanțării aeroporturilor.

(210) Acordul-cadru din 20 iulie 2000, care precizează condițiile pentru dezvoltarea aeroporturilor regionale și măsurile de protecție a mediului aferente acestei dezvoltări, reprezintă acordul la care s-a ajuns în cadrul guvernului valon prin care regiunea s-a angajat să aloce o parte din bugetul său pentru dezvoltarea propriei infrastructuri a aeroportului Bruxelles-Sud Charleroi. Decizia din 8 noiembrie 2000 pune în aplicare decizia din 20 iulie 2000 prin transpunerea într-un program de investiții multianual a acordului-cadru stabilit anterior. Prin urmare, cele două decizii trebuie considerate ca un întreg, cea de-a doua completând-o și aducând precizări celei dintâi, în special în ceea ce privește calendarul concret al punerii în aplicare a măsurilor financiare stabilite.

1. Respingerea anumitor elemente prezentate de Comisie în decizia de extindere din 2012

(a) Referitor la chestiunea legată de lipsa de angajament față de o parte terță

(211) Niciun beneficiar terț nu este menționat în contextul acestor decizii, regiunea stabilindu-și investițiile pentru ea însăși. Potrivit Belgiei, formularea acestor două decizii este, prin urmare, mai puțin formală decât în cadrul unei decizii de acordare a unui ajutor în favoarea unui terț. Pentru acordarea unui ajutor în favoarea unui terț, regiunea ar fi adoptat principiul și valoarea investițiilor în același mod, fără vreo procedură suplimentară, cu excepția, totuși, a trimiterii unei scrisori care notifică decizia guvernamentală, lipsită de relevanță în speță.

(212) Cu toate acestea, potrivit Belgiei, această lipsă de formalism nu implică lipsa caracterului obligatoriu al acestor decizii. Deși regiunea este destinatarul deciziilor luate, adoptarea unei decizii guvernamentale constituie asumarea unui angajament din partea guvernului. Situația ca acest angajament să fie unilateral nu este specifică cazului de față. Într-adevăr, orice măsură de natură financiară, indiferent de destinatarul său, este întotdeauna hotărâtă printr-un act administrativ unilateral al autorității care este competentă să acționeze pentru menținerea, modificarea sau revocarea acestuia.

(213) Nicio scrisoare oficială de acordare a ajutorului nu a fost, prin urmare, elaborată pentru o societate beneficiară, în timp ce, în conformitate cu hotărârea Fleuren Compost ⁽⁸⁶⁾, tocmai acest document trebuie să fie considerat ca actul obligatoriu din punct de vedere juridic prin care autoritatea competentă se angajează să acorde ajutorul și care, în consecință, constituie data acordării ajutorului. În absența unui astfel de document, singura dată posibilă este data deciziilor guvernamentale care prevăd acordarea (principiu, sume și termene) a investițiilor.

⁽⁸⁵⁾ Hotărârea din 12 decembrie 2000 în cauza T-128/98, Aéroports de Paris/Comisia, Rec., 2000, p. II-3929, EU:C:2000:290.

⁽⁸⁶⁾ Hotărârea din 14 ianuarie 2004, Fleuren Compost BV/Comisia, T-109/01, Rec. p. II-00127, EU:T:2004:4, punctul 18.

- (b) Referitor la chestiunea legată de caracterul irevocabil, ferm și definitiv al deciziilor din 2000
- (214) Belgia arată că, potrivit Comisiei, deciziile din 20 iulie și din 8 noiembrie 2000 au făcut obiectul unor modificări ulterioare substanțiale și, prin urmare, nu ar avea caracter irevocabil, ferm și definitiv.
- (215) Potrivit Belgiei, trebuie, în acest sens, să se facă distincție între deciziile de acordare de noi investiții, corespunzătoare unor proiecte noi, și deciziile de executare/punere în aplicare concretă, cu anumite ajustări, dacă este cazul, a investițiilor decise anterior.
- (216) În cazul de față, Belgia confirmă caracterul obligatoriu și irevocabil al deciziilor din iulie și noiembrie 2000, faptul că nicio nouă decizie de finanțare nu a fost adoptată ulterior. Singurele decizii luate ulterior de către Regiunea valonă, apoi de către SOWAER, aveau drept obiectiv să aplice și să pună în aplicare măsurile de finanțare în conformitate cu deciziile luate de guvern în perioada cuprinsă între iulie și noiembrie 2000.
- (217) Ajustările ulterioare ale valorilor prevăzute ale investițiilor nu constituie, așadar, noi decizii de investiții, ci adaptarea necesară, în funcție de evoluția generală a situației, a ceea ce fusese convenit deja încă din iulie și noiembrie 2000. Într-adevăr, anumite sume prevăzute de acordul-cadru și programul de finanțare au trebuit să fie revizuite ulterior, în special ca urmare a creșterii costurilor materiilor prime, a perfecționării investițiilor necesare pe baza studiilor tehnice, a constrângerilor de ordin tehnic asociate cu acordarea autorizațiilor sau a rezultatului organizării de achiziții publice. Potrivit Belgiei, aceste ajustări bugetare sau tehnice nu pot constitui modificări substanțiale.
- (218) De asemenea, conștient de limitele estimării unor astfel de investiții, guvernul a prevăzut de la început că anumite elemente (dintre care construcția unui nou terminal) erau susceptibile de a fi reevaluate „în funcție de activitatea propriu-zisă a aeroportului” sau în măsura în care sunt „condiționate de nevoile reale ale aeroportului”. Având în vedere că activitatea și nevoile reale ale aeroportului evoluează, în mod necesar, în cadrul unui acord și al unui program de investiții prevăzut pe parcursul mai multor ani, era logic, potrivit Belgiei, ca guvernul să fi evaluat anumite elemente sub rezerva evoluției constante a acestor factori.
- (219) În realitate, potrivit Belgiei, dorința guvernului de a determina și a cuantifica de la început angajamentele sale, chiar sub rezerva perfecționării ulterioare, era prezentă încă de la adoptarea acordului-cadru din 20 iulie 2000 și adoptarea programului de investiții din 8 noiembrie 2000. Ajustările efectuate în urma acestor decizii nu pot pune sub semnul întrebării caracterul obligatoriu al angajamentului asumat în prezent de guvern.
- (220) În subsidiar, dacă unele ajustări erau atât de semnificative încât s-ar părea că, în realitate, ar fi vorba de noi investiții și nu de adaptarea ulterioară a unei investiții deja aprobate, *quod non*, numai această investiție, considerată în mod izolat, ar putea fi considerată, așadar, ca posterioară deciziilor din 20 iulie și din 8 noiembrie 2000.
- (221) Potrivit Belgiei, pentru ca reevaluarea acestei investiții să determine reconsiderarea sa ca investiție nouă, modificarea realizată trebuie să vizeze nu numai amploarea, ci și natura investiției stabilite. Această modificare trebuie să fie de așa natură încât să permită să se afirme că proiectul avut în vedere în momentul deciziilor din iulie și noiembrie 2000 nu putea, în niciun caz, să se refere la proiect, astfel cum acesta a fost în mod concret finanțat și realizat ulterior, independent de evoluția legitimă a situației generale. Astfel, de exemplu, o „suplimentare” a investițiilor, nejustificată de adaptarea ulterioară la nevoile reale ale aeroportului, însă decisă în scopul de a se ajunge la infrastructuri suplimentare față de cele prevăzute inițial în iulie și noiembrie 2000, ar putea fi considerată, exclusiv prin acest supliment, ca o nouă investiție asupra căreia s-a decis în afara acordului-cadru și a programului fizic de investiții din 2000.
- (222) În speță, dacă s-a constatat că anumite elemente erau subestimate sau irealizabile în termenul stabilit, toate investițiile realizate erau prevăzute, în principiu, prin deciziile din iulie și noiembrie 2000. În cazul în care sumele au fost modificate ulterior, acest lucru se întâmplă sub presiunea unor noi elemente din acest dosar, puțin sau deloc previzibile la momentul luării deciziilor respective.

2. Argumentele Belgiei, bazate pe analiza deciziilor din 2000

(223) Potrivit Belgiei, analiza deciziilor din 20 iulie 2000 și din 8 noiembrie 2000 constituie o mărturie a caracterului obligatoriu din punct de vedere juridic al angajamentelor pe care acestea le conțin.

(a) Decizia guvernului valon din 20 iulie 2000 de aprobare a acordului-cadru

(224) Acordul-cadru și programul de investiții corespund unor adevărate decizii, care au efectul unui angajament obligatoriu pentru guvern. În plus, faptul că este vorba despre un act intitulat „acord-cadru” nu a împiedicat Comisia, într-o hotărâre anterioară, să considere că era vorba despre un act obligatoriu din punct de vedere juridic și să rețină data semnării respectivului act ca data de acordare a ajutorului ⁽⁸⁷⁾.

(225) Potrivit Belgiei, acordul-cadru din iulie 2000 este mult mai mult decât un acord de principiu, dar prevede, în mod concret, imputarea investițiilor. Posturile de încadrare în muncă sunt deja stabilite, iar costurile investițiilor au fost, de asemenea, evaluate astfel încât cheltuielile ar putea fi imediat suportate de la buget.

(226) În plus, guvernul a avut grijă să precizeze că ar trebui să fie instituit un „mecanism financiar ad-hoc”. Acest lucru atestă faptul că guvernul prevedea deja instituirea unui nou operator public, responsabil de infrastructurile aeroportuare.

(227) Confirmând punerea în aplicare de către SOWAER a hotărârilor de guvern din iulie și noiembrie 2000, planul financiar al SOWAER aprobat de guvern la 23 mai 2001 se referă la acordul-cadru din 20 iulie 2000, ceea ce elimină orice îndoială cu privire la angajamentele luate de Valonia.

(228) Potrivit Belgiei, acest mod de funcționare nu este semnificativ în comparație cu principiul de aprobare a programului de investiții, care reprezintă principala problemă în acest caz. Într-adevăr, constituirea SOWAER nu este decât o măsură de punere în aplicare a deciziilor din iulie și noiembrie 2000, aceasta nefiind decât vehiculul financiar al Valoniei. În cazul în care mecanismul financiar concret de punere în aplicare a investițiilor decise de regiune trebuia încă să fie stabilit după deciziile din iulie și noiembrie 2000, angajamentele autorităților valone erau foarte reale și se impuneau pentru mecanismul financiar care ar fi fost ales.

(b) Decizia din 8 noiembrie 2000 a guvernului valon de punere în aplicare a acordului-cadru din 20 iulie 2000 și de aprobare a programului multianual de investiții al aeroportului Bruxelles-Sud Charleroi

(229) Guvernul valon a adoptat, la 8 noiembrie 2000, o decizie de punere în aplicare a deciziei sale din 20 iulie 2000. Cu această ocazie, acesta adopta „programul fizic multianual de investiții 2000-2004 referitor la aeroportul Bruxelles-Sud Charleroi și planul financiar asociat”. Fiecare investiție descrisă în nota aprobată de guvern a fost evaluată, iar costurile acesteia au fost determinate cu precizie.

(230) În concluzie, potrivit Belgiei, programul de investiții pentru perioada 2001-2010 referitor la aeroportul Bruxelles-Sud Charleroi a fost decis anterior datei de 12 decembrie 2000, data pronunțării hotărârii Aéroports de Paris.

(ii) Argument prezentat de Belgia în subsidiar: finanțarea infrastructurilor este în conformitate cu principiul investitorului privat

(231) În orice caz, potrivit Belgiei, finanțarea infrastructurilor aeroportului din Charleroi este în conformitate cu principiul investitorului privat.

(232) Pentru a demonstra acest lucru, Belgia a realizat un tabel al fluxurilor de trezorerie legate de investițiile pentru noul terminal și parcare pentru automobile în perioada 2002-2036 ⁽⁸⁸⁾. Din aceste sume de investiții, ea a luat în considerare numai 89,7 % din investițiile pentru parcare și 28,1 % din investițiile pentru noul terminal,

⁽⁸⁷⁾ Decizia 2008/948/CE a Comisiei din 23 iulie 2008 Germania: DHL și aeroportul Leipzig Halle Măsura C 48/06 (ex N 227/06) (JO L 346, 23.12.2008, p. 1), considerentul 291.

⁽⁸⁸⁾ A se vedea anexa 3 la observațiile Belgiei transmise la 23 mai 2012.

considerând că celelalte investiții erau destinate pentru activități neeconomice. În plus, Belgia a presupus că finanțarea publică a serviciilor de interes economic general și, prin extindere, a infrastructurilor dedicate acestor activități era permisă de normele europene privind ajutorul de stat. Belgia concluzionează că, în absența compensației acordate de regiune în favoarea BSCA pentru a suporta partea din taxe legate de infrastructură dedicate serviciilor de interes general, rata de rentabilitate a finanțării acestor infrastructuri se ridică la aproximativ 2 %. Prin urmare, punerea la dispoziție a infrastructurii nu se face la un preț inferior valorii sale.

(b) Prestațiile SOWAER în favoarea BSCA

(233) Belgia subliniază că o mare parte din costurile de întreținere și reparații majore este legată de infrastructurile dedicate unor activități neeconomice.

(c) Finanțarea unei părți a costurilor serviciilor de interes general de către regiune

(234) Încă din 1991, principiul unei contabilități separate pentru identificarea costurilor acoperite de compensare a fost consacrat de articolul 25 din caietul de sarcini.

(i) În principal: finanțarea activităților neeconomice

1. Serviciul de protecție împotriva incendiilor

(235) Potrivit Belgiei, serviciile de protecție împotriva incendiilor constituie activități neeconomice prin faptul că este vorba de activități proprii autorităților publice.

2. Serviciile legate de securitatea traficului la sol

(236) Potrivit Belgiei, servicii legate de securitatea traficului la sol fac, de asemenea, obiectul unor sarcini de autoritate publică.

(237) Într-adevăr, potrivit Belgiei, cu ocazia deciziei pronunțate la 23 iulie 2008 de către Comisie privind aeroportul Leipzig-Halle, Comisia însăși a recunoscut că serviciile legate de securitatea exploatarei erau activități neeconomice ⁽⁸⁹⁾. Or, din lista infrastructurilor legate de securitatea exploatarei furnizată de autoritățile germane și reprodusă în tabelul de la considerentul 58 din această decizie, reiese că aceste infrastructuri sunt cele devenite indispensabile pentru securitatea traficului la sol, și anume: sursele de alimentare neîntreruptibilă a platformelor, stațiile de transformare, iluminarea pentru navigație, iluminarea platformelor etc. Trebuie menționat că această poziție a Comisiei a fost validată de Tribunal în hotărârea Freistaat Sachsen/Comisia ⁽⁹⁰⁾ după o acțiune în anulare introdusă împotriva deciziei Comisiei menționată anterior.

(238) Or, din descrierea serviciului pentru siguranța traficului la sol și a perimetrului aeroportuar din actul adițional nr. 5 la acordul de concesiune din data de 9 iulie 1991 și la caietul de sarcini încheiat la 10 martie 2006, reiese că costurile menționate, și anume întreținerea curentă a perimetrului aeroportuar legat de obiectivul de securitate, serviciul tehnic de întreținere a clădirilor, a pistelor, a zonelor înconjurătoare și a parcului de vehicule, micile lucrări de asfaltare, de întreținere curentă și reparațiile pistei și ale căilor de acces, întreținerea și menținerea în stare de funcționare a dispozitivelor de iluminat și a balizajului pistei, lucrările de cosit, de curățare a pistei și marcarea acesteia, precum și degivrarea, reflectă în mod corespunzător serviciile legate de siguranța operațională, acceptate de Comisie în decizia sa cu privire la aeroportul Leipzig/Halle ca fiind neeconomice.

3. Servicii de securitate

(239) Potrivit Belgiei, activitățile legate de securitate sunt activități care țin de autoritatea publică prin faptul că este vorba de misiuni exercitate, în mod tradițional, de către stat. Belgia citează regulamente europene și decizia Comisiei privind aeroportul din Leipzig ⁽⁹¹⁾ în sprijinul raționamentului său.

⁽⁸⁹⁾ Decizia 2008/948/CE, considerentul 182.

⁽⁹⁰⁾ Hotărârea din 24 martie 2011, Freistaat Sachsen/Comisia, T-443/08 și T-455/08, [2011] ECR II-01311, alineatul (225).

⁽⁹¹⁾ A se vedea nota de subsol 89.

4. Serviciile de monitorizare și de înregistrare a zborurilor, de planificare a zborurilor preconizate și de dirijare la sol

(240) Potrivit Belgiei, misiunile de monitorizare și de înregistrare a zborurilor, de planificare a zborurilor preconizate și de dirijare la sol sunt elemente esențiale ale siguranței aviației civile și, prin urmare, corespund unor misiuni de autoritate publică prin faptul că sunt componente fundamentale ale siguranței unui aeroport.

5. Concluzii privind finanțarea serviciilor de interes general prestate de BSCA la solicitarea Regiunii valone

(241) Rezultă din cele de mai sus că, potrivit Belgiei, toate serviciile de interes general definite de articolul 25 din caietul de sarcini și care face obiectul unei compensații din partea regiunii în favoarea BSCA constituie activități neeconomice excluse din domeniul de aplicare al articolului 107 alineatul (1) din TFUE, în conformitate cu practica decizională a Comisiei și cu jurisprudența europeană.

(242) Belgia subliniază că aceste servicii erau exercitate anterior de către administrația valonă, și anume înainte de 1991 în ceea ce privește serviciile de „stingere a incendiilor — întreținere” și înainte de 2008 în ceea ce privește securitatea și serviciile de monitorizare și înregistrare a zborurilor, de planificare a zborurilor preconizate și de dirijare la sol.

(243) Furnizând aceste servicii, BSCA nu face decât să se substituie obligațiilor impuse autorităților publice în temeiul unor obligații internaționale care decurg din normele OACI sau în conformitate cu unele reglementări europene.

(ii) În subsidiar: finanțarea unor activități economice de interes general, în conformitate cu hotărârea Altmark

(244) Potrivit Belgiei, în cazul în care Comisia ar fi considerat că unele dintre activitățile menționate mai sus reprezintă activități economice, ea va trebui să se asigure că finanțările acestor activități reprezintă compensații care nu constituie ajutor de stat, pe baza criteriilor stabilite în hotărârea Altmark ⁽⁹²⁾. Într-adevăr, aceste compensații sunt conforme cu criteriile stabilite în jurisprudența Altmark care permit excluderea existenței unui ajutor de stat.

1. Existența unor obligații de serviciu public definite în mod clar

(245) Potrivit Belgiei, activitățile examinate, care se referă la siguranța și securitatea aviației civile și a activităților aeroportuare, urmăresc un interes general. Articolul 25 din caietul de sarcini anexat la convenția de concesiune din 9 iulie 1991 definește obligațiile care îi revin BSCA în cadrul sarcinilor legate de siguranță și securitate. Această dispoziție precizează faptul că aceste servicii sunt „prestate de concesionar în interesul general”. Din această dispoziție, reiese că Regiunea valonă a încredințat concesionarului prestarea acestor servicii și, prin urmare, i-a acordat un mandat în acest sens.

2. Parametrii compensației definiți în mod obiectiv și transparent

(246) Parametrii compensației sunt definiți în mod obiectiv și transparent la articolul 25 din caietul de sarcini care prevede deținerea unui cont de exploatare separat de către BSCA pentru activitățile reglementate de articolul menționat.

(247) Pentru costurile care nu pot fi atribuite în totalitate unui serviciu de interes public, se efectuează o alocare prin imputare proporțională pe baza procentului efectivelor alocate serviciului de interes general în ceea ce privește personalul, în funcție de procentul suprafețelor alocate acestor servicii sau în funcție de alte criterii obiective care trebuie să fie autorizate de regiune.

(248) Începând din 2006, pentru posturile legate de serviciile pentru protecția împotriva incendiilor și pentru întreținere și, începând din 2010, în ceea ce privește serviciile legate de securitate, de biroul de navigație și de dirijarea la sol, compensația a fost limitată la o sumă specificată la articolul 25 din caietul de sarcini sub rezerva aplicării indexării. În orice caz, valoarea compensației nu poate depăși costurile suportate efectiv de BSCA pentru aceste servicii.

⁽⁹²⁾ Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans, C-280/00, Rec. 2003, EU:C:2003:415, p I-7447.

(249) Prin urmare, parametrii compensației au fost definiți în prealabil și în mod exhaustiv, ceea ce respectă, prin urmare, al doilea criteriu din hotărârea Altmark.

3. Limitarea compensației la costurile suportate

(250) Potrivit Belgiei, diferite mecanisme sunt elaborate astfel încât să se evite supracompensarea:

— înainte de plafonarea compensației, definirea exactă a costurilor suportate de către Regiunea valonă, precum și principiul separării conturilor au permis evitarea oricărei supracompensări. În plus, era prevăzut un mecanism de control în scopul de a verifica, pe de o parte, bugetul prezentat de BSCA și, pe de altă parte, absența unei supracompensări după eliberarea compensației;

— începând din 2006, cuantumul sprijinului primit pentru serviciile legate de protecția împotriva incendiilor și siguranța traficului la sol și a perimetrului aeroportuar nu poate depăși 5 774 000 EUR, sumă indexată anual;

— compensația acordată pentru serviciile legate de securitate, de biroul de navigație și de dirijarea la sol a fost limitată începând din 2010 la o sumă echivalentă cu costul acestor servicii în 2009, sumă indexată anual.

(251) În plus, articolul 25 prevede că, în orice caz, suma percepută nu poate depăși costurile suportate efectiv, și că, în cazul în care ar exista o supracompensare, un mecanism de compensare bugetară din bugetul anului următor ar fi aplicat în mod automat. Trebuie menționat că bugetul este stabilit în prealabil de către BSCA și este controlat de administrația valonă. De asemenea, aceasta desfășoară, în fiecare an, controale la fața locului pentru a se asigura de respectarea de către BSCA a cerinței de la articolul 25 din caietul de sarcini.

4. Comparația cu o întreprindere similară bine gestionată și echipată

(252) Potrivit Belgiei, în ceea ce privește BSCA, nu este necesară nicio comparație cu o altă întreprindere bine echipată și bine gestionată, având în vedere că este vorba, în mod evident, de o întreprindere bine echipată și bine gestionată.

(253) BSCA respectă standardele contabile și internaționale în vigoare și toți indicatorii prevăzuți în Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensațiilor acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic din 20 decembrie 2011 demonstrează gestionarea eficientă a acestei societăți. Aceasta a permis, de altfel, atragerea investitorilor privați în 2009, în cadrul procesului de privatizare parțială a BSCA.

(254) Faptul că BSCA este o întreprindere bine gestionată și corespunzător echipată poate fi verificat, în principal, prin creșterea constantă a rezultatelor sale financiare începând din anul 2000. Într-adevăr, în timp ce în anul 2000, BSCA înregistra o cifră de afaceri de 7 578 000 EUR, în 2010, aceasta din urmă se ridica la 81 387 000 EUR. Este, de asemenea, evident că, dacă BSCA nu ar fi fost o întreprindere bine gestionată și bine echipată, aeroportul din Charleroi nu ar fi înregistrat creșterea remarcabilă a volumului de pasageri între 1997 și 2011 (de la 211 065 de pasageri la 5 901 007 pasageri).

(255) În cele din urmă, din mecanismul de finanțare instituit reiese că, prin definiție, compensația acordată BSCA este mai mică decât prețul pieței pentru toate serviciile care îi sunt încredințate în măsura în care această compensație este limitată din anul 2006 pentru servicii legate de protecția împotriva incendiilor și siguranța traficului la sol și a perimetrului aeroportuar și, din 2010, pentru serviciile de securitate.

(d) Majorarea capitalului BSCA de către SOWAER în 2002

(256) Potrivit Belgiei, până la decizia de extindere din 2012, Comisia nu și-a exprimat niciodată rezervele cu privire la majorarea capitalului BSCA. Dimpotrivă, aceasta a recunoscut în mod explicit că era vorba de o operațiune realizată în conformitate cu principiul investitorului privat (a se vedea considerentul 132 din decizia din 2004).

(257) Cifrele cele mai recente arată că BSCA a generat profituri care permit distribuirea a 6 505 595 EUR acționarilor săi publici și privați numai în anul 2010. Rezultatul din ultimii cinci ani este prezentat în tabelul de mai jos.

CONTURILE DE PROFIT ȘI PIERDERE (în milioane EUR)	2011	2010	2009	2008	2007
Vânzări și prestații	53 618	48 533	35 434	27 002	19 543
Profitul exercițiului financiar	11 310	9 994	4 445	1 915	1 968
Venituri din capital	6 815	6 506	387	387	387

- (258) Majorarea de capital realizată de SOWAER este caracterizată de o rată internă de rentabilitate (RIR) de 26,09 %, care este similară cu estimarea făcută de Deloitte & Touche în 2003, confirmând astfel credibilitatea acestei analize. Având în vedere cele de mai sus, se constată că investiția ar fi fost fără îndoială efectuată de un investitor privat.
- (259) Evaluarea majorării de capital de către Comisie, potrivit căreia „aceste îndoieli sunt întărite de faptul că BSCA nu a suportat costul infrastructurii puse la dispoziție și al diverselor servicii prestate de către SOWAER” este, de asemenea, afectată de o eroare de drept. Comisia trebuie, într-adevăr, să aplice individual pentru fiecare dintre formele de intervenție criteriile necesare pentru evaluarea regularității acestora și să evalueze pentru fiecare dintre intervenții dacă există ajutor și, în caz afirmativ, dacă ajutorul este sau nu compatibil cu piața internă. Într-adevăr, viziunea unei majorări a capitalului în BSCA este distinctă de obiectivul unei puneri la dispoziție a infrastructurilor aeroportuare, în special în contextul perioadei respective. Comisia nu poate, prin urmare, să globalizeze cele două tipuri de intervenții pentru a verifica rentabilitatea generală a acestora.

5.1.1.2. *Comentariile Belgiei în urma observațiilor părților terțe privind absența ajutorului acordat BSCA, primite după decizia de extindere din 2012*

(a) Taxa de concesiune plătită de BSCA

- (260) Ca răspuns la observațiile BAC privind taxele plătite de BSCA pentru utilizarea infrastructurii, Belgia indică faptul că unele dintre taxele menționate de BAC nu sunt relevante pentru Charleroi, în special:
- „slot coordination fee” în absența unei congestiuni la aeroportul din Charleroi;
 - „terminal navigation charge” care nu este impusă aeroporturilor regionale cu mai puțin de 50 000 de mișcări de zboruri comerciale.
- (261) În plus, potrivit Belgiei, contrar celor susținute de BAC, o taxă pentru infrastructurile centralizate este prevăzută de BSCA, în calitate de gestionar al infrastructurii pentru societățile care oferă servicii de handling la sol, inclusiv BSCA în calitate de handler. O astfel de taxă este inclusă în contractul încheiat de BSCA cu Ryanair.
- (262) Taxa impusă de către administrația federală în valoare de 18 eurocenți per pasager îmbarcat intră în competența statului federal și nu în cea a BSCA.
- (263) Taxa PMR a fost stabilită pe baza costurilor reale suportate de BSCA. În această privință, potrivit Belgiei, este suficient să se compare dimensiunea infrastructurii aeroportului din Charleroi cu cea a aeroportului din Bruxelles pentru a înțelege că gestionarea acestui serviciu pentru persoanele cu mobilitate redusă presupune costuri mai mici la Charleroi decât la Bruxelles, chiar dacă ar fi vorba numai de numărul de kilometri de parcurs pentru a ajunge la avion sau pentru a părăsi terminalul.
- (264) În plus, Belgia recunoaște că este corect ca BSCA să nu impună în prezent nicio taxă legată de securitate. Această misiune care ține de prerogativele de putere publică face obiectul unei compensări din partea Regiunii valone, dar această compensare a fost limitată în cadrul contractului de concesiune dintre BSCA și Regiunea valonă, iar costurile care depășesc acest plafon trebuie să fie suportate de BSCA. Cu toate acestea, nimic nu obligă BSCA să transfere aceste costuri asupra pasagerilor prin intermediul unei taxe.

(265) În ceea ce privește taxele de parcare, potrivit Belgiei, datele incluse în tabelul transmis de BAC sunt incorecte, deoarece sugerează că nu există taxe de parcare la aeroportul din Charleroi, ceea ce este fals, deoarece tarifele publicate pe site-ul internet al BSCA indică în mod clar existența acestor taxe, echivalente cu suma de 1,98 EUR pe zi (24 de ore) și pe tonă.

(b) Finanțarea serviciilor de interes general

(266) Mai multe dintre părțile terțe care au prezentat observații, în primul rând Brussels Airlines și BAC, au făcut comentarii cu privire la finanțarea serviciilor de interes general furnizate de BSCA pentru Regiunea valonă și contestă că unele dintre serviciile prestate de BSCA, și anume siguranța, securitatea, protecția împotriva incendiilor și servicii legate de securitatea traficului la sol și a perimetrului aeroportuar, pot constitui activități excluse din domeniul de aplicare al articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(i) Notă privind comparația dintre aeroportul Charleroi și BAC

(267) Brussels Airlines și BAC afirmă că la aeroportul din Bruxelles costurile acestor diferite servicii nu sunt suportate de către autoritățile publice responsabile, în speță statul federal, și par să deducă existența unui ajutor de stat în favoarea aeroportului din Charleroi.

(268) În această privință, trebuie precizat că, în Belgia, nu toate aeroporturile se află sub responsabilitatea aceleiași autorități publice, aeroporturile regionale aflându-se sub responsabilitatea regiunii pe teritoriul căreia sunt situate și aeroportul din Bruxelles aflându-se sub responsabilitatea statului federal ⁽⁹³⁾. Responsabilitatea fiecărei autorități pentru aeroporturile care îi sunt încredințate a fost afirmată în mod clar încă de la regionalizarea gestionării aeroporturilor (cu excepția aeroportului din Bruxelles) prin acordul de cooperare dintre statul belgian care acționează pentru Société nationale des voies aériennes (S.N.V.A.) ⁽⁹⁴⁾ și regiunile ⁽⁹⁵⁾ care afirmă fără echivoc că „începând de la data intrării în vigoare a respectivei legi, Regiunile sunt total responsabile de competențele care le-au fost transferate. De la acea dată, acestea sunt împuternicite să adopte toate măsurile adecvate, prin urmare, ele vor avea responsabilitatea deplină”.

(269) Aeroportul din Charleroi depinde, prin urmare, de legislația Regiunii valone, în timp ce aeroportul din Bruxelles este reglementat de statul federal. În acest caz, în temeiul competențelor sale de reglementare, Regiunea valonă a ales să finanțeze o parte din costul anumitor servicii. Faptul că servicii identice sunt, într-un anumit caz, suportate de o autoritate publică și, într-un alt caz, suportate de operator, nu are, totuși, nicio influență asupra clasificării lor ca activități economice sau neeconomice.

(270) De altfel, în Regiunea flamandă, unele dintre serviciile examinate aici sunt furnizate direct de către administrația regională și, în consecință, sunt suportate direct de către regiune. Acest lucru este valabil, în special, pentru toate costurile legate de serviciile de siguranță și securitate aeroportuară pe aeroporturile din Anvers și din Oostende, indiferent de volumul de activitate al acestor aeroporturi.

(ii) Serviciile de protecție împotriva incendiilor

(271) În ceea ce privește, în special, serviciile de protecție împotriva incendiilor, Brussels Airlines susține că alte întreprinderi situate în Regiunea valonă și supuse Directivei Seveso ⁽⁹⁶⁾ trebuie să suporte costul serviciilor lor de protecție împotriva incendiilor, cum se întâmplă, de exemplu, în cazul societății Total situată la Feluy, și că la aeroportul din Bruxelles, aceste servicii nu sunt finanțate de Regiunea flamandă/statul federal.

(272) Potrivit Belgiei, această comparație cu întreprinderile supuse obligațiilor Directivei Seveso este lipsită de relevanță, din moment ce reiese din textul directivei că aceasta impune statelor membre să solicite întreprinderilor care intră în domeniul său de aplicare ⁽⁹⁷⁾ să ia ele însele măsuri de prevenire a incendiilor. În schimb, obligația de a organiza servicii de protecție împotriva incendiilor în cadrul unui aeroport este impusă printr-o convenție internațională adoptată de către Organizația Aviației Civile Internaționale și intră în mod direct în responsabilitatea statelor membre.

⁽⁹³⁾ Articolul 6, § 1, X, 7^o din legea privind reforma instituțională, M.S. 15 august 1980, p. 9434.

⁽⁹⁴⁾ În prezent Belgocontrol.

⁽⁹⁵⁾ M.S., 9 martie 1990, p. 4439.

⁽⁹⁶⁾ Directiva 96/82/CE a Consiliului din 9 decembrie 1996 privind controlul asupra riscului de accidente majore care implică substanțe periculoase (JO L 10, 14.1.1997, p. 13), denumită Directiva Seveso.

⁽⁹⁷⁾ Ceea ce nu este cazul aeroporturilor.

(273) În plus, atât Comisia Europeană, cât și Tribunalul au confirmat că serviciile de protecție împotriva incendiilor constituie activități ale autorităților publice care pot fi excluse din domeniul de aplicare al articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(iii) Serviciile legate de securitatea traficului la sol și a perimetrului aeroportuar

(274) Brussels Airlines contestă, de asemenea, calificarea ca activitate neeconomică a serviciilor de întreținere, care corespund, în speță, siguranței traficului la sol și a perimetrului aeroportuar. În această privință, Brussels Airlines se mulțumește să sublinieze că aceste servicii se încadrează în activitatea de gestionare a unui aeroport și sunt, prin urmare, economice.

(275) Faptul că activitatea de gestionare a unui aeroport este o activitate economică este, în prezent, bine cunoscut. Cu toate acestea, unele activități sunt excluse din domeniul de aplicare al articolului 107 alineatul (1) din TFUE, întrucât constituie prerogative de putere publică sau sunt de natură neeconomică, chiar dacă, astfel cum observă Brussels Airlines, acestea sunt indispensabile pentru activitatea de gestionare a unui aeroport. Astfel, dacă, de exemplu, este evident că activitatea de gestionare a unui aeroport (activitate economică) implică constituirea unui serviciu vamal pentru a verifica identitatea pasagerilor, se constată, totuși, că un astfel de serviciu face parte din prerogativele rezervate, în mod tradițional, statului și că aceasta este o activitate neeconomică. În consecință, faptul că serviciile legate de siguranța traficului la sol și a perimetrului aeroportuar sunt esențiale pentru administrarea unui aeroport nu este suficient pentru a le anula caracterul de activitate neeconomică.

(276) Or, după cum a menționat Comisia în decizia sa menționată anterior privind aeroportul Leipzig Halle: „anumite costuri, în speță, intră sub incidența exercitării unor atribuții de autoritate publică. Este vorba de costurile aferente funcțiilor de securitate și polițienești, măsurilor de protecție împotriva incendiilor și măsurilor de siguranță publică, securității operaționale, serviciului meteorologic și serviciului de control al traficului aerian”⁽⁹⁸⁾. Belgia, în observațiile sale ca urmare a deciziei de extindere din 2012 a procedurii oficiale de investigare, a subliniat că reiese, din aceeași decizie, că „activitățile privind securitatea operațională” includ tot ceea ce este necesar pentru securitatea traficului la sol și a perimetrului aeroportuar, și anume alimentarea cu electricitate, iluminarea pistei, iluminarea platformelor etc. Or, tocmai despre întreținerea acestor diferite funcții este vorba aici.

(iv) Serviciile legate de siguranță și securitate în general

(277) În cele din urmă, Brussels Airlines contestă calificarea drept „neeconomică” a serviciilor de securitate și siguranță în general. În speță, s-ar părea că Brussels Airlines a clasificat drept servicii legate de securitate, serviciile de monitorizare, înregistrare și planificare a zborurilor, precum și serviciile de dirijare la sol.

(278) Brussels Airlines contestă, în special, faptul că serviciile legate de monitorizarea și înregistrarea zborurilor, de planificarea zborurilor și de dirijarea la sol intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 2320/2002 al Parlamentului European și al Consiliului⁽⁹⁹⁾, ceea ce corespunde „combinării măsurilor, precum și a resurselor umane și materiale menite să protejeze aviația civilă împotriva actelor de intervenție ilicită”.

(279) Cu toate acestea, autoritățile valone nu au considerat niciodată că activitățile de monitorizare și de înregistrare a zborurilor, de planificare a zborurilor și de dirijare la sol sunt legate de siguranța aeroportului. În schimb, ele consideră că aceste activități sunt esențiale pentru securitatea unui aeroport și se referă, în această privință, la explicațiile oferite deja în răspunsul lor la decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare.

(280) În ceea ce privește observațiile BAC cu privire la faptul că companiile aeriene care operează de la Bruxelles trebuie să plătească o taxă pentru serviciile de monitorizare, de înregistrare și de planificare a zborurilor asigurate de Belgocontrol, este vorba din nou de un argument întemeiat pe sursa finanțării unui serviciu care nu ar fi suficient pentru a califica serviciul respectiv drept neeconomic.

(281) De asemenea, Belgia amintește că gratuitatea anumitor servicii prestate de Belgocontrol în cadrul aeroporturilor regionale a fost convenită în acordul de cooperare din 1989 menționat anterior, care prevedea că „Regiunile vor putea solicita gratuit asistență din partea serviciilor centrale ale (S.N.V.A.) în domeniul aplicării standardelor și

⁽⁹⁸⁾ Considerentul 182.

⁽⁹⁹⁾ Regulamentul (CE) nr. 2320/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind normele comune în domeniul siguranței (JO L 355, 30.12.2002, p. 1).

recomandărilor internaționale în materie de aviație civilă”⁽¹⁰⁰⁾. Această furnizare gratuită este limitată la nivelul activităților aeroporturilor valone din 1989, toate serviciile care depășesc acest nivel de activități fiind suportate de Regiunea valonă.

- (282) Reiese atât din orientările din 2005, cât și din legislația UE specifică serviciilor de navigație aeriană că aceste servicii reprezintă activități neeconomice care nu intră, prin urmare, în domeniul de aplicare al articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Aceasta este una dintre metodele pentru regionalizarea gestionării altor aeroporturi decât aeroportul din Bruxelles.
- (283) Potrivit Belgiei, rezultă din cele de mai sus că niciuna dintre observațiile formulate de Brussels Airlines și de BAC nu este de natură să repună în discuție faptul că misiunile de protecție împotriva incendiilor, cele legate de siguranța traficului la sol și a perimetrului aeroportuar, cele referitoare la siguranță și cele legate de monitorizare și de înregistrarea zborurilor, de planificarea acestora, precum și de dirijare la sol, constituie activități neeconomice.

5.1.1.3. Comentariile Belgiei în urma observațiilor primite de la părțile terțe în urma publicării noilor orientări privind aviația

- (284) Belgia a formulat, în special, observațiile privind efectul asupra concurenței cauzate de măsurile în favoarea BSCA ca urmare a observațiilor terților primite după publicarea noilor orientări privind aviația.
- (285) Părțile terțe (BAC și Brussels Airlines) sunt de părere că ajutorul ar fi permis BSCA să perceapă taxe „redușe în mod artificial” și că, prin urmare, ar exista o diferență mare între taxele BSCA și cele ale altor aeroporturi. Această practică ar fi avut drept consecință reducerea numărului de pasageri la aeroportul Bruxelles-National.
- (286) Belgia contestă anumite cifre furnizate de Brussels Airlines. De exemplu, în ceea ce privește compararea tarifelor între BAC și BSCA, Belgia subliniază că „Brussels Airlines include tarife care nu se aplică companiilor aeriene, ci serviciilor de handling la sol”. Tabelul furnizat de Brussels Airlines nu ar include costurile similare suportate de BSCA. Același lucru ar fi valabil și pentru alte costuri impuse de statul federal.
- (287) Potrivit Belgiei, aceleași măsuri de precauție trebuie să fie luate în ceea ce privește tabelele referitoare la comparația între diferite aeroporturi. Astfel, în coloana „passenger charges or fee” pentru aeroportul Marsilia Provence, Brussels Airlines ar include o taxă de 13,47 EUR care ar corespunde în realitate, potrivit Belgiei, „unei taxe pentru siguranță impusă de stat și nu unei taxe care trebuie să fie suportată de pasager în sensul taxei de aeroport”.
- (288) În ceea ce privește lipsa afectării schimburilor comerciale, Belgia face trimitere la observațiile sale din 23 mai 2012 și la Comunicarea sa din 12 decembrie 2012 în ceea ce privește diferențele între aeroporturile Bruxelles - National și Charleroi.
- (289) În ceea ce privește impactul negativ asupra companiilor aeriene care operează pe aeroportul Bruxelles-National, Belgia subliniază o serie de elemente:
- Brussels Airlines ar fi renunțat să deservească anumite destinații precum Palermo, Cracovia, Sevilla. Acest lucru este adevărat, dar fără a ține cont de faptul că aceste destinații au fost redeschise ulterior, începând din 2014;
 - în timp ce BAC subliniază faptul că zborurile către Nador și Tanger (Maroc) au fost reduse în ceea ce privește plecările de pe aeroportul Bruxelles-National din cauza companiei Jetairfly care deservește aceleași destinații cu plecare de la Charleroi, Belgia reamintește că compania Air Arabia zboară, de asemenea, către aceste destinații, cu plecare de pe aeroportul Bruxelles-National;
 - în ceea ce privește zborurile către Istanbul, Belgia subliniază că aeroportul Bruxelles-National a crescut frecvența zborurilor către această destinație după transferul companiei aeriene Pegasus la Charleroi, care deservește Turcia;
 - în cele din urmă, Belgia subliniază că aeroportul din Charleroi a redus, de asemenea, frecvența anumitor zboruri sau a eliminat anumite destinații, ca urmare a transferării anumitor zboruri ale unor companii către aeroportul Bruxelles-National. Astfel, de exemplu, Charleroi a pierdut trei zboruri pe săptămână către Casablanca în favoarea aeroportului Bruxelles-National, ca urmare a transferului acestor zboruri ale companiei Air Arabia către Bruxelles.

⁽¹⁰⁰⁾ Articolul 5.1.

- (290) Belgia reamintește că Ryanair s-a instalat recent la aeroportul Bruxelles-National, ceea ce dovedește că nivelul ridicat al taxelor nu a împiedicat această nouă dezvoltare a Ryanair. Cu toate acestea, Belgia reiterează afirmația că concurența dintre aeroportul din Charleroi și aeroportul Bruxelles-National este limitată și pe segmentele bine definite reprezentate de zborurile charter și low-cost.
- (291) În plus, Belgia afirmă faptul că se consideră că numai strategia comercială a BSCA cu privire la taxele sale explică succesul aeroportului din Charleroi. Această afirmație ar ignora faptul că a apărut o nouă piață low-cost care răspunde unei noi cereri. În acest sens, Regiunea valonă reamintește că, în urmă cu câțiva ani, 40 % dintre pasagerii de la Charleroi zburau pentru prima dată cu avionul, ceea ce dovedește că aceștia din urmă nu au fost „furați” de la aeroportul Bruxelles-National.

5.1.2. Compatibilitatea ajutorului în favoarea BSCA

5.1.2.1. Observațiile Belgiei cu privire la compatibilitatea măsurilor în favoarea BSCA, astfel cum a fost evaluată pe baza orientărilor privind sectorul aviației

- (292) Potrivit Belgiei ⁽¹⁰¹⁾, în cazul în care, prin absurd, Comisia ar considera că BSCA a beneficiat de ajutor, acest ajutor ar trebui să fie calificat drept ajutor operațional care poate fi autorizat în temeiul orientărilor privind sectorul aviației. Într-adevăr, condițiile care trebuie îndeplinite pentru autorizarea unui astfel de ajutor, prevăzute la punctul 137 din orientările privind sectorul aviației referitoare la ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene contribuie la un obiectiv definit ca fiind de interes comun, necesitatea ajutorului, caracterul adecvat al ajutorului de stat ca instrument politic, existența efectului stimulat, proporționalitatea ajutorului și absența oricăror efecte negative asupra concurenței.
- (a) Contribuția la un obiectiv de interes comun
- (293) Dezvoltarea aeroporturilor din Regiunea valonă s-a integrat într-o strategie globală de dezvoltare economică și socială a regiunilor în cauză, puse în aplicare încă din 1989. Regiunea valonă a furnizat diverse documente și studii care dovedesc îndeplinirea acestui obiectiv.
- (294) În plus, după cum arată studiile comandate de Regiunea valonă și BSCA în perioada 2000-2001, aeroportul Bruxelles-National era, în acel moment, la limita saturației și aeroportul din Charleroi putea să își propună, prin urmare, un obiectiv de combatere a congestiei.
- (295) În plus, din diferitele studii efectuate la cererea Regiunii valone și a BSCA reiese că exista o cerere reală pentru aeroportul din Charleroi pe segmentele „low-cost”. Această cerere a fost confirmată în practică de succesul său și, prin urmare, era justificat să se asigure dezvoltarea aeroportului din Charleroi, având în vedere densitatea din zona sa de deservire puternic populată și localizată în centrul Europei.
- (296) Dezvoltarea aeroportului din Charleroi a demonstrat că nu era vorba de o finanțare a unor activități neprofitabile, întrucât acesta a fost în măsură să atingă pragul de profitabilitate încă din 2004. Planul de afaceri al BSCA stabilit în 2001, prevedea o revenire la rentabilitate în 2005, adică cu un an mai târziu, ceea ce demonstrează caracterul prudent și rezonabil al acestui plan.
- (297) Conform Belgiei, dacă se ține seama de evoluția paralelă a traficului de pasageri la aeroportul Bruxelles-National și la aeroportul din Charleroi, se poate concluziona că eventualul impact al aeroportului din Charleroi asupra aeroportului Bruxelles-National a fost marginal. Oprirea dezvoltării aeroportului Bruxelles-National a fost cauzată de falimentul Sabena în luna noiembrie 2001, și nu de dezvoltarea concomitentă a aeroportului din Charleroi. Trebuie reamintit un studiu elaborat de BSCA în 2010, care stabilește că 40 % din acești pasageri au călătorit cu avionul pentru prima dată, ceea ce demonstrează că o parte semnificativă a volumului de pasageri nu este „furată” de la aeroportul din Bruxelles. În plus, o altă parte importantă a pasagerilor este constituită din călători de tipul *city trip*, care decid să facă călătorii de scurtă durată pe care nu le-ar fi efectuat în absența unor condiții tarifare atractive. Până de curând, aeroportul Bruxelles-National nu a dezvoltat sau a dezvoltat puțin segmentul low-cost. Astfel, easyJet a lansat primele sale destinații de pe aeroportul Bruxelles-National în cursul anului 2007.

⁽¹⁰¹⁾ Răspunsul 15 din scrisoarea Belgiei din 24 februarie 2014.

(b) Necesitatea ajutorului

- (298) Eventualele ajutoare pe care le-ar fi identificat Comisia erau, cu certitudine, necesare pentru a atinge acest obiectiv de dezvoltare economică și regională.

(c) Caracterul adecvat al măsurii de ajutor

- (299) Finanțarea costurilor aferente misiunilor de interes general încredințate de Regiune societății BSCA era cea mai adecvată metodă pentru atingerea obiectivului de interes general menționat anterior. Nu există alte instrumente de politică sau instrumente de ajutor prin care să se atingă acest obiectiv.

(d) Efectul stimulat

- (300) În plus, efectul stimulat este prezent, deoarece, în absența acestei finanțări, nu ar fi fost posibil să se asigure dezvoltarea activităților aeroportului, nici să se atingă acest nivel de volum care a îmbunătățit mobilitatea cetățenilor europeni și să se asigure dezvoltarea economică și regională prin intermediul activităților aeroportului. Belgia face trimitere la numărul de pasageri care sosesc la BSCA în perioada care trebuie luată în considerare. Trebuie reamintit că aeroportul din Charleroi era, la momentul respectiv, un aeroport de categoria D, care nu putea denatura concurența. De asemenea, aeroportul este în concordanță cu obiectivele orientărilor privind sectorul aviației, și anume asigurarea, în final, a rentabilității aeroporturilor regionale.

(e) Proporționalitatea ajutorului

- (301) În cele din urmă, ajutorul este proporțional. Trebuie reamintit că compensația acordată pentru misiunile de interes general, astfel cum se prevede la articolul 25 din caietul de sarcini încheiat anexat la convenția privind serviciile între Regiunea valonă și BSCA, este limitată în așa fel încât, în caz de depășire a plafonului, ceea ce se întâmplă în ceea ce privește partea din compensație dedicată protecției împotriva incendiilor și asigurării securității traficului la sol, costurile trebuie să fie finanțate de către BSCA. Eventualul ajutor în cadrul prestării de servicii de către SOWAER corespunde unui quantum marginal.
- (302) Luând în considerare valoarea limitată a părții de ajutor în cadrul acestor compensații pentru serviciile de interes general care puteau fi repuse în discuție de către Comisie și obiectivul acestor servicii, trebuie să se considere că este îndeplinită condiția proporționalității.

(f) Absența efectelor negative asupra concurenței

- (303) În ceea ce privește absența sau evitarea efectelor negative asupra concurenței, Comisia trebuie să se raporteze la momentul acordării finanțării publice pentru a evalua această condiție. Nu se poate considera că, la momentul acordării acestei finanțări, exista un impact nejustificat asupra concurenței. Astfel cum s-a demonstrat la Comisia Europeană, dezvoltarea aeroportului din Charleroi nu s-a realizat în detrimentul altor aeroporturi. Aceste activități derivă din crearea unei noi piețe pentru un anumit segment care nu era sau era foarte puțin dezvoltat la aeroportul din Bruxelles.
- (304) Trebuie reamintite două studii realizate de către experți independenți, Roland Berger International Management Consultant și GTM, care au determinat saturația din apropierea aeroportului Bruxelles-National și lipsa suprapunerii la nivelul clienților între cele două aeroporturi. Companiile aeriene care utilizau aeroportul din Bruxelles nu aveau, în acel moment, niciun interes pentru aeroportul din Charleroi, în timp ce Ryanair, principalul utilizator al aeroportului din Charleroi, nu avea, la momentul respectiv, nicio strategie care să prevadă instalarea în aeroporturi principale.
- (305) De altfel, acordul-cadru din 20 iulie 2000 al Regiunii valone, astfel cum a fost extins prin decizia din 8 noiembrie 2000 cuprindea obiectivul de „a duce o politică care să permită o colaborare eficientă cu administratorii aeroportului Bruxelles National” ⁽¹⁰²⁾.
- (306) În plus, aeroportul din Charleroi era dezavantajat de constrângerile normative care reglementau programul de lucru obligatoriu. În anul 2000, aeroportul era deschis între orele 7.00 dimineața și 22.00 seara. Acest program a fost ușor adaptat pentru a se prelungi între ora 6.30 și ora 23.00, în scopul de a putea primi aeronave cu baza pe acest aeroport.

⁽¹⁰²⁾ Notă aprobată de guvernul valon la 8 noiembrie 2000, p. 2.

- (307) În plus, în anul 2000, aeroportul din Charleroi suferea de un deficit de imagine important, după cum atestau studiile GTM și Roland Berger. Infrastructura era insuficientă, limitată, puțin frecventată. Aeroportul nu oferea decât o rută regulată și câteva zboruri charter în timpul verii. Nu se poate considera că, în acel moment, aeroportul din Charleroi era în măsură să concureze cu aeroportul Bruxelles-National.
- (308) În cele din urmă, aeroportul Bruxelles-National era privilegiat în materie de infrastructuri (mai multe terminale, mai multe piste etc.) și de accesibilitate datorită amplasării sale în apropierea capitalei și a legăturii feroviare care îi lipsește aeroportului din Charleroi.

5.1.2.2. *Observațiile Belgiei cu privire la compatibilitatea punerii la dispoziție a infrastructurii, evaluată în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE*

- (309) Aceste observații se refereau la compatibilitatea:

- punerii la dispoziție a infrastructurii, evaluate pe baza orientărilor din 2005 (acestea din urmă au fost înlocuite de orientările din 2014 privind sectorul aviației);
- finanțării unei părți din costurile serviciilor de interes general, evaluată în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE.

- (310) În ceea ce privește compatibilitatea finanțării unei părți din costurile serviciilor de interes general, evaluată în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE, Belgia susține că finanțarea este în conformitate:

- cu articolul 106 alineatul (2) din TFUE pentru perioada anterioară datei de 19 decembrie 2005;
- cu decizia Comisiei din 28 noiembrie 2005 pentru perioada de la 19 decembrie 2005 până la 31 ianuarie 2012;
- cu cadrul din 20 decembrie 2011 pentru perioada de după 31 ianuarie 2012.

- (311) Potrivit Belgiei, în cazul în care Comisia considera că nu erau îndeplinite toate condițiile din hotărârea Altmarmark, ar trebui să permită o compensație pentru servicii de interes general în temeiul deciziei din 28 noiembrie 2005 ⁽¹⁰³⁾.

- (312) În ceea ce privește măsurile acordate înainte de 19 decembrie 2005, adică înainte de intrarea în vigoare a deciziei din 28 noiembrie 2005, compatibilitatea acestora se bazează direct pe articolul 106 alineatul (2) din TFUE. Rezultă din practica decizională a Comisiei Europene ⁽¹⁰⁴⁾ că condițiile de la articolul 106 alineatul (2) din TFUE sunt identice cu cele prevăzute în decizia din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din TFUE în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general ⁽¹⁰⁵⁾. Compatibilitatea măsurilor acordate înainte de 19 decembrie 2005, poate fi, așadar, evaluată împreună cu cele acordate ulterior în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE, în lumina aceluiași criterii de fond ca și cele prevăzute de decizia din 28 noiembrie 2005.

- (313) În ceea ce privește măsurile de ajutor acordate după 19 decembrie 2005, acestea intră în domeniul de aplicare al deciziei din 28 noiembrie 2005, în cazul în care corespund unor compensații de serviciu public acordate unor întreprinderi a căror cifră de afaceri anuală medie fără taxe nu a atins 100 000 000 EUR în cursul celor două exerciții financiare anterioare celui în care s-a acordat serviciul menționat, cu condiția ca valoarea anuală a compensației să nu depășească 30 000 000 EUR ⁽¹⁰⁶⁾. Or, niciodată BSCA nu a realizat o cifră de afaceri anuală

⁽¹⁰³⁾ Decizia 2005/842/CE a Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE la ajutorul de stat, sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, acordat anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 312, 29.11.2005, p. 67).

⁽¹⁰⁴⁾ Decizia Comisiei din 28 octombrie 2009 privind finanțarea spitalelor publice din rețeaua Iris din Regiunea Bruxelles-Capitale, NN 54/2009, site-ul Europa.

⁽¹⁰⁵⁾ A se vedea nota de subsol 103.

⁽¹⁰⁶⁾ Document de lucru al serviciilor Comisiei, întrebări frecvente privind Decizia Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general, și Cadrul comunitar privind ajutoarele de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public, SEC (2007) 1516 final, p. 6.

mai mare de 100 000 000 EUR. În plus, potrivit Belgiei, este evident că compensația eventualelor servicii de interes general care ar fi calificate drept economice de către Comisie ar fi departe de a atinge plafonul de 30 000 000 EUR. Prin urmare, această compensație intră, în mod evident, în domeniul de aplicare al Deciziei din 28 noiembrie 2005.

- (314) Pe baza Deciziei din 28 noiembrie 2005, măsurile care intră în domeniul său de aplicare sunt compatibile în cazul în care îndeplinesc următoarele condiții.

(a) Mandatul

- (315) Belgia consideră că a demonstrat existența unor obligații de serviciu public atunci când a „stabilit” că prima condiție din hotărârea *Altmark* este îndeplinită [a se vedea secțiunea 5.1.1.1 litera (c) punctul (ii)]. În plus, potrivit Belgiei, parametrii pentru calcularea compensației, precum și modalitățile de evitare a supracompensării au fost explicate atunci când Belgia a demonstrat că a treia și a patra condiție din hotărârea *Altmark* erau îndeplinite.

(b) Compensarea

- (316) Belgia reamintește că intervenția Regiunii valone este limitată din 2006 în ceea ce privește serviciile referitoare la protecția împotriva incendiilor și la siguranța traficului la sol și a perimetrului aeroportuar și, din 2010, în ceea ce privește serviciile legate de securitate, de biroul de navigație și de dirijare la sol. Contabilitatea analitică instituită de BSCA poate demonstra respectarea condiției menționate.

(c) Separarea contabilă

- (317) Potrivit Belgiei, separarea contabilă este asigurată prin aplicarea articolului 25 din caietul de sarcini, care prevede că „concesionarul trebuie să dețină un cont de exploatare separat pentru servicii. Acest cont poate, în orice moment, să facă obiectul unui control la fața locului de către autoritatea concedentă”. Aceasta este, de asemenea, confirmată de documentul din anexa 8.

(d) Controlul supracompensării

- (318) Regiunea valonă are posibilitatea de a verifica, în orice moment, conturile BSCA rezervate serviciilor de interes general, în conformitate cu articolul 25 din caietul de sarcini. Astfel, administrația valonă efectuează anual un control la fața locului pentru a verifica documentele care stau la baza declarației de creanță făcută de BSCA pentru obținerea compensației pentru serviciile de interes general.

(e) Concluzie

- (319) Rezultă din cele de mai sus că finanțarea serviciilor de interes general care ar fi calificate drept economice de către Comisie poate fi declarată compatibilă cu piața internă pe baza deciziei din 28 noiembrie 2005.

5.2. Observațiile Belgiei cu privire la măsurile în favoarea Ryanair

- (320) După decizia de inițiere a procedurii din 2002 și decizia de extindere din 2012, Belgia a prezentat observații pentru a demonstra că măsurile în favoarea Ryanair examinate în prezenta decizie nu constituie ajutor de stat.

5.3. Observațiile Belgiei cu privire la termenul de prescripție

- (321) Potrivit observațiilor pe care Belgia le-a formulat ca urmare a adoptării deciziei de extindere din 2012, cu privire la faptul de a considera că finanțarea serviciilor de interes general constituie ajutor de stat, aceasta beneficiază de termenul de prescripție prevăzut la articolul 15 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului ⁽¹⁰⁷⁾, denumit în continuare „regulamentul de procedură”.

⁽¹⁰⁷⁾ Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 83, 27.3.1999, p. 1).

- (322) Potrivit acestei dispoziții, termenul de prescripție începe din ziua în care ajutorul ilegal este acordat beneficiarilor. În conformitate cu legislația Uniunii ⁽¹⁰⁸⁾ și cu practica decizională a Comisiei ⁽¹⁰⁹⁾, Comisia trebuie să evalueze măsura în temeiul normelor aplicabile la momentul acordării ajutoarelor, „și anume data actului obligatoriu din punct de vedere juridic în baza căruia beneficiarul dobândește dreptul de a beneficia de acest ajutor”. Jurisprudența UE confirmă că data acordării unui ajutor corespunde datei „actului obligatoriu din punct de vedere juridic prin care autoritatea (națională) competentă se angajează să acorde ajutorul” ⁽¹¹⁰⁾. Or, actul juridic devine obligatoriu de la data la care, în conformitate cu legislația națională, statul este obligat să pună în aplicare angajamentul său în temeiul actului în cauză. Până la momentul respectiv, acesta ar constitui o simplă declarație de intenție ⁽¹¹¹⁾.
- (323) Rezultă din cele de mai sus că data la care compensația pentru serviciile de interes general prestate de BSCA a fost acordată este 9 iulie 1991, adică data convenției de concesiune și a caietului de sarcini care constituie temeiul juridic pentru această compensație obligatorie pentru regiune. De la această dată, în pofida adoptării unor diverse dispoziții fără impact asupra principiului rambursării obligatorii de către regiune a acestor cheltuieli, plata acestei compensații îi revine Regiunii valone. Doar câteva servicii neeconomice menționate de actul adițional nr. 6 din 15 ianuarie 2008 nu ar fi acoperite de această prescripție. Momentul de la care începe să curgă termenul de prescripție de 10 ani este, prin urmare, 9 iulie 1991.
- (324) Nicio măsură a Comisiei cu privire la compensația pentru serviciile de interes general prestate de BSCA, astfel cum se prevede la articolul 15 din Regulamentul de procedură nu a întrerupt perioada de 10 ani, care a expirat în iulie 2001. În pofida lipsei de formalizare a acestei compensații în convenția pentru perioada 2000-2001, părțile, adică Regiunea valonă și BSCA, au avut întotdeauna intenția de a menține pe durată nedeterminată, intenție confirmată de acoperirea acestor costuri pentru această perioadă și concretizată în actul adițional din 2002, astfel încât punctul de plecare al termenului de prescripție nu este contestat.
- (325) Numai scrisoarea Comisiei din 24 aprilie 2002, care conține în special întrebări privind finanțarea BSCA și, în consecință, ar putea viza, indirect, suportarea costurilor serviciilor de interes general, ar fi putut întrerupe termenul de prescripție. În urma acestei solicitări, au fost oferite explicații detaliate de către autoritățile valone, iar Comisia nu a pus niciodată sub semnul întrebării legalitatea acestei finanțări.
- (326) Rezultă din cele de mai sus că, dacă se consideră că compensațiile plătite pentru serviciile de interes general constituie ajutoare de stat, *quod non*, competențele Comisiei în materie de recuperare a ajutorului sunt prevăzute la articolul 15 din Regulamentul de procedură.

5.4. Observațiile Belgiei cu privire la încălcarea încrederii legitime

- (327) În urma deciziei de extindere din 2012, Belgia a formulat comentarii referitoare la aplicarea principiului încrederii legitime la subvenția plătită de regiune pentru anumite servicii legate de activitatea aeroportuară.
- (328) În conformitate cu jurisprudența Curții în domeniul ajutoarelor de stat, Comisia este obligată să ia în considerare, din proprie inițiativă, circumstanțele excepționale care justifică, în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, faptul că aceasta renunță să dispună recuperarea ajutoarelor acordate ilegal, atunci când recuperarea contravine unui principiu general de drept al Uniunii, precum respectarea încrederii legitime a beneficiarilor.
- (329) După cum a sintetizat avocatul general Philippe Léger, încălcarea acestui principiu este admisă în cazul în care sunt îndeplinite următoarele trei condiții: „În primul rând, trebuie să existe un act sau un comportament al administrației comunitare de natură să fi generat această încredere. (...). Apoi, persoana interesată nu trebuia să fie în măsură să prevadă schimbarea liniei de conduită adoptată anterior de administrația comunitară (...). În cele din urmă, interesul comunitar urmărit de actul atacat nu justifică atingerea adusă încrederii legitime a părții interesate. (...)”.

⁽¹⁰⁸⁾ A se vedea considerentul 10 din Regulamentul (CE) nr. 1998/2006 din 15 decembrie 2006 de aplicare a articolelor 87 și 88 din tratatul privind ajutoarele *de minimis* (JO L 379, 28.12.2006, p. 5).

⁽¹⁰⁹⁾ Decizia Comisiei din 1 august 2006 privind orientările privind încheierea intervențiilor (2000-2006) din fondurile structurale, COM (2006) 3424, nepublicată, site-ul europa.com.

⁽¹¹⁰⁾ Hotărârea din 14 ianuarie 2004, Fleuren Compost BV/Comisia, T-109/01, Rec. p. II-00127, ECLI:EU:T:2004:4, punctul 74.

⁽¹¹¹⁾ Hotărârea din 15 februarie 2001, Austria/Comisia, C-99/98, Rec. p. I-01101, ECLI:EU:C:2001:94, punctele 34, 35 și 38.

- (330) Potrivit Belgiei, în special în ceea ce privește subvenția plătită de regiune pentru anumite servicii legate de activitatea aeroportuară, cele trei condiții menționate la punctul anterior sunt îndeplinite.
- (331) Comisia a examinat subvenția plătită de regiune pentru anumite servicii legate de activitatea aeroportuară în cadrul primei anchete și nu a ridicat nicio obiecție în această privință în decizia din 2004. În decizia din 2004, Comisia a menționat în mod explicit că ea „nu contestă posibilitatea legitimă a autorităților valone de a continua să suporte costurile de întreținere – de stingere a incendiilor” ⁽¹¹²⁾. Or, serviciile de întreținere, la acel moment, acoperite de BSCA, erau definite după cum urmează: „concesionarul trebuie să asigure, în cadrul concesiunii de servicii, întreținerea terenurilor, a clădirilor și a echipamentelor, lucrările și materialele puse la dispoziție și alocate misiunilor privind serviciile concesionate, astfel încât acestea să fie întotdeauna corespunzătoare pentru utilizarea căreia îi sunt destinate”. În același sens, la considerentul 352 din aceeași decizie din 2004, Comisia constata că „[o] parte din sarcinile acestor aeroporturi, indiferent dacă sunt private sau publice, face totuși, deseori, obiectul unor compensații pentru obligația de serviciu public, în temeiul unor sarcini care provin din imperative de securitate sau de siguranță sau din alte contribuții la costuri care nu ar prezenta viabilitate economică în sine, dar care sunt totuși necesare exploatării acestor platforme. Acestea pot fi prestații privind controlul traficului aerian, poliția, stingerea incendiilor etc.”
- (332) De asemenea, Belgia subliniază că anularea Tribunalului nu a vizat în niciun mod acest aspect al deciziei din 2004.
- (333) Ea concluzionează că toate cele trei condiții prevăzute la considerentul 329 sunt îndeplinite.
- (334) În primul rând, decizia pronunțată în 2004 de către Comisie și lipsa de cenzură a Tribunalului cu privire la acest aspect au „creat, anterior, o situație care ar putea genera această încredere”. Într-adevăr, potrivit Belgiei, BSCA a beneficiat de asigurări precise că suportarea costurilor serviciilor de interes general nu era susceptibilă să constituie un ajutor de stat, având în vedere lipsa menționării unei plângeri cu privire la acest aspect în decizia din 2004. Această încredere legitimă a fost, de asemenea, consolidată de practica decizională constantă a Comisiei pe această temă, în special distincția între activitățile economice și cele neeconomice, astfel cum a fost reiterată în special în decizia privind aeroportul Leipzig-Halle.
- (335) În al doilea rând, BSCA nu era „în măsură să prevadă schimbarea liniei de conduită adoptată anterior de administrația comunitară”. Într-adevăr, potrivit Belgiei, nu exista niciun element care să permită BSCA să își imagineze că Comisia va reexamina, în 2012, o măsură în privința căreia nu exprimase nicio rezervă în 2004, și pe care Tribunalul nu o readusese în discuție în 2008.
- (336) În al treilea rând, interesul Uniunii nu primează asupra celui al BSCA „de menținere a situației pe care aceasta putea, în mod legitim, să o considere stabilă”. Într-adevăr, potrivit Belgiei, BSCA ar suferi pierderi semnificative ca urmare a unei decizii a Comisiei prin care se dispune recuperarea subvențiilor primite de BSCA în schimbul furnizării serviciilor de interes general.
- (337) În concluzie, potrivit Belgiei, aceste compensații financiare, fundamentale pentru a asigura siguranța și securitatea perimetrului și a activității aeroportuare, au fost menținute și extinse după decizia din 2004, în special pe baza încrederii legitime care rezultă din atitudinea Comisiei potrivit căreia finanțarea serviciilor de interes general nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 din TFUE. Având în vedere încrederea legitimă pe care Comisia a generat-o în cadrul BSCA, în cazul în care Comisia ar considera că subvențiile în cauză constituie ajutor de stat, ea nu ar putea dispune recuperarea acestora, în conformitate cu articolul 15 din Regulamentul de procedură.

6. EVALUAREA MĂSURILOR

- (338) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, sunt incompatibile cu piața internă, în măsura în care afectează schimburile comerciale dintre statele membre, ajutoarele acordate de stat sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri.

⁽¹¹²⁾ Considerentul 214 din decizia din 2004.

- (339) Prin urmare, o măsură poate fi calificată drept ajutor de stat dacă sunt îndeplinite următoarele condiții cumulative: 1. beneficiarul sau beneficiarii sunt întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE; 2. măsura conferă un avantaj selectiv pentru beneficiar; 3. măsura în cauză este acordată din resurse de stat și este imputabilă statului; 4. măsura în cauză denaturează sau amenință să denatureze concurența și poate afecta schimburile comerciale dintre statele membre.
- (340) În acest capitol, Comisia trebuie să evalueze dacă măsurile descrise în prezentul capitol 3 sunt susceptibile de a constitui ajutoare acordate BSCA și/sau Ryanair, apoi abordează chestiunea compatibilității ajutoarelor identificate cu piața internă, a aplicabilității termenului de prescripție și a principiului încrederii legitime.

6.1. Existența unor ajutoare de stat în favoarea BSCA

6.1.1. Noțiunea de întreprindere în sensul articolului 107 din TFUE

- (341) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, pentru a fi considerată ajutor de stat, o măsură trebuie să favorizeze „anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri”.
- (342) Curtea a definit, în mod sistematic, întreprinderile ca fiind entități care desfășoară o activitate economică, indiferent de statutul juridic și de modul de finanțare a acestora ⁽¹¹³⁾. În plus, Curtea a statuat în mod constant că o activitate economică este orice activitate care constă în oferirea de bunuri sau de servicii pe o anumită piață ⁽¹¹⁴⁾.
- (343) În hotărârea sa „Aéroports de Paris”, Tribunalul a stabilit că exploatarea unui aeroport, care constă în furnizarea de servicii aeroportuare pentru companiile aeriene, constituie o activitate economică.
- (344) În hotărârea sa „Aeroportul Leipzig-Halle” ⁽¹¹⁵⁾, Tribunalul a confirmat că exploatarea unui aeroport în schimbul unei remunerații constituie o activitate economică, în cadrul căreia construirea de infrastructuri aeroportuare nu ar putea fi disociată ⁽¹¹⁶⁾. Odată ce un operator aeroportuar desfășoară activități economice, indiferent de statutul său juridic sau de modul în care este finanțat, acesta constituie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și, prin urmare, intră în domeniul de aplicare al normelor din TFUE privind ajutoarele de stat ⁽¹¹⁷⁾. Tribunalul a confirmat, de asemenea, că, spre deosebire de efectele lor, obiectivele de politică regională, economică sau de transport urmărite de construirea sau extinderea unor infrastructuri aeroportuare nu erau relevante pentru a stabili dacă există sau nu o activitate economică.
- (345) Existența sau nu a unei piețe pentru un anumite servicii poate depinde de modul în care acele servicii sunt organizate în statul membru în cauză ⁽¹¹⁸⁾. Normele în materie de ajutoare de stat se aplică doar atunci când o anumită activitate este furnizată într-un mediu comercial. Caracterul economic al unui anumit serviciu poate, prin urmare, să varieze de la un stat membru la altul. În plus, calificarea unui anumit serviciu poate varia în timp în funcție de opțiunile politice sau de o anumită evoluție economică.

⁽¹¹³⁾ Cauzele conexe C-180/98 - C-184/98, Pavlov e. a. (Rec. 2000, ECLI:EU:C:2000:428, p. I-6451).

⁽¹¹⁴⁾ Hotărârea din 16 iunie 1987 în cauza 118/85, Comisia/Italia (Rec. 1987, p. 2599, ECLI:EU:C:1987:283, punctul 7); Hotărârea din 18 iunie 1998 în cauza C-35/96, Comisia/Italia (Rec. 1998, p. I-3851, ECLI:EU:C:1998:303, punctul 36); cauze conexe C-180/98-C-184/98, Pavlov e.a., ECLI:EU:C:2000:428, punctul 75.

⁽¹¹⁵⁾ Hotărârea Leipzig-halle menționată anterior, alineatul (102) și următoarele.

⁽¹¹⁶⁾ Hotărârea din 24 martie 2011 în cauzele conexe T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH și Mitteldeutsche Flughafen AG/Comisia, ECLI:EU:T:2011:117 și T-443/08, Freistaat Sachsen și Land Sachsen-Anhalt/Comisia (denumită în continuare „Hotărârea Leipzig-Halle”), nepublicată încă, punctele 93, 95, 100 și 119. A se vedea și hotărârea din 12 decembrie 2000 în cauza T-128/98, din 24 octombrie 2002 în cauza C-82/01P, Rec. 2002, p. I-9297, ECLI:EU:éroports de Paris/, Rec. 2000, ECLI:EU:T:2000:290, p. II-3929, confirmată prin Hotărârea Curții de Justiție C:2002:617, și prin Hotărârea din 17 decembrie 2008 în cauza T-196/04, Ryanair/Comisia, Rec. 2008, p. II-3643, ECLI:EU:T:2008:585, punctul 88.

⁽¹¹⁷⁾ Hotărârea din 17 februarie 1993 în cauzele conexe C-159/91, Poucet/AGV și C-160/91, Pistre/Cancava, Rec. 1993, p. I-637, ECLI:EU:C:1993:63.

⁽¹¹⁸⁾ *Idem*.

- (346) Astfel, până la hotărârea ADP, practica constantă a Comisiei fusese de a considera că activitatea de dezvoltare și de gestionare a infrastructurilor aeroportuare nu constituia o activitate economică susceptibilă de a intra în domeniul de aplicare a articolului 107 alineatul (1) din TFUE ⁽¹¹⁹⁾. Ca urmare a hotărârii ADP, Comisia a constatat că, în urma liberalizării progresive a pieței, această activitate a devenit o activitate economică. De asemenea, astfel cum se stipulează în Orientările privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene ⁽¹²⁰⁾ (denumite în continuare „orientările privind sectorul aviației”) de la punctele 28 și 29, „începând de la data pronunțării hotărârii ADP (12 decembrie 2000), exploatarea și construcția de infrastructuri aeroportuare trebuie considerate ca încadrându-se în domeniul de aplicare al controlului ajutoarelor de stat. Invers, ca urmare a incertitudinii care exista înainte de hotărârea ADP, autoritățile publice puteau considera, în mod legitim, că finanțarea infrastructurii aeroportuare nu constituia un ajutor de stat și că, prin urmare, astfel de măsuri nu trebuiau să fie notificate Comisiei. Astfel, Comisia nu mai poate pune în discuție, pe baza normelor privind ajutoarele de stat, măsurile de finanțare acordate înainte de hotărârea ADP”.
- (347) Prin urmare, este necesar să se determine dacă măsurile acordate BSCA pentru exploatarea și construcția de infrastructuri aeroportuare au fost acordate înainte sau după 12 decembrie 2000, data pronunțării hotărârii ADP.
- (348) În plus, chiar după pronunțarea hotărârii ADP, astfel cum s-a arătat la punctele 34 și 35 din orientările privind sectorul aviației, nu toate activitățile desfășurate de un operator aeroportuar sunt considerate, obligatoriu, de natură economică. Astfel, Curtea a confirmat că activitățile care, în mod normal, intră în responsabilitatea statului în exercitarea prerogativelor sale de putere publică nu sunt de natură economică ⁽¹²¹⁾. Într-un aeroport, activități precum controlul traficului aerian, poliția, serviciile vamale, stingerea incendiilor, măsurile destinate pentru protejarea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicite și investițiile legate de infrastructuri și echipamentele necesare pentru a realiza aceste activități nu sunt considerate, în general, a fi de natură economică.
- (349) În concluzie, este necesar să se identifice măsurile de care a beneficiat BSCA după 12 decembrie 2000 și să se excludă măsurile pentru activități care, în mod normal, intră în responsabilitatea statului în exercitarea prerogativelor sale de putere publică.

6.1.1.1. *Punerea la dispoziție a terenurilor și a infrastructurilor aeroportului din Charleroi, inclusiv a infrastructurilor realizate datorită programului de investiții și prestării unor servicii, în special reparațiile majore, în schimbul unei taxe de concesiune*

- (350) În prezenta secțiune, Comisia examinează:

- dacă măsura, inclusiv punerea la dispoziție a unor noi infrastructuri realizate în conformitate cu planul de investiții, a fost acordată înainte de hotărârea ADP;
- care sunt investițiile, precum și serviciile prestate de către SOWAER care trebuie să fie excluse din examinare, având în vedere caracterul lor neeconomic.

- (a) Măsura, inclusiv punerea la dispoziție a unor noi infrastructuri, realizate în conformitate cu planul de investiții, a fost acordată înainte de hotărârea ADP?

- (351) După cum s-a afirmat în considerentele 344 și următoarele, construcția infrastructurii aeroportuare nu ar putea fi disociată, în principiu, de activitatea economică de exploatare a platformei aeroportuare.
- (352) În ceea ce privește construcția infrastructurii aeroportului din Charleroi care face obiectul planului multianual de investiții, autoritățile belgiene consideră, cu toate acestea, că planul respectiv de investiții a fost stabilit înainte de 12 decembrie 2000, data pronunțării hotărârii ADP. Argumentele avansate de Belgia, prezentate în secțiunea 5.1.1.1 litera (a) punctul (i), au, în principal, scopul de a respinge domeniul de aplicare și exactitatea argumentelor

⁽¹¹⁹⁾ Hotărârea din 12 decembrie 2000 în cauza T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, Aéroports de Paris/Comisia, Rec. 2000, p. II-3929.

⁽¹²⁰⁾ A se vedea nota de subsol 8.

⁽¹²¹⁾ Cauza C-364/92, SAT/Control [1994] (Rec. 1994, p. I-43, ECLI:EU:C:1994:7, punctul 30) și cauza C113/07, Selex Sistemi Integrati/Comisia [2009] (Rec. 2009, p. I-2207, ECLI:EU:C:2009:191, punctul 71).

preliminare formulate de Comisie în decizia de extindere din 2012, potrivit căroră acordul-cadru din 20 iulie 2000 și decizia guvernului valon din 8 noiembrie 2000 (denumite în continuare „deciziile din 2000”) nu implică, pentru regiune, un angajament cu privire la o parte terță și nu au caracter irevocabil, ferm și definitiv.

- (353) Cu toate acestea, Comisia consideră că decizia de a pune la dispoziția BSCA infrastructurile, inclusiv infrastructuri noi decise și realizate prin intermediul programului de investiții și de a furniza anumite servicii în schimbul unei taxe nu a fost acordată prin deciziile din 2000, ci prin Convenția dintre SOWAER/BSCA din 2002, pentru următoarele motive.
- (354) Criteriul relevant pentru stabilirea datei la care se consideră că a fost acordată o posibilă măsură de ajutor este data actului obligatoriu din punct de vedere juridic prin care autoritățile publice se angajează să acorde ajutorul în cauză beneficiarului ⁽¹²²⁾.
- (355) În cazul prezent, Comisia consideră că:
- beneficiarul posibilului ajutor este BSCA;
 - autoritățile publice care au acordat ajutorul sunt regiunea și/sau SOWAER. Într-adevăr, astfel cum se menționează în considerentul 39 din prezenta decizie și cum este acceptat de Belgia ⁽¹²³⁾, SOWAER este vehiculul creat de regiune și plasat sub controlul său exclusiv, în vederea dezvoltării infrastructurii aeroportuare a Regiunii valone și punerii acestor infrastructuri la dispoziția întreprinderilor care gestionează aeroporturile în cauză. SOWAER, ca și regiunea, este susceptibilă să acorde ajutor de stat.
- (356) Anterior Convenției dintre SOWAER și BSCA din 2002, BSCA nu beneficia de niciun angajament al regiunii sau al SOWAER cu privire la realizarea programului de investiții.
- (357) Belgia recunoaște că nicio scrisoare oficială de acordare a ajutorului nu a fost elaborată pentru BSCA. Cu toate acestea, potrivit Belgiei, deși regiunea însăși este destinatarul deciziilor din 2000, acestea din urmă constituie asumarea unui angajament din partea guvernului. Belgia consideră că faptul că acest angajament este unilateral nu este specific prezentei cauze. Potrivit Belgiei, orice măsură de natură financiară, indiferent de destinatarul său, este întotdeauna hotărâtă printr-un act administrativ unilateral al autorității care este competentă să acționeze pentru menținerea, modificarea sau revocarea acestuia.
- (358) Comisia observă că deciziile din 2000 nu au fost publicate sau notificate BSCA. În orice moment înainte de semnarea Convenției SOWAER/BSCA, regiunea putea să modifice programul de investiții, prin adoptarea unei noi decizii unilaterale, sau chiar să renunțe total la acest program, fără ca o astfel de decizie să încalce drepturile BSCA.
- (359) În plus, așa cum se arată în decizia de extindere din 2012, acest program de investiții cuprindea incertitudini în ceea ce privește mecanismul financiar și sumele. Acestea din urmă puteau fi adaptate în funcție de evoluția necesităților. Astfel, noul terminal Nord trebuia să fie modulabil, iar construcția sa „obligatoriu progresivă și realizată în funcție de dezvoltarea activității efective a aeroportului și de nevoile operaționale care decurg de aici”. În plus, formula de finanțare avută în vedere în acel moment – și anume, prin intervenția Société Régionale Wallonne du Transport (Societatea Regională Valonă de Transport) – a fost în cele din urmă abandonată în favoarea finanțării de către SOWAER, un instrument nou care nu a fost dotat cu mijloace financiare decât din momentul creării sale la 1 iulie 2001 și în valoare de numai 75 000 000 EUR.
- (360) În schimb, având în vedere că programul de investiții a fost inclus în Convenția SOWAER/BSCA, SOWAER s-a angajat față de BSCA: aceasta trebuie să pună la dispoziția BSCA terenuri și infrastructuri, inclusiv infrastructurile care trebuie să fie realizate în conformitate cu programul de investiții, și să presteze anumite servicii, în schimbul unei taxe de concesiune, în lipsa căreia ea nu va respecta obligațiile sale contractuale.

⁽¹²²⁾ Nota de subsol nr. 29 din orientările privind sectorul aviației. A se vedea, de asemenea, hotărârea din 12 decembrie 1996, Compania națională Air France/Comisia, T-358/94, Rec. 1996, p. II-2109, ECLI:EU:T:1996:194, punctul 79, hotărârea din 14 ianuarie 2004, Fleuren Compost BV/Comisia, T109/01, Rec. 2004, p. II-127, ECLI:EU:T:2004:4, punctul 74, hotărârea din 2 decembrie 2008, Nuova Agricast Srl/Comisia, T-362/05 și T-363/05, Rec. 2008, ECLI:EU:T:2008:541, p. II-297, punctul 80, hotărârea din 30 noiembrie 2009, Franța și France Telecom/Comisia, T-427/04 și T-17/05, Rec. 2009, p. II-4315, ECLI:EU:T:2009:474, punctul 321.

⁽¹²³⁾ A se vedea considerentul 228 din prezenta decizie.

- (361) Comisia consideră, de asemenea, că angajamentul asumat de către SOWAER să realizeze un program de investiții și să presteze anumite servicii trebuie să fie examinat împreună cu angajamentul BSCA de a plăti o taxă de concesiune. Nu este posibil să se determine dacă proiectele regiunii de a pune la dispoziția BSCA infrastructuri, inclusiv noi infrastructuri realizate în conformitate cu programul de investiții și de a presta anumite servicii constituie un ajutor, atât timp cât se ignoră cuantumul taxei care trebuie plătită de BSCA în schimb.
- (362) Comisia concluzionează că măsura care constă în punerea la dispoziția BSCA a infrastructurii, inclusiv a unor noi infrastructuri pe care SOWAER se angajează să le realizeze și în prestarea anumitor servicii în schimbul unei taxe a fost acordată de Convenția SOWAER/BSCA din 2002. Prin urmare, aceasta este ulterioară hotărârii ADP.
- (363) În plus, trebuie să se reamintească că programul de investiții integrat Convenției SOWAER/BSCA din 2002 a fost modificat în mod substanțial prin decizia guvernului valon din 3 aprilie 2003. Într-adevăr, în temeiul deciziei din 3 aprilie 2003, guvernul valon a luat act de o revizuire a programului de investiții ⁽¹²⁴⁾, crescând valoarea investițiilor de la 93 la aproape 151 de milioane EUR, ceea ce reprezintă o creștere de 57,8 milioane EUR, din care 33 de milioane pentru noul terminal. Comisia consideră că această revizuire a programului de investiții constituie o modificare substanțială și, prin urmare, o nouă măsură constituind un posibil nou ajutor de stat în favoarea BSCA care se adaugă la potențialul ajutor deja acordat prin intermediul Convenției SOWAER/BSCA din 2002. Având în vedere că rezultă dintr-o decizie din 3 aprilie 2003, această măsură constituie o măsură nouă, adoptată după hotărârea ADP și, prin urmare, face obiectul normelor aplicabile privind ajutoarele de stat.
- (b) Investiții și servicii prestate de către SOWAER care trebuie să fie excluse din analiză, având în vedere caracterul lor neeconomic
- (364) Astfel cum s-a arătat la punctele 34 și 35 din orientările privind sectorul aviației, nu toate activitățile desfășurate de un operator aeroportuar sunt, în mod necesar, de natură economică. Curtea de Justiție a confirmat, astfel, că activitățile care, în mod normal, intră în responsabilitatea statului în exercitarea prerogativelor sale de putere publică nu sunt de natură economică ⁽¹²⁵⁾. Astfel de activități includ, în special, securitatea, controlul traficului aerian, poliția și vama ⁽¹²⁶⁾.
- (365) Comisia consideră că investițiile și reparațiile majore pentru active asociate cu navigația aeriană (referitoare, de exemplu, la turnul de control), cu stingerea incendiilor din aeronave, cu siguranța (definită ca lupta împotriva actelor de intervenție ilicită), cu poliția și cu vama pot fi de natură neeconomică. Dat fiind că, în cazul prezent, serviciile de navigație aeriană, de stingere a incendiilor din aeronave, de siguranță, de poliție și de vamă nu sunt organizate în conformitate cu o logică de piață, Comisia consideră că investițiile și reparațiile majore care implică active asociate cu serviciile respective nu sunt de natură economică. În special, împrejmuirea părții perimetrului aeroportuar la care se ajunge după controalele poliției și a părții perimetrului unde se află avioanele poate fi considerată ca o activitate de natură neeconomică în măsura în care aceasta are în vedere siguranța.
- (366) Comisia consideră, de asemenea, ca fiind neeconomice costurile legate de investiții și de întreținerea clădirilor și a echipamentelor utilizate atât pentru activități economice, cât și pentru activități neeconomice într-o proporție corespunzătoare utilizării lor pentru o activitate neeconomică. În special, 7 % din costul investițiilor realizate pentru noul terminal pot fi considerate ca fiind de natură neeconomică, deoarece 7 % din suprafața terminalului este ocupată de serviciile de poliție, de serviciile vamale, de agenți responsabili cu controlul pasagerilor și al bagajelor, precum și de agenți ai Serviciului Public al Valoniei responsabili cu securitatea perimetrului.
- (367) În schimb, Comisia consideră ca fiind economice investițiile și reparațiile majore referitoare la sistemul ILS de categoria III ⁽¹²⁷⁾ și la balizajul pistelor. Într-adevăr, aceste costuri nu sunt legate de prerogative de putere publică, dar sunt inerente exploatării comerciale a infrastructurii, aceasta din urmă constând în a le pune la dispoziția companiilor aeriene în condiții de securitate satisfăcătoare. În special, asigurarea siguranței traficului la sol

⁽¹²⁴⁾ A se vedea nota de subsol 37.

⁽¹²⁵⁾ A se vedea nota de subsol 121.

⁽¹²⁶⁾ Punctul 35 din orientările privind sectorul aviației.

⁽¹²⁷⁾ Sistem de navigare radio care permite acordarea de asistență la aterizare în condiții meteorologice nefavorabile.

(inclusiv în timpul aterizărilor și decolărilor) face parte integrantă din exploatarea comercială a aeroportului și este, prin urmare, de natură economică. În recenta decizie a Comisiei privind aeroportul din Marsilia ⁽¹²⁸⁾, securitatea exploatarei a fost exclusă din domeniul de aplicare al activităților „neeconomice”.

- (368) Comisia consideră, de asemenea, că investițiile referitoare la detectarea incendiului în spațiile de parcare pentru pasageri este de natură economică. Într-adevăr, aceste costuri nu sunt legate de prerogative de putere publică, ci sunt inerente exploatarei comerciale a parcării pentru pasageri.
- (369) În plus, astfel cum s-a amintit la punctul 36 din orientările privind sectorul aviației, Comisia trebuie să se asigure că finanțarea activităților neeconomice servește numai pentru a compensa costurile care rezultă din aceste activități și nu poate fi alocată pentru activități economice ⁽¹²⁹⁾. În caz contrar, finanțarea lor nu ar putea exclude încadrarea în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat.
- (370) SOWAER își asumă în mod direct punerea în aplicare a investițiilor și a reparațiilor majore. Prin urmare, finanțarea acestor costuri nu face obiectul unei subvenții acordate BSCA, pe care aceasta ar putea să o folosească pentru activități economice.
- (371) În cele din urmă, astfel cum se menționează la punctul 37 din orientările privind sectorul aviației, Comisia trebuie să se asigure că finanțarea activităților neeconomice nu duce la o discriminare nejustificată între aeroporturi. În caz contrar, finanțarea lor nu ar putea exclude încadrarea în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat.
- (372) Astfel cum a precizat Belgia, SOWAER efectuează investițiile și reparațiile majore într-o manieră nediscriminatorie, în cazul aeroporturilor pentru care este responsabilă, și anume aeroporturile din Regiunea valonă.
- (373) Astfel cum se menționează la considerentul 26 din prezenta decizie, regiunilor belgiene le-au fost conferite competențele necesare pentru echiparea și exploatarea aeroporturilor publice situate pe teritoriul lor, cu excepția aeroportului Bruxelles-National. Având în vedere acest cadru juridic, Comisia consideră că nivelul relevant pentru a aprecia existența unor discriminări în ceea ce privește finanțarea investițiilor și a serviciilor prestate de către SOWAER este cel al Regiunii, și nu cel al statului federal. Dat fiind că SOWAER efectuează investițiile și reparațiile majore în mod nediscriminatoriu pentru cele două aeroporturi valone principale (Liège și Charleroi), Comisia concluzionează că nu există o discriminare nejustificată între aeroporturi.
- (374) Prin urmare, finanțarea activităților neeconomice descrise în considerentul 365 evită calificarea drept ajutor de stat și, în consecință, este exclusă din analiza ulterioară.

6.1.1.2. Subvenția plătită de Regiune pentru anumite servicii legate de activitatea aeroportuară

- (375) Astfel cum se indică în secțiunea 5.1.1.1 litera (c) punctul (i), Belgia consideră că misiunile pentru care Regiunea plătește o subvenție fac parte din exercitarea prerogativelor de putere publică și nu constituie, așadar, o activitate economică.
- (376) Pentru a evalua în ce măsură subvenția se referă la activități neeconomice și trebuie să fie exclusă de la controlul care vizează ajutoarele de stat, trebuie efectuată aceeași examinare ca și cea descrisă în secțiunea 6.1.1.1 litera (b).

(a) Protecție împotriva incendiilor și securitate

- (377) Astfel cum se menționează la considerentul 365, Comisia consideră că, în speță, activitățile legate de protecția împotriva incendiilor din aeronave și de securitate ⁽¹³⁰⁾ nu constituie activități economice.

⁽¹²⁸⁾ Decizia (UE) 2016/1698 a Comisiei din 20 februarie 2014 privind măsurile SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) puse în aplicare de Franța în favoarea aeroportului din Marsilia Provence și a companiilor aeriene care utilizează aeroportul (JO L 260, 27.9.2016, p. 1).

⁽¹²⁹⁾ Hotărârea din 18 martie 1997 în cauza C-343/95, Cali & Figli/Servicesi ecologici porto di Genova, Rec. 1997, p. I-1547, ECLI:EU:C:1997:160; Decizia Comisiei din 19 martie 1997 în cauza N309/2002 și Decizia Comisiei din 16 octombrie 2002 în cauza N438/2002 Ajutor acordat ca sprijin pentru funcțiile autorităților publice în sectorul portuar.

⁽¹³⁰⁾ În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2320/2002, „securitate aeriană» înseamnă combinarea măsurilor și resurselor umane și materiale menite să protejeze aviația civilă împotriva actelor de intervenție ilegală.” Normele comune de bază în materie de securitate aeriană sunt întemeiate pe recomandările din documentul nr. 30 al Conferinței Europene a Aviației Civile (CEAC) și definite în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2320/2002.

(i) Aplicarea punctului 36 din orientările privind sectorul aviației

- (378) După cum se menționează la punctul 36 din orientările privind sectorul aviației, chiar și în cazul în care o activitate este considerată a fi neeconomică, Comisia trebuie să se asigure că finanțarea activităților neeconomice servește numai pentru a compensa costurile rezultate din aceste activități și nu poate fi alocată pentru activități economice ⁽¹³¹⁾. În caz contrar, finanțarea lor nu ar putea exclude încadrarea în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat.

1. Protecție împotriva incendiilor

- (379) În ceea ce privește protecția împotriva incendiilor, Comisia observă că, în conformitate cu articolul 25 din caietul de sarcini anexat la Convenția Regiunea/BSCA din 1991, în vederea obținerii preluării de către Regiune a costurilor serviciilor de pompieri și de întreținere, BSCA trebuie să dețină un cont de exploatare separat care să poată, în orice moment, să fie analizat și verificat de autoritatea concedentă.
- (380) În plus, în temeiul articolului 3.2.3 din Convenția Regiunea/BSCA, astfel cum a fost modificat prin actul adițional nr. 3 din 29 martie 2002, rambursarea costurilor inerente serviciilor de pompieri și de întreținere se efectuează în 12 tranșe, plata celei de a douăsprezecea tranșe fiind efectuată după primirea și aprobarea de către ministru a unui raport extras din conturile anuale ale BSCA care furnizează justificarea cheltuielilor suportate conform aceleiași scheme ca cea solicitată pentru bugetul estimat, și anume pe baza unor rubrici, astfel cum sunt definite la articolul 25 din caietul de sarcini.
- (381) În sfârșit, pentru perioada de după 10 martie 2006, articolul 25.7 din caietul de sarcini, introdus prin actul adițional nr. 5 din 10 martie 2006 prevede că valoarea compensației pentru serviciile de protecție împotriva incendiilor și pentru siguranța traficului la sol și a perimetrului aeroportuar nu poate depăși costurile reale suportate de BSCA și că orice supracompensare a costurilor va face obiectul unei compensări bugetare din alocarea bugetară a anului următor.
- (382) Comisia consideră că aceste dispoziții sunt suficiente pentru a concluziona că, după actul adițional nr. 3 din 2002 la Convenția Regiunea/BSCA, compensația plătită de Regiune pentru costurile legate de protecția împotriva incendiilor era proporțională și nu a fost utilizată pentru subvenționarea activităților economice.

2. Securitate

- (383) Securitatea a fost adăugată la activitățile pentru care BSCA primește compensații în temeiul actului adițional nr. 6 din 15 ianuarie 2008. Sarcinile în materie de securitate sunt definite drept „toate măsurile și resursele umane și materiale, menite să protejeze aviația civilă împotriva actelor de intervenție ilicită” ⁽¹³²⁾. Serviciile legate de securitate includ „controlul de securitate, telemonitorizarea, patrularea și patrulele de supraveghere, controlul punctelor de acces și furnizarea ecusoanelor de vizitatori” ⁽¹³³⁾.
- (384) Articolul 25.7 din caietul de sarcini, astfel cum a fost modificat prin actul adițional nr. 6 din 15 ianuarie 2008 prevede că: „valoarea compensației financiare destinate să acopere cheltuielile suportate pentru executarea serviciilor, nu poate depăși costurile efective suportate de concesionar în cadrul acestor servicii, după deducerea taxelor colectate eventual de la utilizatori pentru a acoperi aceste servicii. Orice supracompensare a acestor cheltuieli va face obiectul unei compensări bugetare efectuate din alocarea bugetară a anului următor”.
- (385) Comisia consideră că aceste dispoziții sunt suficiente pentru a concluziona că valoarea compensației plătite pentru cheltuielile legate de securitate era proporțională și nu a fost utilizată pentru subvenționarea activităților economice.

(ii) Aplicarea punctului 37 din orientările privind sectorul aviației

- (386) Astfel cum se menționează la punctul 37 din orientările privind sectorul aviației, Comisia trebuie să se asigure că finanțarea activităților neeconomice nu duce la o discriminare nejustificată între aeroporturi. În caz contrar, finanțarea lor nu ar putea exclude încadrarea în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat.

⁽¹³¹⁾ A se vedea nota de subsol 129.

⁽¹³²⁾ Anexă care face parte integrantă din actul adițional nr. 6 la Convenția Regiunea/BSCA.

⁽¹³³⁾ Articolul 25.2 din caietul de sarcini, astfel cum a fost modificat prin actul adițional nr. 6 din 15 ianuarie 2008 la Convenția Regiunea/BSCA.

- (387) Astfel cum a precizat Belgia, activitățile neeconomice ale celor două aeroporturi valone principale (Liège și Charleroi) sunt finanțate în mod nediscriminatoriu de către Regiune.
- (388) Astfel cum se menționează la considerentul 26 din prezenta decizie, regiunilor belgiene le-au fost conferite competențele necesare pentru echiparea și exploatarea aeroporturilor publice situate pe teritoriul lor, cu excepția aeroportului Bruxelles-National. Având în vedere acest cadru juridic, Comisia consideră că nivelul relevant pentru a aprecia existența unor discriminări în ceea ce privește finanțarea anumitor servicii de natură neeconomică referitoare la activitatea aeroportuară este cel al Regiunii, și nu cel al statului federal. Întrucât activitățile neeconomice ale celor două aeroporturi valone principale (Liège și Charleroi) sunt finanțate în mod nediscriminatoriu de către Regiune, Comisia concluzionează că nu există o discriminare nejustificată între aeroporturi.
- (389) Prin urmare, compensațiile plătite pentru activitățile BSCA legate de protecția împotriva incendiilor și de securitate evită calificarea drept ajutor de stat și sunt excluse din analiza ulterioară.

(b) Întreținere/siguranța traficului la sol

- (390) În prezenta secțiune, Comisia examinează dacă următoarele servicii pot fi scutite de normele aplicabile ajutoarelor de stat, având în vedere caracterul lor neeconomic:
- „serviciile de întreținere”, astfel cum sunt definite la articolele 12 și 19 din caietul de sarcini anexat la Convenția Regiunea/BSCA;
 - „serviciile legate de siguranța traficului la sol”, astfel cum sunt definite la articolul 25 din caietul de sarcini modificat prin actul adițional nr. 5 din 10 martie 2006.
- (391) Astfel cum se menționează la considerentul 71, serviciul de întreținere este definit la articolele 12 și 19 din caietul de sarcini ca „serviciul tehnic de întreținere a clădirilor, pistelor, a zonelor înconjurătoare, a parcului de vehicule etc.”⁽¹³⁴⁾, precum și „întreținerea terenurilor, a clădirilor și a echipamentelor clădirilor și materialelor incluse în contractul de concesiune sau puse la dispoziție, astfel încât acestea să fie întotdeauna corespunzătoare pentru utilizarea căreia îi sunt destinate”⁽¹³⁵⁾.
- (392) Astfel cum s-a menționat la considerentele 73 și 74, actul adițional nr. 5 din 10 martie 2006 a modificat articolul 3.2.2 din Convenția Regiunea/BSCA și articolul 25 din caietul de sarcini. Ca urmare a acestor modificări, regiunea plătește o compensație în favoarea BSCA pentru costurile serviciilor legate de protecția împotriva incendiilor și ale serviciilor de siguranță a traficului la sol și a perimetrului aeroportuar. Articolul 25 din caietul de sarcini astfel cum a fost modificat prevede că „serviciile legate de siguranța traficului la sol și a perimetrului aeroportuar includ întreținerea curentă a perimetrului aeroportuar, serviciul tehnic de întreținere a clădirilor, a pistelor, a zonelor înconjurătoare și a parcului de vehicule, micile lucrări de asfaltare, de întreținere curentă și de reparare a pistei și a căilor de acces, întreținerea și menținerea în stare de funcționare a dispozitivelor de iluminat și a balizajului pistei, lucrările de cosit, curățarea pistei și marcarea acesteia, degivrarea și orice alte servicii care asigură siguranța traficului la sol, a perimetrului aeroportuar și a infrastructurii, cu excepția spațiilor comerciale din zona aeroportuară”.
- (393) Comisia subliniază că definiția „serviciilor legate de siguranța traficului la sol și a perimetrului aeroportuar”, pentru care BSCA primește o compensație începând de la 10 martie 2006, se suprapune în mare parte peste definiția „serviciilor de întreținere”, pentru care BSCA primea o compensație înainte de 10 martie 2006. Pentru a determina dacă aceste servicii constituie servicii economice, Comisia le va examina împreună.
- (394) Comisia consideră că aceste servicii, indiferent dacă este vorba de întreținerea curentă a perimetrului aeroportuar, de întreținerea clădirilor, a pistelor, a zonelor înconjurătoare, a parcului de vehicule, de micile lucrări de asfaltare, de întreținerea curentă și de repararea pistei și a căilor de acces, de întreținere și de menținere în stare de funcționare a dispozitivelor de iluminat și a balizajului pistei, de lucrările de cosit, de curățare a pistei și de marcarea a acesteia, de degivrare și orice alte servicii care asigură siguranța traficului la sol, a perimetrului aeroportuar și a infrastructurii nu țin de prerogativele de putere publică. Aceste servicii sunt, în special, separate de serviciile de securitate. Acestea sunt inerente exploatarea comercială a aeroportului, aceasta din urmă

⁽¹³⁴⁾ A se vedea nota de subsol 50.

⁽¹³⁵⁾ A se vedea nota de subsol 52.

însemnând că perimetrul aeroportuar, inclusiv piste, este suficient de bine întreținut pentru a permite decolarea și aterizarea aeronavelor în condiții de siguranță satisfăcătoare. Nicio prerogativă de putere publică nu se referă la astfel de servicii.

- (395) Potrivit Belgiei (a se vedea considerentul 237), cu ocazia deciziei adoptate la 23 iulie 2008 cu privire la aeroportul Leipzig-Halle, Comisia a recunoscut că serviciile legate de securitatea exploatarei erau activități neeconomice ⁽¹³⁶⁾. Or, din lista infrastructurilor legate de securitatea exploatarei furnizată de autoritățile germane, reiese că aceste infrastructuri sunt cele devenite indispensabile pentru securitatea traficului la sol, și anume: sursele de alimentare neîntreruptibilă a platformelor, stațiile de transformare, iluminarea pentru navigație, iluminarea platformelor, etc. Potrivit Belgiei, această poziție a Comisiei a fost validată de Tribunal în hotărârea pronunțată la 24 martie 2011 ⁽¹³⁷⁾ după o acțiune în anulare introdusă împotriva deciziei Comisiei menționată anterior.
- (396) Comisia contestă că s-ar putea deduce din considerentele 182 și 183 din decizia privind aeroportul Leipzig-Halle că, în trecut, Comisia a considerat că misiuni comparabile cu întreținerea și siguranța traficului, astfel cum sunt definite în Convenția Regiunea/BSCA, intră în sfera exercitării autorității publice, din motivele expuse în continuare.
- (397) În primul rând, costurile de întreținere și de siguranță a traficului, astfel cum sunt definite în Convenția Regiunea/BSCA sunt mult mai mari decât costurile legate de investițiile în siguranța exploatarei specificate în decizia privind aeroportul Leipzig-Halle. Într-adevăr, acestea din urmă sunt constituite din alimentarea electrică neîntreruptibilă a platformei, stațiile de transformare, cablurile de înaltă tensiune și iluminarea pistei. Costurile de întreținere și de siguranță a traficului, astfel cum sunt definite în Convenția Regiunea/BSCA „inclusiv întreținerea curentă a perimetrului aeroportuar, serviciul tehnic de întreținere a clădirilor, a pistelor, a zonelor înconjurătoare și a parcului de vehicule, micile lucrări de asfaltare, de întreținere curentă și de reparare a pistei și a căilor de acces, întreținerea și menținerea în stare de funcționare a dispozitivelor de iluminat și a balizajului pistei, lucrările de cosit, curățarea pistei și marcarea acesteia, degivrarea și orice alte servicii care asigură siguranța traficului la sol, a perimetrului aeroportuar și a infrastructurii cu excepția spațiilor comerciale ale zonei aeroportuare”.
- (398) În al doilea rând, Comisia observă că, spre deosebire de argumentele invocate de Belgia, Comisia nu a concluzionat că misiunile privind siguranța exploatarei menționate în hotărârea Leipzig/Halle constituie misiuni care țin de exercitarea prerogativelor de putere publică. Astfel, în considerentul 182 din această decizie, Comisia consideră că „este posibil să se constate că anumite costuri țin de exercitarea misiunilor publice” (sublinierea noastră). În considerentul 183 din această decizie, Comisia consideră că „atât timp cât aceste măsuri țin de exercitarea misiunilor publice...”, măsurile nu ar putea fi calificate drept ajutor de stat (sublinierea noastră). Comisia arată că „chiar și în cazul în care Comisia ar accepta argumentele propuse de Germania potrivit cărora aceste costuri nu ar putea în niciun caz să fie calificate drept ajutor de stat, această apreciere nu ar afecta în niciun fel rezultatul prezentei cauze” (sublinierea noastră). Prin urmare, în considerentele în cauză, Comisia nici nu a confirmat, nici nu a infirmat poziția Germaniei potrivit căreia anumite misiuni, inclusiv misiunile privind siguranța exploatarei, erau misiuni legate de prerogative de putere publică, dar a arătat că nu este necesar să își exprime poziția, având în vedere că, presupunând că măsura constituie ajutor de stat, aceasta din urmă ar fi autorizată.
- (399) În al treilea rând, Comisia subliniază că, în hotărârea Tribunalului cu privire la decizia Comisiei privind aeroportul Leipzig-Halle, spre deosebire de cele afirmate de Belgia, Tribunalul nu a validat, la punctul 225 din hotărârea sa, presupusa poziție a Comisiei. Astfel, Tribunalul a reluat considerentele 182 și 183 din decizia menționată a Comisiei astfel încât să reamintească poziția acesteia din urmă și a concluzionat că Comisia a considerat că nu era necesar să se ajungă la o concluzie definitivă asupra acestei chestiuni (și anume, dacă era necesar să urmeze argumentele autorităților germane conform cărora suportarea costurilor în cauză nu ar putea în niciun caz să fie calificată drept ajutor de stat).
- (400) Comisia concluzionează că „serviciile de întreținere”, astfel cum sunt definite la articolele 12 și 19 din caietul de sarcini anexat la Convenția Regiunea/BSCA, precum și „serviciile legate de siguranța traficului la sol”, astfel cum sunt definite la articolul 25 din caietul de sarcini, astfel cum a fost modificat prin actul adițional nr. 5 din 10 martie 2006, constituie servicii de natură economică. Prin urmare, finanțarea acestora nu exclude încadrarea în normele aplicabile ajutoarelor de stat.

⁽¹³⁶⁾ A se vedea nota de subsol 89.

⁽¹³⁷⁾ A se vedea nota de subsol 90.

(c) Monitorizarea și înregistrarea zborurilor, planificarea zborurilor preconizate și dirijarea la sol

(401) În prezenta secțiune, Comisia examinează dacă următoarele servicii, a căror executare a fost încredințată BSCA și pentru care BSCA primește o compensație în conformitate cu actul adițional nr. 6 din 15 ianuarie 2008, pot evita încadrarea în normele aplicabile ajutoarelor de stat, având în vedere caracterul lor neeconomic:

— monitorizarea și înregistrarea zborurilor ⁽¹³⁸⁾ și planificarea zborurilor ⁽¹³⁹⁾;

— dirijarea la sol ⁽¹⁴⁰⁾.

(402) Potrivit Belgiei (a se vedea considerentul 240), misiunile de monitorizare și de înregistrare a zborurilor, de planificare a zborurilor preconizate și dirijarea la sol sunt elemente esențiale privind siguranța aviației civile și, prin urmare, corespund unor misiuni de autoritate publică prin faptul că sunt componente fundamentale ale siguranței unui aeroport.

(403) Comisia consideră că misiunile care fac obiectul acestei compensații sunt activități care nu pot fi dissociate de activitatea economică a operatorului aeroportuar BSCA. Aceste misiuni nu pot fi legate de misiunile de securitate, înțelesă ca lupta împotriva actelor de intervenție ilicită, nici de vreo altă activitate care implică exercitarea unor prerogative de putere publică.

(404) Comisia concluzionează că monitorizarea și înregistrarea zborurilor și planificarea zborurilor, precum și dirijarea la sol, constituie servicii de natură economică. Prin urmare, finanțarea acestora nu exclude încadrarea în normele aplicabile ajutoarelor de stat.

6.1.1.3. Majorarea de capital acordată de către SOWAER

(405) Având în vedere că majorarea de capital, care face obiectul procedurii oficiale de investigare, a fost acordată de către SOWAER în favoarea BSCA în 2002, adică după hotărârea ADP ⁽¹⁴¹⁾, aceasta nu exclude controlul Comisiei în domeniul ajutoarelor de stat (a se vedea considerentul 346).

6.1.2. Avantaj selectiv

(406) Pentru a determina dacă măsurile de stat reprezintă un ajutor, este necesar să se determine dacă aceste măsuri acordă întreprinderii beneficiare un avantaj pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață. Prezența unui avantaj economic poate fi exclusă atunci când măsurile în cauză constituie operațiuni economice efectuate de organisme publice sau de întreprinderi publice, realizate în condiții normale de piață ⁽¹⁴²⁾. În acest caz, trebuie să se determine dacă, în condiții similare, un operator privat, care se bazează pe posibilitățile previzibile de obținere a unui profit, făcând abstracție de orice considerație privind caracterul social sau politica regională sau sectorială, ar fi luat parte la aceleași operațiuni ca și entitatea care acordă măsura (denumit în continuare „criteriul operatorului în economia de piață”). Prezența unui avantaj economic poate fi, de asemenea, exclusă atunci când măsurile în cauză constituie compensații financiare acordate întreprinderilor în cauză pentru a le permite să exploateze un serviciu de interes economic general, cu condiția ca astfel de compensații să îndeplinească condițiile cumulative stabilite în hotărârea Altmark ⁽¹⁴³⁾. În cele ce urmează, Comisia va evalua, succesiv, măsurile în cauză, din perspectiva condițiilor din hotărârea Altmark și a criteriului operatorului în economia de piață.

⁽¹³⁸⁾ Monitorizarea și înregistrarea zborurilor constau în completarea bazei de date a administrației valone, preluând informațiile privind zborurile (număr de pasageri, înmatriculare, numele pilotului, tipul de aeronavă, natura zborului, originea, greutatea aeronavei etc.).

⁽¹³⁹⁾ Planificarea zborurilor se referă la comunicări, planuri de zbor, sloturi, anunțuri radio și gestionarea parcarilor pentru aeronave.

⁽¹⁴⁰⁾ Dirijarea la sol include două sarcini: (i) dirijare cu „dispecer sol”, care este realizată de coordonatorul unor zone la fiecare sosire a unui avion și (ii) „follow me” care constă în ghidarea aeronavei de către un autovehicul utilizat numai pentru piloții care nu cunosc aeroportul (aviația de afaceri) sau pentru aeronavele de mari dimensiuni, codul D.

⁽¹⁴¹⁾ A se vedea nota de subsol 85.

⁽¹⁴²⁾ Hotărârea C-39/94 SFEI și altele [1996] ECR I-3547, ECLI:EU:C:1996:285, punctul 60; Hotărârea C342/96 Spania/Comisia [1999] ECR I-2459, ECLI:EU:C:1999:210, punctul 41.

⁽¹⁴³⁾ A se vedea nota de subsol 92.

6.1.2.1. *Aplicarea criteriilor din hotărârea Altmark*

- (407) În primul rând, este necesar să se examineze argumentul Belgiei indicat în secțiunea 5.1.1.1 litera (c) punctul (ii) potrivit căruia subvenția pentru anumite servicii legate de activitățile aeroportuare – presupunând că unele dintre aceste servicii sunt de natură economică – nu ar constitui un avantaj pentru BSCA în temeiul hotărârii Altmark ⁽¹⁴⁴⁾.
- (408) Astfel cum s-a analizat în secțiunea 6.1.1, Comisia consideră că unele dintre serviciile pentru care se acordă subvenția nu sunt de natură economică (de exemplu, serviciile de pompieri și de securitate) și va exclude din analiza sa partea din subvenție care compensează costurile acestor servicii.
- (409) Cu toate acestea, Comisia consideră că o altă parte dintre serviciile pentru care se acordă subvenția este de natură economică, cum ar fi întreținerea și repararea infrastructurii exploatare din punct de vedere comercial sau dirijarea la sol.
- (410) Comisia consideră că Belgia comite o eroare vădită de apreciere considerând aceste servicii ca fiind servicii economice de interes general. Astfel, după cum se precizează la punctul 47 din Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat compensațiilor acordate pentru prestarea de servicii de interes economic general ⁽¹⁴⁵⁾, în general, o „misiune specială de serviciu public” implică furnizarea unui serviciu pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții. La punctul 50 din comunicarea menționată, Comisia consideră, de asemenea, că, pentru a fi calificate drept servicii de interes economic general, serviciile trebuie să fie destinate cetățenilor sau să fie furnizate în interesul societății în ansamblul ei. În cazul de față, serviciile economice identificate nu sunt furnizate în interesul cetățenilor, ci numai pentru a permite BSCA să furnizeze un serviciu aeroportuar. Acestea nu pot fi disociate de activitatea economică de exploatare a aeroportului.
- (411) În plus, BSCA nu a fost selectată în conformitate cu o procedură care respectă condițiile stabilite la al patrulea criteriu Altmark.
- (412) În plus, Belgia nu a furnizat dovezi cu privire la faptul că valoarea subvenției a fost stabilită pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere medie, bine gestionată și echipată în mod adecvat, le-ar fi suportat pentru a îndeplini obligațiile de serviciu public necesare. Într-adevăr, argumentele Belgiei sunt insuficiente:
- Belgia arată faptul că indicatorii evocați în comunicarea menționată mai sus în considerentul 410 demonstrează gestionarea eficientă a BSCA (a se vedea considerentul 253), fără a preciza însă natura și valoarea acestor indicatori;
 - Belgia adaugă că buna gestionare a făcut posibilă atragerea investitorilor privați în 2009, în cadrul privatizării parțiale a BSCA. Comisia subliniază, cu toate acestea, că, în cazul în care investitorii au decis să intre în capitalul BSCA (obținând un drept de veto cu privire la deciziile importante), acest lucru se poate datora existenței ajutorului, care le permite să speră că BSCA va atrage un trafic semnificativ și, prin urmare, va genera profituri mari, mai degrabă decât ca urmare a unei bune gestionări. În acest sens, se poate reaminti, de asemenea, că investitorii privați pot achiziționa participații în întreprinderi gestionate în mod greșit pe care speră să le redreseze atunci când acestea au sau împart controlul asupra întreprinderii în cauză, cum este cazul investitorului privat al BSCA care dispune de un drept de veto asupra deciziilor importante;
 - nu este suficient nici ca cifra de afaceri sau traficul aeroportului din Charleroi să fie în creștere pentru a deduce că aeroportul este bine gestionat, astfel cum face Belgia (a se vedea considerentul 254). Această creștere a cifrei de afaceri și a traficului poate proveni din ajutorul care permite BSCA să ofere condiții foarte avantajoase pentru companiile aeriene și, prin urmare, să atragă trafic;
 - în cele din urmă, argumentul Belgiei, potrivit căruia „rezultă din mecanismul de finanțare instituit că, prin definiție, compensația acordată BSCA este mai mică decât prețul pieței pentru toate serviciile care îi sunt încredințate în măsura în care această compensație este limitată, din anul 2006, pentru serviciile legate de protecția împotriva incendiilor și de siguranța traficului la sol și a perimetrului aeroportuar și, din 2010, pentru serviciile de securitate” (a se vedea considerentul 255) nu este nici de natură să demonstreze că BSCA este gestionat în mod eficient, ci doar, eventual, să stabilească că nu există nicio supracompensare.

⁽¹⁴⁴⁾ A se vedea nota de subsol 92.

⁽¹⁴⁵⁾ JO C 8, 11.1.2012, p. 4.

- (413) În concluzie, cel puțin primul și cel de-al patrulea criteriu din hotărârea Altmark nu sunt îndeplinite. Prin urmare, Comisia nu poate exclude, în temeiul hotărârii Altmark, că subvenția din partea regiunii pentru servicii legate de activitatea aeroportuară constituie un avantaj.

6.1.2.2. Aplicarea testului operatorului în economia de piață

- (414) În ceea ce privește determinarea entității care acordă măsura, Comisia consideră că acțiunile: (i) regiunii, în calitate de proprietar al zonei aeroportuare; și (ii) ale SOWAER, societate aflată sub controlul exclusiv al Regiunii valone, în calitate de concesionar domeniial al zonei aeroportuare, proprietar al infrastructurii construite pe domeniul aeroportuar și titular al misiunilor delegate de către regiune, pe de altă parte, trebuie să fie analizate împreună în cazul în care acestea se încadrează în una și aceeași activitate a aceluiași aeroport. În aceste condiții, într-adevăr, SOWAER pare a fi un intermediar al regiunii în acest exercițiu. Prin urmare, pentru a stabili dacă măsurile descrise în secțiunea 3.1 conferă sau nu un avantaj economic în favoarea BSCA, Comisia va considera că entitatea care acordă măsura este grupul format din regiune și SOWAER (denumit în continuare „Regiunea-SOWAER”).
- (415) Prin urmare, Comisia consideră că este necesar să examineze toate angajamentele grupului Regiunea-SOWAER atunci când modifică elementele economiei concesiunii (punerea la dispoziție a infrastructurii, inclusiv elaborarea programului de investiții și preluarea reparațiilor majore, taxa de concesiune, subvenția pentru anumite servicii legate de activitatea aeroportuară, având în vedere că aceste servicii sunt de natură economică) și că acestea sunt aproape simultane și interconectate.
- (416) Prin urmare, Comisia va aplica criteriul operatorului în economia de piață următoarelor patru seturi de măsuri, adoptate în mod succesiv:
- Convenția SOWAER/BSCA din 2002 și amendamentul din 29 martie 2002 la Convenția Regiunea/BSCA (denumite în continuare „convențiile din 2002”);
 - decizia guvernului valon din 3 aprilie 2003 de a construi un terminal cu o capacitate mai mare decât se prevăzuse inițial (3 milioane de pasageri în loc de 2 milioane) și de a prevedea o capacitate mai mare pentru parcarile pentru autovehicule (denumită în continuare „decizia de investiție din 2003”);
 - Convenția de servicii din 4 aprilie 2006 dintre SOWAER și BSCA și amendamentul din 10 martie 2006 la Convenția Regiunea/BSCA (denumite în continuare „convențiile din 2006”);
 - amendamentul din 15 ianuarie 2008 la Convenția Regiunea/BSCA (denumit în continuare „amendamentul din 2008”).
- (417) De asemenea, Comisia va aplica criteriul operatorului în economia de piață la majorarea capitalului BSCA subscrisă de SOWAER în decembrie 2002.
- (418) Pentru fiecare dintre aceste măsuri, având în vedere faptul că acestea ar constitui un avantaj, Comisia va analiza dacă acest avantaj este selectiv.
- (a) Aplicarea criteriului operatorului în economia de piață la măsurile privind punerea la dispoziție a infrastructurii, inclusiv realizarea de noi investiții și de reparații majore, și la acordarea unei subvenții pentru anumite servicii legate de activitatea aeroportuară
- (i) Convențiile din 2002
1. Aplicarea testului operatorului în economia de piață
- (a) Principii generale aplicabile celor patru măsuri
- (419) După cum se menționează la punctul 51 din orientările privind sectorul aviației, analiza conformității cu testul operatorului în economia de piață trebuie să se bazeze pe perspective clare de rentabilitate *ex ante* pentru entitatea care acordă finanțarea ⁽¹⁴⁶⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Decizia 2013/664/UE a Comisiei din 25 iulie 2012 privind măsura SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Finlanda Finavia, Airpro și Ryanair la aeroportul Tampere-Pirkkala (JO L 309, 19.11.2013, p. 27).

- (420) Comisia observă că regiunea nu a furnizat niciun plan de afaceri care să demonstreze rentabilitatea preconizată pentru regiune și/sau SOWAER a investițiilor planificate în momentul în care deciziile cu caracter obligatoriu au fost adoptate pentru realizarea fiecăruia dintre acestea. Absența unui plan de afaceri constituie un indiciu al faptului că Regiunea/SOWAER nu acționau conform logicii unui operator în economia de piață atunci când au adoptat măsurile în favoarea BSCA.
- (421) De asemenea, Comisia notează faptul că rapoartele furnizate în sprijinul deciziilor guvernului valon justifică interesul acestor investiții prin impactul pozitiv al dezvoltării aeroportului asupra economiei și ocupării forței de muncă la Charleroi și în regiunea sa ⁽¹⁴⁷⁾. Cu toate acestea, Comisia reamintește că, în conformitate cu o jurisprudență constantă, considerațiile privind dezvoltarea regională nu pot fi luate în considerare pentru aplicarea testului operatorului în economia de piață ⁽¹⁴⁸⁾.
- (422) În pofida absenței unui plan de afaceri al regiunii și/sau al SOWAER, Comisia a examinat dacă, pentru grupul constituit de Regiune-SOWAER, valoarea actualizată netă a fiecărui set de măsuri identificat în considerentul 416 era pozitivă. Într-adevăr, în cazul în care valoarea actualizată netă a unei măsuri este pozitivă, aceasta înseamnă că măsura în cauză este benefică pentru operatorul în cauză.
- (423) Valoarea actualizată netă a fost calculată ca suma actualizată a fluxurilor financiare (venituri minus costuri) agregate pentru grupul Regiunea-SOWAER care pot fi așteptate de la fiecare set de măsuri în momentul acordării acestuia.
- (424) Rata de actualizare utilizată pentru a calcula valoarea actualizată netă a fost determinată prin stabilirea costului capitalului pentru entitatea care a acordat măsura la momentul la care aceasta a fost acordată. Costul capitalului unei entități depinde de structura sa de finanțare, în special în ceea ce privește capitalul propriu și datoria. În acest caz, cea mai mare parte a cheltuielilor legate de proiect care revin grupului Regiunea-SOWAER vine din investițiile finanțate de către SOWAER. Din acest motiv, Comisia a decis să evalueze costul capitalului entității care acordă măsura de ajutor prin costul capitalului acordat de structura bilanțului SOWAER, care este structura de finanțare aleasă de grupul Regiunea-SOWAER și de condițiile de acces la piețele de capital.

(b) Aplicarea testului operatorului privat în economia de piață la convențiile din 2002

- (425) În conformitate cu convențiile din 2002, Regiunea-SOWAER a hotărât să pună la dispoziția BSCA, în schimbul unei taxe de concesiune, terenurile și infrastructura aeroportului din Charleroi, angajându-se să dezvolte această infrastructură în conformitate cu programul de investiții anexat la Convenția SOWAER/BSCA din 2002 și să desfășoare lucrări majore de întreținere și reparații, precum și să plătească BSCA o subvenție pentru anumite servicii legate de activitatea aeroportuară.
- (426) Scenariul contrafactual ar fi constat pentru Regiunea-SOWAER să nu semneze convențiile din 2002 și, prin urmare, să nu se angajeze la noi investiții importante, nici să nu acorde subvenția „incendiu-întreținere”. Comisia a presupus că, în acest scenariu contrafactual în absența ajutorului, aeroportul ar continua probabil să funcționeze, dar mult mai puțin, având în vedere necesitatea investițiilor prevăzute în convențiile din 2002, pentru a permite o creștere semnificativă a traficului în cadrul aeroportului. Acest scenariu contrafactual ar duce la o valoare actualizată netă ușor pozitivă, care este imposibil de estimat cu un oarecare grad de fiabilitate, în special din cauza faptului că ar fi foarte dificil ca Regiunea-SOWAER să estimeze care ar fi putut fi traficul așteptat în absența convențiilor din 2002, precum și cuantumul taxei de concesiune obținute de BSCA. Prin urmare, pentru calcularea valorii actualizate nete, Comisia a presupus că valoarea actualizată netă a scenariului contrafactual este zero. În cazul în care, pe baza acestei ipoteze, valoarea actualizată netă a convențiilor din 2002 este negativă, aceasta este negativă a fortiori, în ipoteza în care valoarea actualizată a scenariului contrafactual este pozitivă. Aceasta este, așadar, o ipoteză favorabilă pentru Regiunea-SOWAER, cât și pentru BSCA.

⁽¹⁴⁷⁾ A se vedea nota din 8 noiembrie 2000 a ministrului însărcinat cu economia în guvernul valon.

⁽¹⁴⁸⁾ Cauzele T-129/95, T-2/96 și T-97/96 Neue Maxhütte Stahlwerke și Lech-Stahlwerke/Comisia [1999] ECR II-17, ECLI:EU:T:1999:7, punctul 120.

- (i) Costurile și veniturile luate în considerare pentru calcularea valorii actualizate nete a măsurii din 2002
- (427) În vederea calculării valorii actualizate nete a convențiilor din 2002 pentru Regiunea-SOWAER, Comisia a determinat costurile și veniturile grupului Regiunea-SOWAER care puteau fi anticipate ca rezultat al acestor convenții, integrând:
- pentru perioada 2002-2015:
 - costul estimat al investițiilor (a se vedea tabelul 13) și al prestațiilor de natură economică care trebuie să fie realizate de către SOWAER, precum și ponderea subvenției plătite de regiune pentru anumite servicii legate de activitatea aeroportuară care este plătită pentru servicii de natură economică;
 - veniturile estimate ale taxei de concesiune datorate de către BSCA societății SOWAER;
 - pentru perioada 2016-2040:
 - valoarea fluxurilor de numerar preconizate ale proiectului după 2015. Valoarea fluxurilor financiare ale proiectului după 2015 a fost estimată utilizând metoda creșterii perpetue cu o rată de creștere de 2 %, care reflectă rata preconizată a inflației pe parcursul perioadei ⁽¹⁴⁹⁾.
- (428) Aceste date se bazează pe previziunile de care dispuneau regiunea și SOWAER în 2002, în special în ceea ce privește traficul și costurile. Prin urmare, Comisia nu a ținut cont de devierile unor costuri ale programului de investiții care nu puteau fi anticipate la momentul deciziei de a iniția programul în aprilie 2002 (de exemplu, creșterea prețurilor de construcție și devierile unor costuri legate de probleme de stabilitate a solului care nu erau cunoscute la momentul elaborării programului de investiții).
- (429) De asemenea, Comisia nu a ținut seama de valoarea terenurilor și a infrastructurii în calcularea valorii actualizate nete, atât în ceea ce privește calculul corespunzător scenariului în care convențiile din 2002 sunt adoptate și în cel corespunzător scenariului contrafactual. Astfel, calculul valorii actualizate nete se bazează pe fluxurile de numerar viitoare estimate în 2002.
- (430) În cele din urmă, nu s-a ținut cont de eventualele câștiguri de capital și de dividendele încasate de SOWAER în temeiul participației sale la capitalul BSCA. Într-adevăr, astfel cum a precizat Curtea ⁽¹⁵⁰⁾, „pentru a determina dacă o măsură de stat constituie ajutor, este necesar să se determine dacă întreprinderea beneficiară primește un avantaj economic pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață. În cadrul acestei examinări, instanței naționale îi revine sarcina de a determina remunerația normală pentru prestațiile în cauză”. Comisia consideră că, în cazul de față, punerea la dispoziție a unei infrastructuri la un preț mai mic decât prețul pieței constituie un avantaj pentru BSCA, chiar în ipoteza în care SOWAER preconizează că își va recupera pierderea prin evaluarea capitalului pe care îl deține sau a dividendelor pe care le va primi. Comisia notează, de asemenea, efectele asupra concurenței ale unei abordări în care ar fi luate în considerare eventualele câștiguri de capital și dividendele. Împins la extrem, acest scenariu ar conduce la a admite că o autoritate publică poate solicita o taxă de concesiune nulă a unui aeroport în care aceasta ar fi acționară (acesta este motivul pentru care această autoritate ar putea aștepta dividende și/sau o creștere a valorii acțiunilor sale), fără ca acest fapt să constituie ajutor de stat. Acest lucru ar permite aeroportului în cauză să ofere condiții tarifare foarte scăzute companiilor aeriene și ar produce, astfel, o denaturare a concurenței în special față de aeroporturile private.
- (431) Tabelul de mai jos prezintă costul investițiilor economice luate în considerare de către Comisie pentru calcularea valorii actualizate nete a măsurii din 2002.

Pentru a realiza acest tabel, Comisia s-a bazat pe programul de investiții prevăzut pentru aeroportul din Charleroi care era anexat la Convenția SOWAER/BSCA din 15 aprilie 2002. Deși anexat la Convenția SOWAER/BSCA din 15 aprilie 2002, acest program nu identifică investițiile care mai rămân de efectuat la data de 15 aprilie 2002, ci toate investițiile care ar fi trebuit efectuate de la 1 ianuarie 2001 sau care rămân de efectuat. Pentru a identifica

⁽¹⁴⁹⁾ Rata de creștere de 2 % este utilizată, ea însăși, în acordurile succesive încheiate între Regiune/SOWAER și BSCA, de exemplu pentru rata de creștere a plafonului taxei variabile.

⁽¹⁵⁰⁾ Cauza C-39/94 SFEI [1996] ECR I-3547, ECLI:EU:C:1996:285, punctele 60 și 61.

investițiile care rămân de efectuat la data de 15 aprilie 2002, Comisia a amânat în 2002 investițiile planificate pentru 2001 și 2002 ⁽¹⁵¹⁾ și a dedus din această sumă investițiile deja realizate până la 15 aprilie 2002 ⁽¹⁵²⁾.

Tabelul 13

costul investițiilor care rămân de efectuat la 15 aprilie 2002

(milioane EUR)

	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Expropriere (sold faza 1)	0,55	0,00	0,00	0,55
Achiziționarea de noi terenuri	3,59	0,00	0,00	3,59
Sold noi terenuri	0,00	0,00	0,94	0,94
Renovarea SABCA	1,39	0,00	0,00	1,39
Decont, regularizare și diverse	1,12	0,00	0,00	1,12
Subtotal	6,64	0,00	0,94	7,59
Renovarea localurilor tehnice și administrative	1,55	0,00	0,00	1,55
Împrejmuirea perimetrului aeroportuar	0,27	0,00	0,00	0,27
Lumini de apropiere și căi de rulare	0,42	0,00	0,00	0,42
Reparare jgheaburi	0,27	0,00	0,00	0,27
Extinderea stației de kerosen	0,27	0,00	0,00	0,27
Eliminarea deșeurilor	0,12	0,00	0,00	0,12
Reabilitarea pistei de rulare sud	0,50	0,00	0,00	0,50
Parcare avioane neutilizate	0,03	0,00	0,00	0,03
Detectarea incendiilor din parcare subterană pentru autovehiculele pasagerilor	0,17	0,00	0,00	0,17
Tratarea apelor uzate	5,18	0,00	0,00	5,18
Echipamente pentru energie și telecomunicații	2,01	0,00	0,00	2,01
Tunel tehnic	0,74	0,45	0,00	1,19

⁽¹⁵¹⁾ Astfel cum au fost indicate în programul de investiții prevăzut pentru aeroportul din Charleroi anexat la Convenția SOWAER/BSCA din 15 aprilie 2002.

⁽¹⁵²⁾ Astfel cum au fost indicate de către BSCA.

(milioane EUR)

	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Rută de serviciu	0,00	0,00	0,82	0,82
Rambleuri în perimetrul aeroportului	6,20	1,86	0,62	8,68
Extinderea pistei	9,92	2,48	0,00	12,39
Cale de rulare nord și ieșire de pe pistă	2,48	3,72	1,02	7,21
Parcare pentru avioane și refacerea pavajului	4,96	2,48	0,00	7,44
Asistență pentru navigație	0,00	0,50	3,07	3,57
Carburant pentru hangarul de asistență	0,25	1,61	0,00	1,86
Turn de control	0,00	0,25	0,25	0,50
Clădiri de birouri + marfă	0,00	0,25	2,13	2,38
Subtotal	35,33	13,58	7,91	56,82
Terminal nou	12,64	12,39	2,97	28,01
TOTAL	54,62	25,98	11,82	92,42

Apoi, Comisia a păstrat doar partea din aceste investiții pe care o consideră legată de activități economice. Au fost, prin urmare, eliminate:

- împrejmuirea părții perimetrului aeroportuar la care se ajunge după verificările efectuate de poliție și unde se află, în special, avioanele (a se vedea explicațiile de la considerentul 365);
- turnul de control (a se vedea explicațiile de la considerentul 365);
- 7 % din costul investițiilor legate de noul terminal (a se vedea explicațiile de la considerentul 366).

Comisia ajunge la următorul plan de investiții:

Tablul 14

Costul investițiilor pentru activități economice luate în considerare de către Comisie pentru calcularea valorii actualizate nete a măsurii din 2002

(milioane EUR)

	Partea economică (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Expropriere (sold faza 1)	100	0,55	0,00	0,00	0,55
Achiziționarea de noi terenuri	100	3,59	0,00	0,00	3,59

		(milioane EUR)			
	Partea economică (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Sold noi terenuri	100	0,00	0,00	0,94	0,94
Renovare SABCA	100	1,39	0,00	0,00	1,39
Decont, regularizare și diverse	100	1,12	0,00	0,00	1,12
Subtotal		6,64	0,00	0,94	7,59
Renovarea localurilor tehnice și administrative	100	1,55	0,00	0,00	1,55
Împrejmuirea perimetrului aeroportuar	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Lumini de apropiere și căi de rulare	100	0,42	0,00	0,00	0,42
Reparare jgheaburi	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Extinderea stației de kerosen	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Eliminarea deșeurilor	100	0,12	0,00	0,00	0,12
Reabilitarea pistei de rulare sud	100	0,50	0,00	0,00	0,50
Parcare avioane neutilizate	100	0,03	0,00	0,00	0,03
Detectarea incendiilor din parcare subterană pentru autovehiculele pasagerilor	100	0,17	0,00	0,00	0,17
Tratarea apelor uzate	100	5,18	0,00	0,00	5,18
Echipamente pentru energie și telecomunicații	100	2,01	0,00	0,00	2,01
Tunel tehnic	100	0,74	0,45	0,00	1,19
Rută de serviciu	100	0,00	0,00	0,82	0,82
Rambleuri în perimetrul aeroportului	100	6,20	1,86	0,62	8,68
Extinderea pistei	100	9,92	2,48	0,00	12,39

(milioane EUR)

	Partea economico- mică (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Cale de rulare nord și ieșire de pe pistă	100	2,48	3,72	1,02	7,21
Parcare pentru avioane și refacerea pavajului	100	4,96	2,48	0,00	7,44
Asistență pentru navigație	100	0,00	0,50	3,07	3,57
Carburant pentru hangarul de asistență	100	0,25	1,61	0,00	1,86
Turn de control	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Clădiri de birouri + marfă	100	0,00	0,25	2,13	2,38
Subtotal		35,06	13,34	7,66	56,06
Terminal nou	93	11,76	11,53	2,77	26,05
TOTAL		53,46	24,86	11,37	89,69

Conform calculelor Comisiei, investițiile pentru activități economice prevăzute inițial reprezentau 89 690 000 EUR, adică 97 % din investițiile prevăzute inițial.

- (432) La aceste investiții, trebuie să se adauge costurile de întreținere și cheltuielile de funcționare a SOWAER care pot fi atribuite activităților economice ale aeroportului din Charleroi, astfel cum sunt prevăzute de Regiunea/SOWAER ⁽¹⁵³⁾. Întrucât 97 % din investițiile prevăzute inițial erau pentru activități economice ⁽¹⁵⁴⁾, Comisia a înmulțit cu 0,97 costurile de întreținere și cheltuielile de funcționare indicate la pagina 10 din planul de afaceri al SOWAER anexat la decizia regiunii din 23 mai 2001. În ceea ce privește cheltuielile de funcționare, Comisia consideră, pe baza informațiilor furnizate de către regiune, că 29 % din cheltuielile pentru aeroporturile din Charleroi și din Liège pot fi atribuite aeroportului din Charleroi.

Tabelul 15

suma costurilor de întreținere (A) și a cheltuielilor de funcționare (B) a SOWAER care pot fi atribuite activităților economice ale aeroportului din Charleroi

(milioane 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⁾ A se vedea pagina 10 din planul de afaceri al SOWAER anexat la decizia Regiunii valone din 23 mai 2001.

⁽¹⁵⁴⁾ A se vedea finalul considerentului 431.

- (433) Trebuie, de asemenea, să se adauge partea din subvenția pentru „incendii-întreținere” care poate fi atribuită unor activități economice. Comisia estimează că 10 % din cheltuielile acoperite de subvenția pentru „incendii-întreținere”, după cum se indică în planul de afaceri al BSCA din 2002, sunt de natură economică.

Tabelul 16

partea din subvenția pentru „incendii-întreținere” care compensează activități economice

(milioane 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) Prin urmare, pentru a stabili fluxurile de trezorerie care urmează să fie luate în considerare pentru calcularea valorii actualizate nete a măsurii din 2002, Comisia a adunat cifrele de pe ultimele rânduri din tabelul 14, din tabelul 15 și din tabelul 16.

Tabelul 17

fluxuri de numerar de ieșire până în 2015, luate în considerare de Comisie pentru calcularea valorii actualizate nete a măsurii din 2002

(milioane 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) Pentru a calcula valoarea actualizată netă a proiectului, este necesar să se determine venitul anticipat. Acest venit anticipat este constituit din partea variabilă a taxei de concesiune a BSCA, astfel cum a fost fixată la articolul 11.1 din Convenția SOWAER/BSCA din 2002, adică 35 % din veniturile aeronautice ale BSCA, cu un plafon care evoluează în timp. Date fiind previziunile referitoare la veniturile aeronautice, se putea anticipa că taxa variabilă ar fi plafonată până în 2015. Acest plafon era stabilit la 883 689 EUR în 2002, această sumă trebuind să fie majorată cu 2 % pe an până în 2006, apoi plafonul trebuia să ajungă la 2 651 067 EUR în 2007, această sumă fiind, de asemenea, majorată cu 2 % pe an. Începând din 2015, Convenția SOWAER/BSCA din 2002 prevedea că aceste sume ar fi revizuite. Comisia a formulat ipoteza că plafonarea ar fi eliminată începând cu 2015 (în cazul în care Comisia ar formula ipoteza că plafonarea ar fi menținută după 2015, ea ar constata o valoare actualizată netă a măsurii inferioară celei constatate).

Tabelul 18

Fluxuri de numerar de intrare până în 2015 luate în considerare de Comisie pentru calcularea valorii actualizate nete a măsurii din 2002

(milioane 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) Comisia a calculat fluxurile nete de numerar (intrări minus ieșiri) luate în considerare de către Comisie pentru calcularea valorii actualizate nete a măsurii din 2002 făcând diferența dintre cifrele de pe ultimul rând din tabelul 18 și din tabelul 17.

Tabelul 19

Fluxuri de numerar nete (intrări minus ieșiri) până în 2015 luate în considerare de Comisie pentru calcularea valorii actualizate nete a măsurii din 2002

(milioane 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) Rata de actualizare luată în considerare pentru calcularea valorii actualizate nete a măsurii din 2002

(437) Astfel cum s-a explicat în considerentul 424, pentru a stabili rata de actualizare, Comisia a estimat costul mediu ponderat al capitalului pentru SOWAER în momentul acordării ajutorului. Această estimare a fost realizată pe baza datelor și a ipotezelor următoare:

- un raport datorie/capital propriu de 30 % al SOWAER ⁽¹⁵⁵⁾ și, prin urmare, o cotă a datoriei în finanțare (r_D) de 23 %;
- un cost de îndatorare înainte de impozitare (k_D) egal cu costul mediu ponderat de îndatorare a SOWAER înainte de impozitare în 2002, adică între 4,9 % și 5,5 %;
- o primă de risc (Δk) de 5,51 % ⁽¹⁵⁶⁾;
- un coeficient beta ⁽¹⁵⁷⁾ între 0,91 și 1,23 ⁽¹⁵⁸⁾;
- în ceea ce privește costul capitalului propriu, un cost înainte de impozitare al capitalului plasat fără risc (r_f) între 5,16 % și 5,37 % ⁽¹⁵⁹⁾;
- o rată de impozitare (t) de 40,2 %.

Pe baza acestor date și ipoteze, Comisia este în măsură să calculeze costul mediu ponderat al capitalului (C), potrivit următoarei formule standard:

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

Unde costul capitalului (k_E) este dat de modelul de evaluare a activelor financiare (MEDAF) după formula:

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

Pe baza acestei formule și a ipotezelor precedente, Comisia consideră că o rată de actualizare de 9 % constituie o rată rezonabilă.

(iii) Rezultatul calculului valorii actualizate nete

(438) Fluxurile de numerar nete indicate în tabelul 19 actualizate la rata de 9 % reprezintă o valoare actualizată netă de - 83,7 milioane EUR.

⁽¹⁵⁵⁾ Aceasta este o analiză ex-post pe baza bilanțului SOWAER pentru anul 2002. Raportul datorie/capital propriu al companiilor de transport aerian este, în medie, de 35 % după Damodaran: „Risk Premiums for Other Markets” 2001 (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁶⁾ Sursa: Damodaran: „Risk Premiums for Other Markets” 2001 (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁷⁾ Coeficientul beta este un factor esențial al modelului de determinare a valorii activelor de capital. Acesta măsoară rentabilitatea relativă a unui activ în raport cu piața.

⁽¹⁵⁸⁾ A se vedea nota de subsol 156.

⁽¹⁵⁹⁾ Rata dobânzii la obligațiunile belgiene pe 10 ani în aprilie 2002.

- (439) Pentru calcularea valorii actualizate nete pe întreaga durată a concesiunii, trebuie să se atribuie proiectului o valoare finală în 2015. Această atribuire se face presupunând, începând din 2015, un flux de numerar egal cu cel al mediei pentru perioada 2013-2015, care crește cu 2 % pe an. În măsura în care se presupune că plafonarea pentru partea variabilă a taxei de concesiune este eliminată începând cu anul 2016, valorile care trebuie luate în considerare sunt fluxurile de numerar în absența unei plafonări în perioada 2013-2015. Pe baza acestor ipoteze, Comisia a calculat că valoarea finală a proiectului în 2015 putea fi estimată la 8,07 milioane EUR.
- (440) Valoarea actualizată netă a măsurii din 2002 se ridică la – 75,63 milioane EUR. Această valoare actualizată netă fiind negativă, Comisia concluzionează că convențiile din 2002 nu îndeplinesc, așadar, criteriul operatorului privat în economia de piață și conferă BSCA un avantaj față de concurenții săi.

2. Selectivitate

- (441) În temeiul convențiilor din 2002, Regiunea-SOWAER a decis să pună la dispoziția BSCA terenurile și infrastructurile aeroportului din Charleroi, angajându-se să dezvolte această infrastructură în conformitate cu programul de investiții anexat la Convenția SOWAER/BSCA din 2002 și să efectueze lucrările majore de întreținere și reparații, precum și să plătească BSCA o subvenție pentru anumite servicii legate de activitatea aeroportuară, în schimbul unei taxe de concesiune mai mică decât cea pe care ar fi solicitat-o un operator privat în economia de piață.
- (442) Comisia subliniază că măsura este acordată numai în favoarea BSCA.
- (443) Desigur, potrivit Belgiei ⁽¹⁶⁰⁾, nu există nicio discriminare la nivelul regiunii privind acordarea subvenției pentru anumite servicii legate de activitatea aeroportuară ⁽¹⁶¹⁾. În plus, potrivit Belgiei, misiunile privind siguranța și securitatea în cadrul aeroporturilor care aparțin Regiunii flamande sunt realizate de către aceasta din urmă.
- (444) Cu toate acestea, Comisia face următoarele observații.
- (445) În primul rând, dat fiind că avantajul decurge din faptul că taxa de concesiune este mai mică decât ceea ce ar fi solicitat un operator privat pentru punerea la dispoziție a infrastructurilor, din prestările de servicii și din subvenție, este necesar să se examineze dacă măsura conferă un avantaj selectiv pentru BSCA. În acest context, simplul fapt că subvenția este plătită de regiune celorlalte aeroporturi aflate în administrarea sa pe o bază nediscriminatorie nu este suficient. Ar trebui să se stabilească faptul că regiunea a acordat aceeași măsură celorlalte aeroporturi aflate în administrarea sa, acceptând o taxă mai mică decât taxa de piață în aceleași condiții ca cele acordate pentru BSCA. Belgia nu a demonstrat acest lucru.
- (446) Chiar presupunând că Belgia a fost în măsură să demonstreze acest lucru, Comisia observă că, în orice caz, o astfel de măsură nu ar acorda mai puțin un avantaj selectiv pentru BSCA deoarece această măsură ar aduce beneficii unui anumit sector economic (și anume sectorului administrării aeroporturilor) și, prin urmare, nu ar fi o măsură generală ⁽¹⁶²⁾. În special, operatorii celorlalte mijloace de transport nu beneficiază de un astfel de avantaj.
- (447) Prin urmare, Comisia concluzionează că măsura conferă un avantaj selectiv pentru BSCA.

(ii) Decizia de investiție din 2003

1. Aplicarea testului operatorului în economia de piață

- (448) Regiunea ar fi putut să respecte programul din 2002. Deciziei din aprilie 2003 îi corespunde, prin urmare, un scenariu contrafactual care constă în respectarea programului de investiții anexat la Convenția SOWAER/BSCA. Costurile legate de decizia de investiție din 2003 pentru Regiunea-SOWAER corespund, prin urmare, costurilor suplimentare celor prevăzute în „programul de investiții” din 2002.

⁽¹⁶⁰⁾ Nota Belgiei intitulată „răspunsul Regiunii valone la solicitarea de informații din 14 ianuarie 2014” (întrebarea 13), primită de Comisie la 7 februarie 2014.

⁽¹⁶¹⁾ Belgia numește aceste servicii „servicii neeconomice”.

⁽¹⁶²⁾ Cauza 173/73, Italia/Comisia, EU:C:1974:71.

- (449) Pentru a examina dacă un operator de piață ar fi luat decizia de investiții din 2003, trebuie să se stabilească dacă valoarea actualizată netă a măsurii din 2003 este pozitivă.
- (450) Diferențele între planul din 2003 și cel din 2002 se referă atât la previziunile în materie de investiții, cât și la numărul preconizat de pasageri.
- (451) În ceea ce privește investițiile, Comisia constată o diferență între elementele „terminal nou” și „parcare”, atât în ceea ce privește cantitățile, cât și datele investițiilor. Majorarea investițiilor pentru parcare și terminal este efectuată în 2002, în planul inițial de investiție, respectiv în 2004, în planul de investiții pentru 2003. Prin urmare, Comisia concluzionează că a apărut o diferență de doi ani între cele două planuri în materie de investiții. În plus, pe baza informațiilor transmise de Belgia, Comisia consideră că partea economică a investițiilor în parcare și în terminal este de 93 %. Valoarea investițiilor suplimentare care rezultă din măsura din 2003 corespunde, așadar, comparației următoare:

Tabelul 20

Valoarea investițiilor suplimentare cu o diferență de doi ani care rezultă din măsura din 2003

(milioane EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007
Terminal nou	1,6	14	17	9,4	—
Parcare autovehicule	0,8	6	6	5	1,2
Total	2,4	20	23	14,4	1,2
pondere economică	2,23	18,60	21,39	13,39	1,12
	2001	2002	2003	2004	2005
Investiții în conformitate cu planul din 2001/2002	0,23	11,53	11,53	2,77	0,00
Valoarea investițiilor suplimentare (cu diferență de doi ani)	2,00	7,07	9,86	10,63	1,12

- (452) În ceea ce privește traficul de pasageri, Comisia constată o discrepanță între nivelul de pasageri pentru 2003 anticipat în 2002 (1,47 milioane) și în 2003 (1,7 milioane). Prin urmare, Comisia consideră că s-a estimat că investițiile suplimentare ar conduce la un excedent de pasageri de la 16 % (1,7/1,47) pe parcursul întregii perioade. Acest excedent de pasageri nu ar duce la un excedent de venituri pentru perioada 2003-2015, deoarece se anticipează că plafonarea taxei de concesiune variabile ar fi deja atinsă pentru acești ani. Cu toate acestea, această creștere a traficului are un impact asupra veniturilor începând din 2016 și, prin urmare, asupra valorii finale a aeroportului în 2015.
- (453) Astfel cum s-a explicat în considerentul 424, pentru a determina rata de actualizare, Comisia a estimat costul mediu ponderat al capitalului pentru SOWAER în momentul acordării ajutorului. Această estimare a fost realizată pe baza datelor și a ipotezelor următoare:

— un raport datorie/capital propriu de 30 % al SOWAER ⁽¹⁶³⁾ și, prin urmare, o parte a datoriei în finanțare (r_D) de 23 %;

⁽¹⁶³⁾ A se vedea nota de subsol 155.

- un cost de îndatorare înainte de impozitare (k_D) egal cu costul mediu ponderat de îndatorare a SOWAER înainte de impozitare în 2002, adică între 4,9 % și 5,5 %;
- o primă de risc (Δk) de 5,64 % ⁽¹⁶⁴⁾;
- un coeficient beta între 0,91 și 1,25 ⁽¹⁶⁴⁾;
- în ceea ce privește costul capitalului propriu, un cost înainte de impozitare al capitalului plasat fără risc (r_f) între 4,3 % și 4,7 % ⁽¹⁶⁵⁾;
- o rată de impozitare (t) de 33,99 %.

Pe baza acestor date și ipoteze, Comisia este în măsură să calculeze costul mediu ponderat al capitalului (C), potrivit următoarei formule standard:

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

Unde costul capitalului (k_E) este dat de modelul de evaluare a activelor financiare (MEDAF) după formula:

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

Pe baza acestei formule și a ipotezelor precedente, Comisia consideră că o rată de actualizare de 9,5 % este o rată rezonabilă.

- (454) Ținând seama de investițiile din perioada 2003-2007 și de venitul anticipat sub formă de valoare terminală în 2015, calcularea valorii actualizate nete pe baza unui cost mediu ponderat al capitalului de 9,5 % conduce la o valoare de – 19,81 milioane EUR. Prin urmare, decizia de investiție din 2003, ca și cea din 2002, nu este conformă cu criteriul operatorului în economia de piață.

2. Selectivitate

- (455) Comisia subliniază că măsura este acordată numai pentru BSCA. Prin urmare, Comisia concluzionează că măsura conferă un avantaj selectiv pentru BSCA.

(iii) Convențiile din 2006

- (456) Convențiile din 2006 au:

- modificat zona serviciilor pentru care BSCA primește o subvenție din partea regiunii și introdus un plafon pentru această subvenție;
- modificat metodele de calcul al cuantumului variabil al taxei de concesiune, menținând plafonul la nivelul fixat de Convenția SOWAER/BSCA din 2002.

- (457) În ceea ce privește costurile preconizate ca urmare a măsurilor din 2006, prin introducerea unui plafon pentru subvențiile din partea regiunii, măsurile din 2006 permiteau, inclusiv dintr-o perspectivă *ex ante*, să se limiteze majorarea subvenției și, astfel, să se reducă costurile grupului Regiunea/SOWAER în comparație cu situația anterioară.

- (458) În ceea ce privește veniturile preconizate ca urmare a măsurilor din 2006, trebuie subliniat faptul că, potrivit Belgiei, s-a decis modificarea metodelor de calcul al cuantumului variabil al taxei de concesiune, astfel încât societățile de administrare a aeroporturilor (și, prin urmare, BSCA), care tocmai obținuseră dreptul de a stabili

⁽¹⁶⁴⁾ A se vedea nota de subsol 156.

⁽¹⁶⁵⁾ Rata dobânzii la obligațiunile belgiene pe 10 ani în aprilie 2003.

nivelul taxelor de aeroport, nu pot reduce taxa datorată SOWAER (această taxă bazându-se, până în acel moment, pe taxele de aeroport). Potrivit Belgiei, SOWAER și BSCA doreau ca convențiile din 2006 să nu modifice echilibrul financiar stabilit prin convențiile din 2002. Acesta este motivul pentru care:

- plafonul măsurilor rămâne neschimbat;
- este introdusă o clauză de salvagardare, care prevede „că, în circumstanțe excepționale sau în cazul unei modificări juridice (...), independente de voința părților și care ar fi de natură să modifice în mod substanțial structura convenției în detrimentul uneia dintre părți, (...) părțile vor căuta, în temeiul principiului echității, modificările care trebuie aduse convenției pentru a restabili echilibrul prestațiilor lor reciproce, protejându-și, în același timp, interesele, în colaborare cu Regiunea valonă”.

(459) Comisia consideră că era rezonabil ca SOWAER să negocieze cu BSCA o modificare a modalităților de calcul al cuantumului variabil al taxei de concesiune, astfel încât BSCA să nu fie în măsură să modifice nivelul cuantumului variabil al taxei de concesiune prin reducerea taxelor de aeroport ⁽¹⁶⁶⁾. În plus, Comisia constată că, în lipsa transportului de mărfuri, plafonul introdus de măsurile din 2006 era atins încă de la numărul de 637 689 de pasageri în 2006 și 1 737 378 de pasageri în 2007, în timp ce aeroportul din Charleroi avea deja 2 170 000 de pasageri în 2006. Prin urmare, menținerea plafonului pentru cuantumului variabil al taxei de concesiune la un nivel neschimbat trebuia să permită menținerea nivelului veniturilor SOWAER. În circumstanțe excepționale care conduc la o scădere a cuantumului variabil al taxei de concesiune, SOWAER putea să renegocieze cu BSCA pentru a căuta modificările care trebuie aduse pentru a restabili echilibrul prestațiilor reciproce. Prin urmare, măsurile din 2006 nu trebuiau să reducă, în mod automat, veniturile grupului Regiunea/SOWAER.

(460) Măsurile din 2006 trebuiau, așadar, să permită a priori limitarea costurilor grupului Regiunea/SOWAER (a se vedea considerentul 457), menținându-și, în același timp, veniturile (a se vedea considerentul 459). Comisia concluzionează că aceste măsuri sunt conforme cu principiul operatorului în economia de piață. Prin urmare, acestea nu constituie ajutor de stat. Această măsură este, prin urmare, exclusă din analiza ulterioară.

(iv) Amendamentul din 2008 la Convenția Regiunea/BSCA

(461) Amendamentul la Convenția Regiunea/BSCA din 15 ianuarie 2008 a introdus angajamentul regiunii de a prelua noi servicii de natură economică (dirijarea la sol etc.) prin intermediul subvenției pentru anumite servicii legate de activitatea aeroportuară. Anterior, aceste activități erau suportate direct de către regiune.

(462) Potrivit Belgiei, grupul Regiunea/SOWAER avea un interes pentru un astfel de transfer de competențe, chiar dacă se angaja să suporte costurile aferente, deoarece putea să se aștepte la o scădere a costurilor, întrucât aceste servicii aveau să fie prestate de BSCA, în loc să fie furnizate direct de către regiune.

(463) În susținerea poziției sale, Belgia se referă la expunerea de motive a proiectului de decret ⁽¹⁶⁷⁾ prin care au fost transferate către BSCA sarcinile legate de siguranță și securitate, precum și la un raport al Parlamentului valon din 6 decembrie 2007 privind același decret.

(464) În expunerea de motive a proiectului de decret menționat, sunt enunțate obiectivele transferului misiunilor legate de siguranță și de securitate pentru societățile care administrează aeroporturile valone, și anume:

- generarea de economii de scară;
- rentabilizarea investițiilor aprobate de regiune;
- responsabilizarea societăților de gestiune în materie de gestionare și de finanțare a executării sarcinilor operaționale;
- optimizarea din punct de vedere fiscal a serviciilor furnizate de filialele menționate.

⁽¹⁶⁶⁾ De exemplu, majorând cheltuielile de handling, astfel încât să își mențină, totodată, veniturile totale.

⁽¹⁶⁷⁾ Decretul din 19 decembrie 2007 de modificare a Decretului din 23 iunie 1994 privind crearea și funcționarea aeroporturilor și aerodromurilor situate în Regiunea valonă.

- (465) Cu privire la acest ultim aspect, Belgia a precizat că trebuia să recupereze TVA-ul pentru serviciile subcontractantului BSCA-Security (pentru misiunea legată de securitate), pe care regiunea nu putea să o recupereze, spre deosebire de BSCA.
- (466) Belgia citează, de asemenea, un raport ⁽¹⁶⁸⁾ al Parlamentului valon privind proiectul de decret, în care ministrul pentru locuințe, transporturi și dezvoltare regională din Regiunea valonă prevede că:
- câștigul potențial cumulat obținut în urma unității gestiunii ⁽¹⁶⁹⁾ pentru bugetul valon în anul 2015 se situează între 12 milioane (în ipoteza unei politici constante) și 32 de milioane EUR (în ipoteza bazată pe recrutarea de personal nou, în loc de a subcontracta);
 - în ceea ce privește TVA-ul, noile structuri vor permite recuperarea TVA-ului (adică 21 % din 7 milioane EUR pe an).
- (467) În sfârșit, potrivit Belgiei, serviciile legate de controalele de securitate variază în mod semnificativ de la un moment la altul al zilei și de la un anotimp la altul, în funcție de numărul de pasageri care frecventează aeroportul. Atunci când aceste misiuni intrau în competența regiunii, aceasta din urmă era obligată să asigure o prezență continuă chiar și în cazul în care activitatea era mai scăzută deoarece, potrivit Belgiei, regiunii îi revenea această obligație prin statutul funcționarilor. În schimb, orarele lucrătorilor BSCA și ai subcontractantului acesteia, BSCA-Security, variau în funcție de activitatea aeroportuară.
- (468) Comisia consideră că un operator rezonabil în economia de piață ar fi putut, efectiv, să solicite BSCA să îl scutească de îndeplinirea acestor activități în compensarea costurilor implicate (în loc să continue să desfășoare aceste activități el însuși), în măsura în care se putea aștepta la o scădere a acestor costuri. Elementele comunicate de Belgia sunt suficiente pentru a demonstra că se putea aștepta ca măsura să conducă la o astfel de scădere a costurilor. Astfel, Comisia concluzionează că măsura este în conformitate cu criteriul operatorului privat în economia de piață și că, prin urmare, nu constituie ajutor de stat. Această măsură este, prin urmare, exclusă din analiza ulterioară.
- (b) Aplicarea criteriului operatorului în economia de piață la majorarea de capital subscrisă de SOWAER în decembrie 2002
- (469) La 3 decembrie 2002, SOWAER a plătit suma de 3 808 660 EUR pentru a achiziționa 6 143 de acțiuni ale BSCA, reprezentând 49,23 % din capitalul BSCA, adică un preț de 620 EUR pentru fiecare acțiune.
- (470) În analiza sa referitoare la planul de afaceri din 2002, consultantul Deloitte & Touche a susținut că Regiunea-SOWAER a acționat ca un investitor avizat, fondurile investite în BSCA trebuind să prezinte un randament al investiției de ordinul a 27 %, având în vedere rezultatele așteptate de BSCA pentru perioada 2001-2010 ⁽¹⁷⁰⁾.
- (471) Potrivit calculelor efectuate de Comisie pe baza planului de afaceri al BSCA din 2001, valoarea actualizată netă a BSCA, după injecția de capital, era de 65,6 milioane EUR. Ținând cont de numărul total de acțiuni după injecția de capital, această valoare actualizată netă corespunde unei valori pe acțiune de 5 287 EUR, net superioară prețului de 620 EUR plătit pe acțiune.
- (472) Aceste elemente sugerează, prin urmare, că majorarea de capital subscrisă de SOWAER în decembrie 2002 respectă principiul operatorului privat în economia de piață. Cu toate acestea, Comisia nu este în măsură să excludă faptul că această majorare de capital a conferit un avantaj economic pentru BSCA. Într-adevăr, Comisia menționează faptul că această majorare de capital a avut loc la scurt timp după încheierea convențiilor din 2002 și că, în plus, pierderile BSCA, din cauza cărora injecția de capital a devenit necesară, sunt legate de economia generală a sistemului definit de convențiile din 2002. Or, acestea din urmă au conferit un avantaj pentru BSCA.

⁽¹⁶⁸⁾ Raport prezentat în numele Comisiei pentru amenajarea teritoriului, transporturi, energie și locuințe din Parlamentul valon de către domnul E. Stoffels la 6 decembrie 2007 cu privire la proiectul de decret de modificare a Decretului din 23 iunie 1994 privind crearea și funcționarea aeroporturilor și aerodromurilor situate în Regiunea valonă.

⁽¹⁶⁹⁾ Prin unitatea gestiunii trebuie să se înțeleagă încredințarea către societățile de exploatare a aeroporturilor a controlului total privind tratarea clienților, inclusiv misiunile legate de siguranță și de securitate.

⁽¹⁷⁰⁾ Conform raportului Deloitte & Touche, „rezultă din această analiză că rentabilitatea anuală medie a fondurilor investite pe baza planului de afaceri corect și pe o perioadă previzională de 10 ani se ridică la 27 %” și că „această rată a randamentului trebuie să fie comparată cu o rată a riscului de piață pentru acest tip de activități de 15 % pe an”.

Prin urmare, Comisia nu exclude faptul că injecția de capital din 2002 a putut, de asemenea, să confere un avantaj economic pentru BSCA. Dacă există un astfel de avantaj, acesta nu a fost conferit decât pentru BSCA și, prin urmare, este selectiv.

6.1.3. Utilizarea resurselor de stat și imputabilitatea măsurilor statului

(473) În prezenta secțiune, Comisia examinează dacă convențiile din 2002, majorarea de capital din 2002 și decizia de investiție din 2003 sunt măsuri acordate prin intermediul resurselor de stat. În acest scop, Comisia va stabili: (i) dacă resursele regiunii și ale SOWAER sunt resurse de stat; și (ii) dacă deciziile SOWAER privind măsurile sunt imputabile autorităților publice.

6.1.3.1. Resurse de stat

(474) Resursele de care dispune Regiunea valonă în calitate de colectivitate teritorială ⁽¹⁷¹⁾ constituie resurse de stat.

(475) Având în vedere că SOWAER este deținută în proporție de 100 % de regiune și că este plasată exclusiv sub controlul acesteia, resursele de care dispune pentru a îndeplini sarcinile care i-au fost încredințate de regiune constituie resurse de stat.

(476) În consecință, măsurile de care a beneficiat BSCA au fost acordate prin intermediul resurselor de stat.

6.1.3.2. Imputabilitatea măsurilor statului

(477) Având în vedere că Regiunea valonă este o colectivitate teritorială ⁽¹⁷²⁾, deciziile pe care le ia sunt imputabile statului.

(478) În ceea ce privește deciziile luate de către SOWAER, Comisia consideră, în special în temeiul Hotărârii Stardust ⁽¹⁷³⁾, că imputabilitatea deciziilor respective se poate face pe baza următoarelor elemente:

(a) Aspecte generale

- astfel cum se afirmă în considerentul din Convenția SOWAER/BSCA din 2002, SOWAER este o „societate specializată care acționează în cadrul unei misiuni delegate în numele Regiunii valone”;
- SOWAER este deținută în proporție de 100 % de către Regiunea valonă și este plasată exclusiv sub controlul său;
- Consiliul de administrație este format numai din reprezentanți ai regiunii;
- SOWAER este în special însărcinată de regiune să îndeplinească în numele și sub controlul său, programele de investiții aprobate de guvernul valon;
- astfel cum a precizat ⁽¹⁷⁴⁾ Belgia, guvernul valon, în calitate de acționar în proporție de 100 % al SOWAER, aprobă programul de investiții și monitorizează implementarea acestuia;
- SOWAER gestionează în numele Regiunii valone contribuțiile financiare în societățile care administrează aeroporturi (printre care BSCA) în scopul de a asigura participarea publică în societățile de administrare și conformitatea strategiei acestora în raport cu liniile directe stabilite de guvernul valon.

(b) Aspecte specifice măsurilor examinate

(i) Convenția SOWAER/BSCA din 2002

(479) Printr-o decizie din 23 mai 2001, guvernul valon a aprobat planul financiar al SOWAER. Acest plan financiar include un program de investiții pentru aeroportul din Charleroi. Acesta este programul care a fost anexat la Convenția SOWAER/BSCA din 2002.

⁽¹⁷¹⁾ Hotărârea Tribunalului din 12 mai 2011 în cauzele conexe T-267/08 și T-279/08 Région Nord-Pas-de-Calais, ECLI:EU:T:2011:209, punctul 108.

⁽¹⁷²⁾ *Idem*.

⁽¹⁷³⁾ Hotărârea Curții din 16 mai 2002 în cauza C-482/99, Republica Franceză/Comisia Europeană (Stardust Marine) [2002] ECR I-04397, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽¹⁷⁴⁾ Nota din partea Belgiei din 21 septembrie 2011 (întrebarea 2).

(480) În ceea ce privește cuantumul taxei care rămâne să fie suportată de BSCA pentru punerea la dispoziție a infrastructurii și preluarea anumitor servicii, acest cuantum depinde de subvenția plătită de regiune către BSCA, preluând taxa forfetară.

(ii) Decizia de investiție din 2003

(481) Printr-o decizie din 3 aprilie 2003, guvernul a luat notă de programul de investiții din 2003.

(iii) Majorarea de capital subscrisă de SOWAER în 2002

(482) În decizia sa din 23 mai 2001 privind planul financiar al SOWAER, regiunea a aprobat principiul unor injecții de capital succesive în societățile de administrare a aeroporturilor valone ⁽¹⁷⁵⁾. La momentul respectiv, planul financiar al SOWAER prevedea „o participație la capitalul BSCA în valoare de +/- 60 de milioane BEF [...] și apoi distribuită pe o perioadă de trei ani, de trei ori câte 30 de milioane (un capital de 600 de milioane și participația SOWAER 25 %, adică 150 de milioane)”, și anume o injecție de capital de 3,718 milioane EUR distribuită pe o perioadă de trei ani.

(483) Din cele de mai sus, Comisia concluzionează că convențiile din 2002, majorarea de capital din 2002 și decizia de investiții din 2003 constituie măsuri imputabile statului.

6.1.4. Denaturarea concurenței și impactul asupra schimburilor comerciale

(484) BSCA, în calitate de operator al aeroportului din Charleroi, se află în concurență cu operatorii celorlalte platforme aeroportuare care deservesc aceeași zonă de acoperire. În special, Comisia observă că aeroportul Bruxelles-National se află la 69 km pe șosea, cel de la Liège la 78 km, cel de la Lille-Lesquin la 121 km și cel de la Maastricht-Aachen la 126 km ⁽¹⁷⁶⁾. Aceste aeroporturi în concurență cu Charleroi sunt situate în Belgia sau în alte state membre.

(485) Site-ul internet al BSCA confirmă această dimensiune internațională a aeroportului din Charleroi: aeroportul din Charleroi „se situează la 45 de minute de centrul orașului Bruxelles, la sud de Țările de Jos, la nord-vest de Franța, de Luxemburg și la vest de Germania, la două ore cu mașina de mari orașe precum Köln, Paris și Amsterdam”; zona sa de deservire „numără cinci milioane de pasageri potențiali la mai puțin de o oră cu mașina și peste 15 milioane la mai puțin de două ore cu mașina” ⁽¹⁷⁷⁾.

(486) Măsurile în favoarea BSCA, în măsura în care acestea conferă un avantaj economic acestuia din urmă, stimulează companiile aeriene și pasagerii să aleagă aeroportul din Charleroi – și, prin urmare, administratorul său BSCA –, în locul unor aeroporturi care deservesc aceeași zonă, inclusiv aeroporturi din alte state membre. Prin urmare, acestea amenință să denatureze concurența între administratorii aeroporturilor și afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

6.1.5. Concluzie privind existența ajutoarelor de stat acordate BSCA

(487) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că convențiile din 2002 și decizia de investiție din 2003 constituie ajutoare de stat în favoarea BSCA. Comisia nu exclude faptul că majorarea de capital a BSCA subscrisă de SOWAER în 2002 ar putea, de asemenea, să constituie un ajutor de stat în favoarea BSCA.

6.2. Existența unui ajutor de stat în favoarea Ryanair

(488) Pentru a stabili dacă măsurile în favoarea Ryanair constituie ajutor de stat, Comisia va examina în primul rând dacă actul adițional din 2010 este imputabil statului (secțiunea 6.2.1), apoi va examina dacă celelalte măsuri în favoarea Ryanair acordă un avantaj companiei Ryanair (secțiunea 6.2.2).

⁽¹⁷⁵⁾ Planul financiar indică faptul că „dezvoltarea prevăzută pentru BSCA și SAB va necesita creșteri semnificative de capital propriu (pe lângă finanțările externe) și, prin urmare, o monitorizare din partea SOWAER”.

⁽¹⁷⁶⁾ Distanțe indicate pe site-ul <https://maps.google.com>.

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

6.2.1. *Imputabilitatea în sarcina statului a actului adițional din 2010*

(489) În această secțiune, Comisia va examina dacă încheierea actului adițional din 2010 este imputabilă statului. Astfel cum a stabilit Curtea în Hotărârea Stardust ⁽¹⁷⁸⁾, „simplul fapt că o întreprindere se află sub controlul statului nu este suficient ca măsurile luate de acea întreprindere (...) să fie imputabile statului. Este, de asemenea, necesar să se analizeze dacă autoritățile publice trebuie considerate a fi implicate, într-un fel sau altul, în adoptarea acestei măsuri”. Hotărârea Stardust prevede, de asemenea, că „Imputabilitatea în sarcina statului a unei măsuri de ajutor adoptate de o întreprindere publică poate fi dedusă dintr-o serie de indicatori care rezultă din circumstanțe ale cazului și din contextul în care a fost luată această măsură.”

(a) În ceea ce privește proprietatea capitalului și voturile aferente acțiunilor emise de întreprindere:

(490) La 6 decembrie 2010, în momentul în care a fost încheiat actul adițional din 2010 la contractul cu Ryanair, capitalul BSCA era deținut:

- în proporție de 22,56 % de către SOWAER, o societate deținută în întregime de regiune și plasată exclusiv sub controlul acesteia;
- în proporție de 27,65 % de către Sogepa („societate valonă de administrare și de participație”), brațul financiar al regiunii pentru sprijinirea întreprinderilor aflate în situație de reorganizare, o societate deținută în întregime de regiune și plasată exclusiv sub controlul acesteia;
- în proporție de 19,16 % de către Sambrinvest, o societate de capital de risc, deținută în proporție de 50 % de regiune și plasată sub controlul comun al regiunii și al unor acționari privați ⁽¹⁷⁹⁾;
- în proporție de 2,32 % de către Igretec („Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques”);
- în proporție de 27,65 % de către Belgian Airport, o societate în întregime privată, compusă din grupul italian SAVE și din societatea belgiană Holding Communal SA.

Având în vedere că SOWAER și Sogepa posedă mai mult de jumătate din acțiunile BSCA și că aparțin în întregime regiunii, autoritățile publice dețineau majoritatea capitalului BSCA și dispuneau de majoritatea voturilor aferente acestor acțiuni.

(b) În ceea ce privește posibilitatea de a numi mai mult de jumătate din membrii consiliului de administrație:

(491) În momentul încheierii actului adițional din 6 decembrie 2010, statutul BSCA în vigoare prevedea ⁽¹⁸⁰⁾:

„Consiliul de administrație al BSCA este compus din cel mult 19 membri:

- (i) 12 administratori numiți la propunerea acționarilor din categoria A ⁽¹⁸¹⁾;
- (ii) patru administratori numiți la propunerea acționarilor din categoria C ⁽¹⁸²⁾;
- (iii) trei administratori independenți, dintre care doi numiți la propunerea acționarilor de categoria A a căror candidatură trebuie să fi primit acordul prealabil din partea regiunii și 1 administrator independent numit la propunerea acționarilor de categoria C (...).

În ceea ce privește cei 12 administratori menționați la punctul (i), doi vor fi propuși de Sambrinvest, unul de Igretec și doi de Sogepa (...).

Candidaturile propuse de către acționarii din categoria A trebuie, de asemenea, să fi primit acordul prealabil din partea Regiunii valone, cu excepția, totuși, a celor propuse de Igretec, Sambrinvest, Sogepa”.

⁽¹⁷⁸⁾ A se vedea nota de subsol 174.

⁽¹⁷⁹⁾ A se vedea nota din partea Belgiei din data de 13 mai 2014 (răspuns la întrebarea 1).

⁽¹⁸⁰⁾ Articolul 11 din statutul BSCA din data de 10 decembrie 2009.

⁽¹⁸¹⁾ Articolul 5 din statut prevede că «Acționarul de categoria A nu va putea fi decât Regiunea valonă sau toate societățile specializate și constituie de către aceasta din urmă, societatea pe acțiuni Sambrinvest, Sogepa sau Igretec».

⁽¹⁸²⁾ Articolul 5 din statut prevede că «Acționarul din categoria C nu va putea fi decât Belgian Airports și entitățile cărora Belgian Airports le poate transfera în mod liber acțiunile».

- (492) Majoritatea administratorilor (12 din 19) sunt, prin urmare, numiți:
- fie cu acordul regiunii (nouă administratori, din care șapte de categoria A și doi administratori independenți;
 - fie la propunerea unor entități care se află sub controlul exclusiv al regiunii (trei administratori numiți la propunerea Igretec și Sogepa).
- (493) Chiar dacă s-ar exclude cei doi administratori independenți, o majoritate de administratori (10) rămân numiți fie cu acordul regiunii (șapte), fie la propunerea unor entități care se află sub controlul exclusiv al regiunii (trei).
- (494) Cele trei criterii stabilite de Directiva privind transparența erau, prin urmare, îndeplinite la data încheierii actului adițional din 2010. Cu toate acestea, aceste criterii nu permit decât prezumția influenței dominante a autorităților publice. Astfel cum este precizat la articolul 2 din Directiva privind transparența, este necesar, de asemenea, să se analizeze reglementările în vigoare pentru a stabili dacă autoritățile publice aveau o influență dominantă.
- (c) În ceea ce privește reglementările în vigoare, pentru a stabili dacă autoritățile publice au o influență dominantă:
- (495) Articolul 4.2.3 din acordul dintre acționari din iunie 2009 dintre SOWAER, Sogepa, Sambrinvest și Igretec, pe de o parte, și Belgian Airports (Save), pe de altă parte, reflectat de articolul 16 din statutul BSCA în vigoare la momentul încheierii actului adițional din 2010, prevede ca administratorii de categoria C, numiți la propunerea Belgian Airports, să dispună de un drept de veto cu privire la anumite categorii de decizii:
- „[...] Deciziile vor fi luate de către Consiliul de administrație cu majoritate simplă a voturilor, cu excepția deciziilor privind următoarele aspecte, care necesită, în plus, acordul tuturor administratorilor C:
- (i) orice modificare a planului de afaceri;
 - (ii) adoptarea unor noi planuri de afaceri după planul de afaceri pentru 2009-2012, precum și orice modificări ale acestora;
 - (iii) orice decizie care se abate de la planul de afaceri în vigoare fără a îl modifica din punct de vedere formal,
 - (iv) adoptarea bugetului anual al societății (în special în ceea ce privește evoluțiile, investițiile, proiectele, studiile, echipamentele, costurile indirecte și costurile cu personalul), precum și orice modificare a acestuia cu o valoare de peste 100 000 EUR;
 - (v) propunerea de a prezenta adunării generale planul de modificare a politicii în materie de dividende;
 - (vi) aprobarea oricărui contract sau acord între societate și Regiunea valonă sau orice societate controlată în mod direct sau indirect de aceasta din urmă;
 - (vii) relația dintre societate și Ryanair;
 - (viii) numirea și revocarea administratorului delegat,
 - (ix) orice decizie a societății cu privire la sau vizând fapte menționate într-o plângere depusă de Belgian Airports la SOWAER în temeiul Convenției de cesiune a acțiunilor;
 - (x) orice decizie privind relația dintre BSCA și BSCA Security în materie de securitate (security); și
 - (xi) (...) încheierea, modificarea termenilor, rezilierea sau abandonarea oricărei întreprinderi comune și colaborări strategice alta decât cu acționarii Save sau cu societățile afiliate”.
- (496) Comisia concluzionează că, în momentul încheierii actului adițional din 2010, nicio decizie importantă privind administrarea afacerilor BSCA nu putea fi luată fără consimțământul Belgian Airports. Prin urmare, BSCA era sub controlul comun al acționarilor săi privați și publici și, în consecință, nu era doar sub influența dominantă a acționarilor publici.

- (497) În această privință, trebuie amintit că dreptul de veto al Belgian Airports se referă la relațiile dintre BSCA și Ryanair [a se vedea punctul (iv) de la considerentul 495]. Fără consimțământul Belgian Airports, BSCA nu avea, prin urmare, posibilitatea de a aplica eventuale directive ale autorităților publice privind încheierea actului adițional din 2010.
- (498) În plus, examinarea proceselor verbale ale Consiliilor de administrație privind încheierea actului adițional din 2010, în special procesele-verbale ale reuniunilor din 25 februarie și din 29 aprilie 2010, nu a dovedit existența unor astfel de directive.
- (499) În cadrul reuniunii sale din 25 februarie 2010, Consiliul de administrație al BSCA și-a exprimat acordul unanim cu privire la propunerea de acord cu Ryanair.
- (500) Comisia concluzionează că decizia BSCA de a încheia actul adițional din 2010 la contractul încheiat cu Ryanair nu este imputabilă statului.

6.2.2. *Aplicarea testului operatorului în economia de piață*

- (501) Pentru a aprecia dacă o măsură de stat constituie ajutor, trebuie să se determine dacă întreprinderea beneficiară primește un avantaj economic pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață ⁽¹⁸³⁾.
- (502) Pentru a determina dacă: (i) acordurile din 2001; (ii) Decretul ministerial din 11 iunie 2004 și scrisoarea BSCA din 24 iunie 2004; (iii) actul adițional din 2005; și (iv) transferul de către BSCA al acțiunilor sale deținute în Promocy acordă un avantaj în favoarea Ryanair, Comisia a examinat dacă, la adoptarea acestor măsuri, entitatea care le-a acordat a acționat ca un operator în economia de piață.

6.2.2.1. *Identificarea entității care a acordat măsurile*

- (503) La punctul 102 din hotărârea sa din 17 decembrie 2008 privind decizia din 2004, Tribunalul a concluzionat că „refuzul Comisiei de a examina toate avantajele acordate de Regiunea valonă și de BSCA și de a aplica principiul investitorului privat în economia de piață în cazul măsurilor întreprinse de Regiunea valonă, în pofida legăturilor care unesc cele două entități, este viciat de o eroare de drept”.
- (504) Pentru a aplica criteriul operatorului privat în economia de piață: (i) la acordurile din 2001; (ii) la Decretul ministerial din 11 iunie 2004 și la scrisoarea BSCA din 24 iunie 2004; (iii) la actul adițional din 2005; și (iv) la transferul de către BSCA al acțiunilor sale deținute în Promocy, Comisia va considera, prin urmare, având în vedere legăturile economice și organice între Regiunea/SOWAER și BSCA la momentul acordării măsurilor ⁽¹⁸⁴⁾, că entitatea care acordă ajutorul respectiv este grupul format din regiune, SOWAER și BSCA (denumită în continuare „Regiunea-SOWAER-BSCA”).
- (505) Prin urmare, cele două contracte din 2001 trebuie să fie considerate ca o singură măsură (denumite în continuare „contractele din 2001”). De asemenea, Decretul ministerial din 11 iunie 2004 și scrisoarea BSCA din 24 iunie 2004 (denumită în continuare „cadru comercial provizoriu din 2004”) trebuie să fie considerate ca una și aceeași măsură.
- (506) Prin urmare, pentru a aplica testul operatorului în economia de piață, fluxurile financiare între cele trei entități vor fi anulate, iar conturile lor consolidate.

6.2.2.2. *Aplicarea testului operatorului în economia de piață*

- (507) Pentru a stabili dacă măsurile definite în secțiunea 3.2 sunt conforme cu criteriul operatorului în economia de piață, Comisia a examinat, în conformitate cu punctul 53 din orientările privind sectorul aviației ⁽¹⁸⁵⁾:

(a) dacă prețul practicat pentru serviciile aeroportuare corespunde prețului pieței; sau

⁽¹⁸³⁾ A se vedea, în special, Hotărârea din 29 aprilie 1999 în cauza C-342/96, Spania/Comisia, Rec. 1999, I-2459, ECLI:EU:C:1999:210, punctul 41.

⁽¹⁸⁴⁾ În special BSCA era o întreprindere publică la momentul la care au fost acordate aceste ajutoare.

⁽¹⁸⁵⁾ A se vedea nota de subsol 8.

- (b) dacă se poate demonstra prin intermediul unei analize *ex ante* că acordurile cu Ryanair trebuiau să determine pentru grupul constituit din Regiune-SOWAER-BSCA, o contribuție marginală pozitivă la profit.
- (a) Compararea prețurilor practicate pentru serviciile aeroportuare la Charleroi cu prețul pieței
- (508) Comisia are serioase îndoieli cu privire la faptul că, în prezent, este posibil să se definească un nivel de referință adecvat pentru stabilirea unui „preț de piață” fiabil pentru serviciile furnizate de administratorii aeroporturilor.
- (509) Într-adevăr, aplicarea principiului operatorului în economia de piață prin trimitere la un preț mediu observat pe alte piețe similare se poate dovedi concludentă atunci când un preț al pieței poate fi identificat în mod rezonabil sau dedus din alți indicatori de piață. Cu toate acestea, metoda nu poate avea aceeași relevanță în cazul serviciilor aeroportuare. Într-adevăr, structura costurilor și a veniturilor tinde să varieze foarte mult de la un aeroport la altul. Aceste costuri și venituri depind de stadiul de dezvoltare a aeroportului, de numărul de companii aeriene care operează de pe respectivul aeroport, de capacitatea în ceea ce privește traficul de călători, de starea infrastructurii, de cadrul de reglementare care poate varia de la un stat membru la altul, precum și de deficitul și obligațiile contractate de aeroport în trecut ⁽¹⁸⁶⁾.
- (510) În plus, liberalizarea pieței transportului aerian complică orice analiză comparativă. Astfel cum ilustrează cazul de față, practicile comerciale dintre aeroporturi și companii aeriene nu se bazează neapărat pe o listă de prețuri publice pentru niște servicii individuale. În fapt, aceste relații comerciale sunt foarte diverse. Acestea includ partajarea riscurilor în raport cu gradul de frecvență și responsabilități comerciale și financiare corelate, o generalizare a mecanismelor de stimulare (de exemplu, sub formă de reduceri legate de numărul de rute sau de pasageri transportați), precum și variații între distribuția riscurilor pe durata contractelor. În consecință, tranzacțiile nu sunt comparabile între ele pe baza unui preț per rotație sau per pasager.
- (511) Ryanair susține teza potrivit căreia este posibil să se aplice principiul operatorului în economia de piață având drept temei o comparație cu practicile comerciale ale altor aeroporturi europene. Ryanair se bazează pe un studiu realizat de firma de consultanță Oxera, din data de 2 octombrie 2011, care propune aeroporturile Glasgow Prestwick și Liverpool John Lennon ca elemente de comparație.
- (512) Cu toate acestea, Comisia are serioase îndoieli cu privire la relevanța acestor două elemente de comparație pentru a evalua situația aeroportului din Charleroi, întrucât structura veniturilor aeroportului din Glasgow Prestwick se bazează în mare măsură pe transportul de marfă, absent la Charleroi. De asemenea, cele două aeroporturi ar fi primit fonduri publice în ultimii ani.
- (513) În plus, astfel cum s-a arătat mai sus, tranzacțiile care trebuie analizate conțin mai multe „prețuri”, și anume, în special, diferitele taxe de aeroport, prețurile pentru serviciile de handling la sol și, pentru anumite măsuri, contribuțiile la finanțarea societății Promocy, responsabilă cu acțiunile de marketing. Fiecare dintre aceste tranzacții generează astfel un ansamblu complex de fluxuri financiare între operatorul aeroportului și compania aeriană și filialele sale.
- (514) Astfel, o comparație doar între taxele de aeroport facturate de BSCA companiei Ryanair și taxele de aeroport practicate în aeroporturile de referință nu ar oferi nicio informație utilă cu privire la respectarea principiului operatorului în economia de piață. Pentru a aplica o metodă comparativă valabilă pentru tranzacțiile care fac obiectul prezentei evaluări, ar trebui, cel puțin, să se găsească în aeroporturile din eșantionul de referință un ansamblu de tranzacții comparabile, care să cuprindă, în special, servicii de marketing echivalente și servicii de handling la sol echivalente. Căutarea unui astfel de eșantion de tranzacții comparabile s-ar dovedi imposibilă, întrucât sunt de complexe și specifice tranzacțiile care fac obiectul prezentei evaluări, cu atât mai mult cu cât prețurile serviciilor de handling la sol și ale serviciilor de marketing sunt rareori date publice și nu ar fi ușor accesibile pentru a constitui o bază de comparație.
- (515) În sfârșit, presupunând că s-ar putea stabili, pe baza unei analize comparative valabile, că „prețurile” implicate în diversele tranzacții care fac obiectul prezentei evaluări sunt echivalente cu sau mai mari decât „prețurile pieței” stabilite prin intermediul eșantionului comparativ de tranzacții, Comisia nu ar putea concluziona, totuși, că aceste tranzacții sunt conforme cu prețul pieței, în cazul în care se dovedește că, în momentul încheierii acestora, administratorul aeroportului putea să se aștepte ca acestea să genereze costuri marginale mai mari decât veniturile marginale. Într-adevăr, un operator în economia de piață nu are niciun interes să ofere bunuri sau servicii la „prețul pieței”, atunci când un astfel de comportament duce la o pierdere incrementală.

⁽¹⁸⁶⁾ A se vedea Decizia 2011/60/UE a Comisiei din 27 ianuarie 2010 privind ajutorul de stat C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovacia – Acord între aeroportul din Bratislava și Ryanair (JO L 27, 1.2.2011, p. 24), considerentele 88 și 89

(516) Comisia consideră oportun să reamintească în contextul acestei analize că, în urma adoptării orientărilor privind sectorul aviației, atât Belgia, cât și părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile cu privire la aplicarea la cazul de față a dispozițiilor noilor orientări. În speță, nici Belgia, nici părțile interesate, cu excepția Ryanair, nu au contestat pe fond abordarea Comisiei conform căreia, deoarece este imposibil să se definească un indicator de referință adecvat pentru stabilirea unui preț de piață real pentru serviciile furnizate de aeroporturi companiilor aeriene, criteriul cel mai relevant pentru evaluarea acordurilor încheiate între cele două părți este o analiză *ex ante* a rentabilității suplimentare a acestora.

(b) Analiza *ex ante* a rentabilității măsurilor

(517) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că abordarea preconizată în general în orientările privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene pentru aplicarea criteriului operatorului în economia de piață la relațiile dintre aeroporturi și companiile aeriene, și anume analiza *ex ante* a rentabilității marginale, trebuie aplicată în prezenta cauză. Această abordare este justificată de faptul că administratorul unui aeroport poate avea un interes obiectiv să încheie o tranzacție cu o companie aeriană având în vedere că se poate aștepta în mod rezonabil ca această tranzacție să îi îmbunătățească profiturile (sau să îi reducă pierderile) în raport cu o situație contrafactuală în care tranzacția nu s-ar fi încheiat ⁽¹⁸⁷⁾, iar aceasta fără a exista nicio comparație cu condițiile oferite companiilor aeriene de alți administratori de aeroporturi, sau cu condițiile oferite de același administrator altor companii aeriene.

(518) După cum se menționează la punctul 63 din orientările privind sectorul aviației, „Comisia consideră că acordurile încheiate între companiile aeriene și un aeroport pot fi considerate conforme cu testul operatorului în economia de piață atunci când acestea contribuie în mod progresiv, dintr-o perspectivă *ex ante*, la rentabilitatea aeroportului. Acesta din urmă trebuie să demonstreze că, atunci când încheie un acord cu o companie aeriană (...), este în măsură să acopere toate costurile generate de acord, pe întreaga durată de valabilitate a acestuia, cu o marjă de profit rezonabilă, pe baza unor perspective solide pe termen mediu” ⁽¹⁸⁸⁾.

(519) Comisia subliniază faptul că criteriul enunțat la punctul 63 din orientările privind sectorul aviației reflectă logica criteriului operatorului în economia de piață, dar că acest criteriu, care se referă la acorduri încheiate între aeroporturi și companii aeriene specifice, mai degrabă decât un plan general de afaceri, astfel cum este de obicei cazul pentru aplicarea testului operatorului în economia de piață, a fost menționat doar recent. Prin urmare, Comisia recunoaște că ar putea fi dificil pentru statele membre și operatorii în cauză să furnizeze documente care datează de la momentul acordării măsurii și care corespund exact cu ceea ce este prevăzut la punctul 63 din orientările privind sectorul aviației, întrucât aceste acorduri au fost încheiate cu mai mulți ani în urmă. Comisia va ține seama de aceste considerații atunci când va aplica criteriul operatorului privat în economia de piață în ceea ce privește acordurile cu Ryanair.

(520) În conformitate cu punctul 64 din orientările privind sectorul aviației, „pentru a evalua dacă un acord încheiat de un aeroport cu o companie aeriană îndeplinește testul operatorului în economia de piață, veniturile scontate din activitățile non-aeronautice care decurg din activitatea companiei ar trebui luate în considerare împreună cu tarifele de aeroport, excluzându-se reducerile fiscale, sprijinul pentru comercializare sau sistemele de stimulente. În mod similar, ar trebui luate în considerare toate costurile marginale pe care urmează să le suporte treptat aeroportul în legătură cu activitatea companiei aeriene în aeroport (...). În schimb, costurile pe care aeroportul ar trebui să le suporte independent de acordul cu compania aeriană, nu ar trebui să fie luate în considerare în cadrul examinării privind respectarea principiului operatorului în economia de piață.” (Notele de subsol nu au fost reproduse).

(521) În plus, în conformitate cu punctul 66 din orientările menționate mai sus, „atunci când va evalua acordurile dintre aeroporturi și companiile aeriene, Comisia va lua, de asemenea, în calcul în ce măsură acordurile evaluate pot fi considerate ca înscriindu-se în cadrul unei strategii globale a aeroportului menită să restabilească rentabilitatea cel puțin pe termen lung” ⁽¹⁸⁹⁾.

(522) Prin urmare, Comisia a aplicat testul operatorului în economia de piață, conform principiilor descrise mai sus, următoarelor măsuri:

(i) Contractele din 2001

(523) Pentru a determina dacă contractele din 2001 contribuiau, dintr-o perspectivă *ex ante*, la rentabilitatea entității care a acordat ajutorul în conformitate cu punctul 63 din orientările privind sectorul aviației, Comisia a stabilit

⁽¹⁸⁷⁾ Cu alte cuvinte, dacă rentabilitatea marginală preconizată ca urmare a acestei tranzacții este pozitivă.

⁽¹⁸⁸⁾ Notele de subsol nu au fost reproduse.

⁽¹⁸⁹⁾ Punctul 66.

dacă valoarea actualizată netă (denumită în continuare „VAN”) a contractelor din 2001 era pozitivă pentru entitatea Regiunea-SOWAER-BSCA. Scenariul contrafactual este o situație în care contractele din 2001 nu ar fi fost încheiate și în care entitatea Regiunea-SOWAER-BSCA ar fi ales să renunțe la veniturile generate de traficul suplimentar datorat contractelor în cauză și să nu suporte costurile generate de același trafic.

Reconstituirea unui plan de afaceri incremental

- (524) Înainte de acordurile din 2001, BSCA a întocmit un plan de afaceri. Dar, pe de o parte, acest plan de afaceri acoperea nu doar veniturile încasate datorită traficului generat de Ryanair, ci și veniturile colectate datorită traficului generat de celelalte companii aeriene. Pe de altă parte, acesta identifica numai veniturile și costurile BSCA, în timp ce pentru aplicarea principiului operatorului în economia de piață, trebuie să se considere că entitatea care a încheiat contractele din 2001 cu Ryanair este entitatea Regiunea-SOWAER-BSCA. Acest plan de afaceri poate fi, așadar, utilizat ca sursă de date, dar trebuie refăcut pentru a fi utilizat în scopul aplicării criteriului operatorului în economia de piață.
- (525) Prin urmare, Comisia a reconstituit ceea ce ar fi putut fi un plan de afaceri elaborat de către entitatea Regiunea-SOWAER-BSCA pentru a evalua rentabilitatea preconizată a unor astfel de contracte, și cuprinzând doar veniturile și costurile activităților economice marginale legate de aceste contracte. În acest scop, Comisia este parte a planului de afaceri general (adică cel care acoperă orice activitate a aeroportului și nu efectul specific al contractelor din 2001) al BSCA disponibil înainte de încheierea contractelor din 2001. Pornind de la acest plan de afaceri general, Comisia a elaborat un plan de afaceri incremental care include numai activitățile economice marginale (adică cele care iau în considerare numai veniturile și costurile legate de traficul Ryanair), izolând traficul, costurile și veniturile marginale așteptate de la contractele cu Ryanair la momentul încheierii acestora ⁽¹⁹⁰⁾. În continuare, Comisia a dedus un plan de afaceri pentru entitatea Regiunea-SOWAER-BSCA prin adăugarea costurilor și veniturilor marginale ale regiunii și ale SOWAER legate de aceste contracte și prin neutralizarea fluxurilor interne în cadrul entității Regiunea-SOWAER-BSCA.

Costuri marginale preconizate

Costurile marginale preconizate din investiții

- (526) Pentru a stabili dacă o parte din costurile de investiții trebuia să fie luată în considerare în costurile marginale de investiții preconizate ca urmare a încheierii contractelor din 2001, Comisia a examinat, în conformitate cu punctul 64 din orientările privind sectorul aviației, dacă programul de investiții pentru aeroportul din Charleroi fost decis în legătură cu contractele din 2001 sau independent de aceste acorduri.
- (527) Comisia constată că, încă de la sfârșitul anilor 1990, adică înainte de semnarea contractelor din 2001, regiunea dorea să dezvolte aeroportul pentru a crește activitatea economică pe teritoriul său. Astfel, în declarația sa privind politica regională aprobată la 15 iulie 1999, Parlamentul valon recunoaște faptul că aeroporturile regionale constituie poli de dezvoltare economică și de creare de locuri de muncă pentru Regiunea valonă ⁽¹⁹¹⁾. Într-o notă din 8 noiembrie 2000 către guvernul valon (această notă era menită să informeze guvernul valon în vederea unei decizii de aprobare a programului de investiții), ministrul responsabil cu economia subliniază că este important „pentru a permite aeroportului să își îndeplinească rolul de pârgie economică regională, ca acesta să fie dotat cu o infrastructură completă în cadrul unei dezvoltări globale”.
- (528) Potrivit Belgiei, încă de la sfârșitul anilor 1990 (și, prin urmare, înainte de acordurile din 2001), din cauza constrângerilor tehnice legate de infrastructura existentă ⁽¹⁹²⁾, era clar că un nou terminal trebuia să fie construit în zona de nord a sitului. Unele terenuri fuseseră deja expropriate de asociația intercomunală Igretec responsabilă de crearea polului aviatic. Regiunea începuse ea însăși să realizeze exproprieri în cursul anilor 1990, iar asociația intercomunală i-a retrocedat, în 1999, terenuri pe care le expropriasese. Pe aceste terenuri a fost construit noul terminal pentru pasageri.

⁽¹⁹⁰⁾ În ceea ce privește costurile incrementale de exploatare (personal, diverse achiziții), Comisia a utilizat datele privind costurile totale ale planurilor de afaceri și un regres care permite evaluarea modului în care aceste elemente de cost evoluează în funcție de trafic.

⁽¹⁹¹⁾ Sursa: nota guvernului valon anexată la procesul-verbal al reuniunii guvernului valon din 8 noiembrie 2000.

⁽¹⁹²⁾ A se vedea nota de subsol 22.

- (529) În cadrul unei reuniuni din 20 iulie 2000, Regiunea valonă a aprobat orientările unui acord cadru privind un program multianual de investiții pentru aeroportul din Charleroi, menționând în special „conceptul unui nou terminal pentru pasageri”, pentru un buget total de 113 740 000 EUR. La 8 noiembrie 2000, regiunea a adoptat o decizie de punere în aplicare a deciziei sale din 20 iulie 2000 de modificare a ipotezelor privind programul multianual de investiții. Chiar dacă aceste decizii nu impuneau regiunii obligații din punct de vedere juridic, acestea demonstrează că regiunea pusese bazele programului de investiții cu mult înainte de semnarea contractelor din 2001.
- (530) Decizia din 8 noiembrie 2000 se sprijinea în special pe o notă a ministrului responsabil cu economia, făcând referire la două studii realizate la sfârșitul anilor 1990 – începutul anilor 2000, comandate de regiune:

- un studiu realizat de International Air Transport Association (denumit în continuare „IATA”): acest studiu identifica trei opțiuni de dezvoltare a traficului de pasageri pentru aeroportul din Charleroi, bazate pe previziuni de creștere a numărului de pasageri pentru zborurile regulate, zborurile charter și zborurile de afaceri;
- un studiu realizat de Tractebel, încheiat în aprilie 2000: acest studiu avea drept scop instituirea unui plan de dezvoltare a infrastructurilor pe baza ipotezelor comerciale („high scenario”) din studiul IATA.

Rezumatul acestor studii prezentat de către ministru guvernului valon se referă la ipoteze generale privind traficul, care nu sunt prezentate ca fiind legate în special de o anumită companie sau de un viitor contract.

- (531) La 31 iulie 2001, o „notă de orientare strategică” care însoțește planul de afaceri al BSCA din 2001, a fost prezentată Consiliului de administrație al BSCA. Potrivit acestei note, BSCA trebuia să vizeze companiile low-cost și, eventual, companiile aeriene din țările estice. Această notă sublinia că era imperativ ca BSCA să atragă noi companii aeriene (pe lângă Ryanair) și că Charleroi trebuia să se plaseze ca o potențială destinație pentru noile baze pe care companiile low-cost le-ar deschide în viitor.
- (532) Planul de afaceri al BSCA din 2001 confirmă, de asemenea, că investițiile și, în special, construcția noului terminal a fost avută în vedere nu numai din perspectiva satisfacerii nevoilor Ryanair, ci pentru a răspunde nevoilor tuturor companiilor aeriene pe care aeroportul din Charleroi le-ar putea atrage. Într-adevăr, conform acestui plan de afaceri, se preconizează ca numărul de pasageri care pleacă cu compania Ryanair să crească doar de la 360 000 la 700 000 de pasageri până în 2015 (a se vedea tabelul prezentat la considerentul 536). Se presupune că această creștere se va realiza în principal în perioada 2001-2003, adică înainte de deschiderea noului terminal, prevăzută în acel moment pentru 2005. Regiunea și BSCA se așteptau, prin urmare, ca creșterea traficului generată de aceste investiții să fie captată de alte companii aeriene decât Ryanair.
- (533) Prin urmare, regiunea și BSCA nu au efectuat investițiile în scopul creșterii, în mod specific, a numărului de pasageri ai Ryanair, ci pentru a permite realizarea unui potențial de trafic important, care nu este legat în mod special de o companie aeriană. Comisia concluzionează că aceste investiții nu pot fi atribuite în mod specific companiei Ryanair. Prin urmare, nu este relevant să se atribuie costuri incrementale de investiții contractelor din 2001.

Costuri marginale operaționale preconizate

- (534) Costurile marginale operaționale preconizate ca urmare a contractelor din 2001 egalează costurile operaționale preconizate care pot fi atribuite direct companiei Ryanair, la care Comisia a adăugat o parte din costurile operaționale indirecte preconizate, proporțional cu numărul de pasageri ai Ryanair în comparație cu numărul total de pasageri. Comisia subliniază că, în acest caz, valoarea actualizată netă a contractelor din 2001 este pozitivă, aceasta ar fi pozitivă a fortiori în cazul în care costurile marginale operaționale preconizate au fost determinate prin efectuarea unei regresii liniare, astfel cum se propune în studiul prezentat de Oxera pentru Ryanair.

Veniturile marginale preconizate

- (535) Împotriva opiniei Ryanair, analiza Comisiei a exclus orice valoare reziduală a contractului cu Ryanair, deoarece, pe termen lung, efectul publicității asupra traficului total la Charleroi nu este bine documentat și este greu de măsurat.

Valoarea actualizată netă a contractelor din 2001

(536) Rezultatele calculului valorii actualizate nete sunt prezentate în tabelul 21. Acestea arată o creștere a contribuției Ryanair pentru toți anii avuți în vedere.

Tabelul 21

Fluxurile de numerar preconizate ale măsurii din 2001

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Numărul de pasageri îmbarcați pentru Ryanair	360 000	600 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000
Numărul total de pasageri îmbarcați	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
Veniturile per pasager îmbarcat															
Taxă pasageri	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 îmbarcare	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
Combustibil	[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]
Free shop	[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
Alte magazine	[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]
Parcare	[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]
Comision/vânzare	[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) Întrucât contribuția incrementală a Ryanair este pozitivă pentru toți anii avuți în vedere, valoarea actualizată netă a contractului va fi, obligatoriu, pozitivă, indiferent de costul mediu ponderat al capitalului în cauză.
- (538) Pentru a ilustra acest lucru, Comisia a calculat, totuși, VAN bazându-se pe un cost mediu situat între 8,7 și 9 %. Rata de actualizare utilizată pentru calcularea VAN a contractelor este costul mediu ponderat al capitalului entității care acordă ajutorul la momentul acordării acestuia. În cazul de față, veniturile și cheltuielile asociate contractului cu Ryanair afectează conturile BSCA. Prin urmare, Comisia a ales să utilizeze ca rată de actualizare costul capitalului BSCA. Calcularea costului mediu ponderat al capitalului pentru BSCA se bazează pe diferite ipoteze:
- o finanțare exclusivă prin fonduri proprii;
 - o primă de risc de 5,51 % ⁽¹⁹³⁾;
 - un coeficient beta de 0,69 ⁽¹⁹³⁾;
 - un cost înainte de impozitare al capitalului plasat fără risc între 4,9 % și 5,2 %;
 - o rată de impozitare de 40,2 %.
- (539) Astfel, cu titlu de exemplu, pe baza ratei medii între 8,7 și 9 %, adică 8,85 %, Comisia a concluzionat că valoarea actualizată netă era pozitivă și că se ridica la 19,5 milioane EUR.

Tabelul 22

Valoarea actualizată netă (VAN) a măsurii din 2001

<i>(milioane EUR)</i>	
	Rată de actualizare de 8,85 %
VAN	19,5

Această valoare pozitivă a VAN, precum și contribuțiile pozitive pentru toți anii, arată că se putea aștepta ca contractele din 2001 să crească profitabilitatea pentru Regiunea-SOWAER-BSCA.

- (540) În ceea ce privește angajamentul regiunii de a acorda companiei Ryanair o indemnizație pentru a compensa pierderile pe care aceasta le-ar suporta ca urmare a unei eventuale modificări a nivelului taxelor aeroportuare sau a programului aeroportului în perioada 2001-2016, Comisia observă că această indemnizație nu poate depăși pierderile suportate direct de către Ryanair ca urmare a schimbării. Prin urmare, în ipoteza în care regiunea ar plăti despăgubiri companiei Ryanair în temeiul acestei dispoziții, Ryanair nu ar fi într-o situație mai favorabilă decât aceea pe care ar fi avut-o dacă regiunea și-ar fi respectat angajamentul. Prin urmare, această dispoziție nu conferă un avantaj suplimentar pentru Ryanair.
- (541) De asemenea, în conformitate cu punctul 66 din orientările privind sectorul aviației, aceste acorduri se înscriu într-o strategie globală menită să restabilească rentabilitatea aeroportului, cel puțin pe termen lung. Strategia BSCA era să dezvolte traficul la aeroportul din Charleroi, în special pentru a crește veniturile, și, astfel, pentru a acoperi mai bine costurile fixe și a deveni rentabil. În acest scop, BSCA a decis să se specializeze pe segmentul zborurilor directe, pe distanțe scurte și medii, în special în ceea ce privește zborurile low-cost. Această strategie a BSCA era întemeiată pe studiile încredințate unor consultanți externi, la sfârșitul anilor 1990. Conform unora dintre aceste studii ⁽¹⁹⁴⁾, aeroportul din Charleroi beneficia de avantaje comparative pentru a se dezvolta pe acest segment, în special costurile sale scăzute. Astfel, în conformitate cu o „notă de orientare strategică” a BSCA din 31 iulie 2001, BSCA avea obiectivul de a atinge un număr de 2,5 până la trei milioane de pasageri ⁽¹⁹⁵⁾ până în 2010, ceea ce, potrivit notei, „nu pare utopic având în vedere implantarea bazei Ryanair și dezvoltarea transportului aerian”. Prin urmare, acordurile din 2001 se înscriu în cadrul acestei strategii de creștere a traficului și a veniturilor.

⁽¹⁹³⁾ A se vedea nota de subsol 156.

⁽¹⁹⁴⁾ IATA, Roland Berger international, studiu comandat de Grands Travaux de Marseille.

⁽¹⁹⁵⁾ Incluzând pasagerii care pleacă și care sosesc.

- (542) Întrucât criteriul operatorului privat în economia de piață este respectat, contractele din 2001 nu constituie ajutor de stat.
- (ii) Cadrul comercial provizoriu din 2004
- (543) Pentru a stabili dacă cadrul comercial din 2004 contribuia, dintr-o perspectivă *ex ante*, la rentabilitatea entității care a acordat ajutorul în conformitate cu punctul 63 din orientările privind sectorul aviației, Comisia a stabilit dacă VAN a cadrului comercial 2004 era pozitivă pentru entitatea Regiunea-SOWAER-BSCA. Scenariul alternativ pentru decizia de a adopta cadrul comercial din 2004 este lipsa unui contract încheiat cu Ryanair și, prin urmare, renunțarea la veniturile și costurile incrementale legate de traficul cu Ryanair.
- (544) La 22 ianuarie 2004, înainte de încheierea cadrului comercial provizoriu din 2004, BSCA a actualizat planul său de afaceri. Potrivit Belgiei, planul de afaceri din 22 ianuarie 2004 a fost elaborat în contextul deciziei din 2004 pentru a valida noua ofertă care urma să fie făcută companiei Ryanair⁽¹⁹⁶⁾. Dar, pe de o parte, acest plan de afaceri vizează nu numai veniturile obținute datorită traficului generat de Ryanair, ci și veniturile obținute datorită traficului generat de celelalte companii aeriene. Pe de altă parte, acesta identifică numai veniturile și costurile BSCA, în timp ce, pentru aplicarea principiului operatorului în economia de piață, trebuie să se considere că entitatea care a încheiat cadrul comercial provizoriu din 2004 cu Ryanair este entitatea Regiunea-SOWAER-BSCA.
- (545) În consecință, Comisia a creat un plan de afaceri pentru entitatea Regiunea-SOWAER-BSCA cuprinzând numai veniturile și costurile activităților economice legate de cadrul comercial din 2004. În acest scop, Comisia este parte a planului de afaceri general al BSCA din 22 ianuarie 2004 și a aplicat aceeași metodologie ca cea folosită pentru contractele din 2001 și descrise la considerentul 525.
- (546) Pentru a determina costurile marginale care pot fi atribuite cadrului comercial provizoriu din 2004, Comisia a examinat, în special, dacă regiunea, SOWAER sau BSCA trebuiau să se aștepte să efectueze anumite investiții, având în vedere cadrul comercial din 2004. Trebuie reamintit că acest cadru comercial din 2004 a fost instituit pentru a umple vidul juridic creat de anularea contractelor din 2001 ca urmare a deciziei Comisiei din 2004. În temeiul acestui cadru comercial, grupul format din Regiunea-SOWAER-BSCA nu era obligat să facă noi investiții. Investițiile Convenției SOWAER/BSCA din 2002, precum și investițiile din 2003 erau deja decise, iar lucrările începuseră. În plus, astfel cum s-a arătat la considerentul 533, programul de investiții integrat Convenției SOWAER/BSCA din 2002 ar fi fost, probabil, adoptat chiar și în absența contractelor cu Ryanair. Același lucru este valabil și pentru revizuirea din 2003 a programului de investiții, care se înscria în aceeași logică de dezvoltare a aeroportului cu, pe cât posibil, o clientelă – în ceea ce privește companiile aeriene – diversificată. Comisia concluzionează că nu este adecvat să atribuie costuri de investiții incrementale cadrului comercial provizoriu din 2004.
- (547) Pe baza acestor ipoteze, Comisia a stabilit că fluxurile de numerar relevante pentru a analiza rentabilitatea cadrului comercial din 2004 sunt următoarele:

⁽¹⁹⁶⁾ Răspunsul Belgiei trimis Comisiei la 18 martie 2014 (răspuns la întrebarea 10).

Tabelul 23

Fluxuri de numerar preconizate ale măsurii din 2004

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Numărul de pasageri îmbarcați ai Ryanair	1 033 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941
Numărul total de pasageri îmbarcați	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
Veniturile per pasager îmbarcat												
Taxă pasageri	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 îmbarcare	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]
Combustibil	[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]
Concesiuni comerciale	[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]
Costuri per pasager îmbarcat												
Contribuția pentru promovare	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Alte bunuri și servicii	[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]
Salarii și asigurări sociale	[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]
Costuri de înființare	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]
Venitul total per pasager al Ryanair îmbarcat	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]
Cost total per pasager al Ryanair îmbarcat	[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]
Contribuția incrementală per pasager 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]
Contribuția incrementală totală a Ryanair (milioane 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) Aceste fluxuri arată o contribuție incrementală pozitivă pentru Ryanair, pentru toți anii avuți în vedere. Astfel, cadrul comercial are, în mod necesar, o valoare actualizată netă pozitivă, indiferent de costul mediu ponderat al capitalului ales.
- (549) Cu toate acestea, în vederea calculării VAN a măsurii din 2004 cu titlu ilustrativ, Comisia a stabilit rata de actualizare care urmează a fi utilizată. Această rată este costul mediu ponderat al capitalului entității care acordă ajutorul la momentul acordării acestuia. Astfel cum se menționează la considerentul 538, Comisia a luat în considerare costul mediu ponderat al costului capitalului BSCA. Pe baza următoarelor ipoteze, Comisia a estimat că acest cost se ridică la 9,7 %:
- o finanțare exclusivă din fonduri proprii;
 - o primă de risc de 5,72 % ⁽¹⁹⁷⁾;
 - un coeficient beta de 0,95 ⁽¹⁹⁷⁾;
 - un cost înainte de impozitare al capitalului plasat fără risc între 4,2 % și 4,4 %;
- (550) Tabelul de mai jos prezintă rezultatele calculului valorii actualizate nete a cadrului comercial din 2004, care se bazează pe o rată de actualizare de 9,7 %.

Tabelul 24

Valoarea actualizată netă (VAN) a măsurii din 2004

(milioane EUR)

	Rată de actualizare de 9,7 %
VAN	53

Această VAN pozitivă confirmă faptul că se putea aștepta ca acest cadru comercial din 2004 să crească profitabilitatea grupului Regiunea-SOWAER-BSCA.

- (551) Punctul 66 din orientările privind sectorul aviației prevede că acordurile trebuie să se înscrie într-o strategie globală menită să restabilească rentabilitatea aeroportului, cel puțin pe termen lung. În această privință, în cadrul reuniunii sale din 15 aprilie 2004, Consiliul de administrație al BSCA a luat act de ofertele prezentate companiei Ryanair și a mandatat „administratorul delegat să efectueze o validare a planului de afaceri al BSCA și să evalueze eventualele consecințe ale ofertelor în cauză”. „Analiza globală trebuie, de asemenea, să confirme, în toate privințele, că durabilitatea și viitorul aeroportului nu sunt, în niciun caz, în pericol și că BSCA dispune, pe termen lung, de suficient spațiu de manevră pentru a continua dezvoltarea acestuia”. În cadrul următoarei reuniuni, la 6 mai 2004, „Consiliul de administrație a constatat că propunerile discutate recent la Dublin cu reprezentanții Ryanair vor putea, ținând cont de dezvoltarea previzibilă a aeroportului, să asigure la Charleroi menținerea operațiunilor companiei Ryanair în condițiile planului de afaceri inițial (...)”. Având în vedere că planul de afaceri inițial se înscrie, el însuși, într-o strategie de dezvoltare pe termen lung, Comisia concluzionează că cadrul comercial din 2004 se înscrie în aceeași strategie.
- (552) Întrucât criteriul operatorului privat în economia de piață este îndeplinit, cadrul comercial din 2004 nu constituie ajutor de stat.
- (iii) Contractul din 2005
- (553) Pentru a stabili dacă contractul din 2005 contribuia, dintr-o perspectivă *ex ante*, la rentabilitatea entității care a acordat ajutorul în conformitate cu punctul 63 din orientările privind sectorul aviației, Comisia a stabilit dacă VAN a contractului din 2005 era pozitivă pentru entitatea Regiunea-SOWAER-BSCA. Scenariul alternativ este să nu se mai ajungă la un acord cu Ryanair după expirarea validității, în martie 2006, a scrisorii BSCA către Ryanair din 24 iunie 2004.

⁽¹⁹⁷⁾ A se vedea nota de subsol 156.

- (554) În vederea calculării VAN, Comisia a elaborat un plan de afaceri pentru entitatea Regiunea-SOWAER-BSCA care cuprinde doar veniturile și costurile activităților economice legate de contractul din 2005. În acest scop, Comisia este parte a planului de afaceri general al BSCA din 24 ianuarie 2004 care, potrivit Belgiei, este planul de afaceri elaborat în contextul deciziei din 2004 pentru a valida noua ofertă care urmează a fi făcută companiei Ryanair și care a condus la oferta trimisă Ryanair la 9 decembrie 2005 ⁽¹⁹⁸⁾. În continuare, Comisia a aplicat aceeași metodologie ca cea folosită pentru contractele din 2001 și descrise la considerentul 524.
- (555) Pentru a determina costurile marginale care pot fi atribuite contractului din 2005, Comisia a examinat, în special, dacă regiunea, SOWAER sau BSCA trebuiau să se aștepte să facă anumite investiții ca urmare a contractului din 2005. În temeiul acestui contract, grupul format din Regiunea-SOWAER-BSCA nu era pus în situația de a face noi investiții. Investițiile Convenției SOWAER/BSCA din 2002, precum și investiția din 2003 erau deja decise, iar lucrările începuseră. În plus, după cum se menționează la considerentul 533, programul de investiții cuprins în Convenția SOWAER/BSCA din 2002, ar fi fost, probabil, adoptat chiar și în absența contractelor cu Ryanair. Același lucru este valabil și pentru revizuirea din 2003 a programului de investiții, care se înscria în aceeași logică de dezvoltare a aeroportului cu, pe cât posibil, o clientelă – în ceea ce privește companiile aeriene – diversificată. Comisia concluzionează că nu este adecvat să atribuie costuri de investiții incrementale contractului din 2005.
- (556) Pe baza acestor ipoteze, Comisia a stabilit că fluxurile de numerar relevante pentru a analiza rentabilitatea măsurii din 2005 sunt următoarele:

⁽¹⁹⁸⁾ A se vedea nota de subsol 198.

Tabelul 25

Fluxuri de numerar preconizate ale măsurii din 2005

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Numărul de pasageri îmbarcați ai Ryanair	1 155 498	1 258 976	1 499 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999
Numărul total de pasageri îmbarcați	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
Veniturile per pasager îmbarcat										
Taxă pasageri	2,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Taxă de aterizare	[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]
Concesiuni comerciale	[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]
Combustibil	[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]
Taxă de acces la infrastructură	[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]
Costuri per pasager îmbarcat										
Contribuția pentru promovare	0,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cumpărături Free shop										
Fondul pentru mediu										
Alte bunuri și servicii	[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]
Salarii și asigurări sociale	[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
Costuri de înființare	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]
Costuri fixe per pasager	[0-0,1]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Costuri totale per pasager îmbarcat	[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]
Contribuție incrementală totală per pasager îmbarcat al Ryanair înainte de investiții (EUR)	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]
Contribuția incrementală totală a Ryanair înainte de investiții (milioane EUR)	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]

- (557) Aceste fluxuri arată o contribuție incrementală pentru Ryanair pozitivă pentru toți anii auți în vedere. Astfel, contractul din 2005 are, în mod necesar, o valoare actualizată netă pozitivă, indiferent de costul mediu ponderat al capitalului ales.
- (558) Cu toate acestea, în vederea calculării VAN a măsurii din 2005 cu titlu ilustrativ, Comisia a stabilit rata de actualizare care urmează a fi utilizată. Această rată este costul mediu ponderat al capitalului entității care acordă ajutorul la momentul acordării acestuia. Astfel cum se precizează în considerentul 538, Comisia a luat în considerare costul mediu ponderat al costului capitalului BSCA. Pe baza următoarelor ipoteze, Comisia a estimat că acest cost se ridică la 9,3 %:
- o finanțare exclusivă din fonduri proprii;
 - o primă de risc de 5,74 % ⁽¹⁹⁹⁾;
 - un coeficient beta de 0,97 ⁽¹⁹⁹⁾;
 - un cost înainte de impozitare a capitalului plasat fără risc între 3,5 % și 3,9 %;
- (559) Tabelul următor prezintă rezultatul calculului valorii actualizate a contractului din 2005, pe baza unei rate de actualizare de 9,3 %.

Tabelul 26

Valoarea actualizată netă (VAN) a măsurii din 2005*(milioane EUR)*

	Rată de actualizare de 9,3 %
VAN	80,6

Această VAN pozitivă indică faptul că se putea aștepta ca acest contract din 2005 să crească rentabilitatea grupului Regiunea-SOWAER-BSCA

- (560) În ceea ce privește condiția prevăzută la punctul 66 din orientările privind sectorul aviației potrivit căreia acordul trebuie să se înscrie într-o strategie globală menită să restabilească rentabilitatea aeroportului, o notă din 8 decembrie 2005 destinată să prezinte Consiliului de administrație al BSCA oferta comercială făcută de BSCA companiei Ryanair, precizează că oferta se bazează pe un plan de afaceri pentru perioada 2006-2015. Consiliul de administrație este solicitat să se asigure că acest plan oferă o rentabilitate acceptabilă și suficientă pentru a absorbi variațiile preconizate în viitor și legate de estimările bugetare (într-o notă de subsol se arată că planul de afaceri este pregătit cu estimări aproximative ale costurilor și veniturilor). BSCA reamintește că tarifele pentru serviciile de handling la sol „trebuie să permită acoperirea costurilor și generarea unei marje de profit rezonabile”. Mai departe în aceeași notă, BSCA precizează că „costurile asociate serviciilor de handling la sol, precum și gestionarea acestora reprezintă piatra de temelie a ofertei făcute companiei Ryanair. O parte semnificativă a acestor costuri este fixă sau semi-variabilă, iar costul per pasager este, prin urmare, legat de numărul de pasageri gestionați. Un număr minim de rotații este prevăzut în oferta comercială (cu Ryanair) și nerespectarea acestui nivel minim ar antrena, cu siguranță, o pierdere în ceea ce privește activitatea de handling în cadrul BSCA. Pentru a remedia aceste pierderi sunt prevăzute penalități”. Din aceste elemente, Comisia concluzionează că, chiar dacă oferta comercială a BSCA pentru Ryanair implica anumite riscuri în ochii BSCA – în special riscul că profitabilitatea nu este suficientă în cazul în care traficul Ryanair ar fi fost mai mic decât preconizat –, această ofertă era, totuși, întemeiată pe o strategie de dezvoltare prin care BSCA dorea, datorită traficului generat de Ryanair, să își reducă costurile pentru fiecare pasager și, astfel, să genereze o marjă de profit suficientă.
- (561) Întrucât criteriul operatorului privat este îndeplinit, contractul din 2005 nu constituie ajutor de stat.

⁽¹⁹⁹⁾ A se vedea nota de subsol 156.

(iv) Cesiunea acțiunilor BSCA în Promocy companiei Ryanair

- (562) La 31 martie 2010, BSCA a vândut companiei Ryanair participația de 50 % în Promocy. BSCA a vândut acțiunile la valoarea lor contabilă (adică 100 EUR per acțiune), pentru o sumă totală de 31 100 EUR. Toate riscurile și obligațiile BSCA în calitate de acționar al Promocy au fost transferate companiei Ryanair.
- (563) În momentul acestui transfer, numerarul Promocy se ridica la 261 073 EUR (soldul activelor după deducerea capitalului și a rezervei legale) ⁽²⁰⁰⁾. Prin urmare, BSCA a vândut acțiunile sale în Promocy către Ryanair pentru o valoare cu 99 436 EUR mai mică decât jumătate din numerarul Promocy la momentul transferului.
- (564) Cu toate acestea, Belgia subliniază că, la momentul vânzării, exista un litigiu fiscal. BSCA ar fi trebuit să suporte jumătate din acesta dacă și-ar fi păstrat acțiunile în Promocy. Potrivit Belgiei, acesta este motivul pentru care BSCA a hotărât să vândă acțiunile deținute la valoarea lor contabilă.
- (565) Belgia a transmis un memoriu din 24 februarie 2010 al directorului financiar al BSCA adresat Consiliului de administrație al BSCA care îi recomandă să valideze transferul acțiunilor deținute de BSCA în Promocy la valoarea lor contabilă. Acest memoriu reamintează că Promocy nu mai avea nicio activitate de la încheierea, în 2005, a noului contract cu Ryanair. În urma inițierii unei anchete, apoi a unei proceduri judiciare referitoare la litigiul menționat anterior, se hotărâse ca Promocy să rămână în stare inactivă. Ulterior, dată fiind evoluția minoră a acestui dosar judiciar, BSCA și Ryanair au decis să lichideze Promocy. Conform memoriului, BSCA a propus companiei Ryanair împărțirea activelor nete, care se ridicau, în acel moment, la aproximativ 350 000 EUR. Ryanair a indicat că preferă „să golească” activele nete prin intermediul unor ultime operațiuni de marketing. Având în vedere existența procedurii judiciare, BSCA s-a opus reluării acestor operațiuni de marketing. Pentru a depăși impasul în care ajunseseră negocierile, BSCA a propus Ryanair să îi cesioneze acțiunile la valoarea contabilă a acestora, și anume 31 100 EUR, pe baza unei convenții semnate cu demisia imediată a BSCA în calitate de administrator al Promocy. Memoriul arată că auditorii și consilierii juridici ai BSCA își dăduseră acordul, „conștienți, la fel ca și noi, de faptul că aceasta este, fără îndoială, singura cale de ieșire”. Autorul memoriului recomanda Consiliului de administrație să valideze operațiunea de vânzare, ceea ce s-a și întâmplat în unanimitate.
- (566) Comisia consideră că Belgia a furnizat elemente suficiente privind existența litigiului și amploarea acestuia, trimițând Comisiei avizele de rectificare fiscală ⁽²⁰¹⁾.
- (567) Prin urmare, Comisia consideră că BSCA a acționat ca un operator în economia de piață opunându-se preluării operațiunilor de marketing și propunând Ryanair să îi vândă acțiunile la valoarea lor contabilă pentru a ieși din impas. Prin urmare, măsura nu constituie ajutor de stat.

(v) Actul adițional din 2010

- (568) În secțiunea 6.2.1, Comisia a arătat că, atunci când a fost încheiat actul adițional din 2010, resursele BSCA nu erau resurse de stat și că, în plus, decizia BSCA de a încheia actul adițional din 2010 nu era imputabilă statului.
- (569) Cu toate acestea, în cazul în care s-ar considera că această concluzie a Comisiei nu este întemeiată, că actul adițional din 2010 a fost acordat prin intermediul resurselor de stat și că decizia de acordare a actului adițional din 2010 era imputabilă statului, ar trebui să se analizeze dacă actul adițional din 2010 a acordat un avantaj companiei Ryanair.
- (570) În acest caz, ar fi relevant să se ia în considerare faptul că entitatea care a acordat ajutorul este Regiunea/SOWAER/BSCA. Prin urmare, ar trebui să se examineze dacă Regiunea/SOWAER/BSCA au acționat ca operatori economici în economia de piață în momentul încheierii actului adițional din 2010.

⁽²⁰⁰⁾ A se vedea nota de subsol 76.

⁽²⁰¹⁾ Avizele de rectificare fiscală au fost transmise Comisiei de către Belgia la 22 iulie 2014. Acestea au fost primite de Promocy ulterior transferului. Acestea se referă la anii 2003, 2004, 2005 și 2006 și vizează o valoare totală de aproximativ 15 milioane EUR.

(571) Actul adițional din 2010 prevede:

- o derogare de la nivelul general al taxei pentru persoanele cu mobilitate redusă (denumite în continuare „PMR”, în temeiul căreia Ryanair va plăti [10-30] de eurocenți per pasager pentru perioada cuprinsă între 1 februarie 2009 și 31 ianuarie 2010; în plus, modalitățile de indexare a taxei PMR prevăd o reducere a tarifului proporțională cu creșterea traficului generat de Ryanair ⁽²⁰²⁾;
- o reducere de [10-50] de eurocenți per pasager al Ryanair pentru taxele de handling la sol.

(572) Potrivit Belgiei, acest act adițional este rezultatul negocierilor purtate de BSCA și Ryanair ca urmare a reducerii pentru BSCA a costurilor pentru serviciile de handling la sol datorită introducerii de către Ryanair a unor noi proceduri, precum plata bagajelor de cală (care a redus considerabil numărul bagajelor de înregistrat) și înregistrarea obligatorie a bagajelor pe internet. Potrivit Belgiei, BSCA a decis să împartă cu Ryanair beneficiile acestei reduceri de costuri în schimbul angajamentului Ryanair de a suplimenta cu patru avioane baza de la Charleroi.

(573) Semnarea actului adițional din 6 decembrie 2010 este urmată de următoarele împrejurări:

- Ryanair a introdus proceduri noi, cum ar fi înregistrarea obligatorie pe internet („web check-in”) și plata bagajelor de cală, reducând astfel numărul de bagaje de înregistrat și permițând BSCA să facă economii;
- în mai 2009, BSCA discută cu Ryanair despre o posibilă creștere a numărului de aeronave și o reducere a costului serviciilor de handling la sol ca urmare a introducerii noilor proceduri de către Ryanair;
- la 30 noiembrie 2009, Ryanair trimite o scrisoare destinată BSCA ⁽²⁰³⁾ pentru a îi propune să încheie un acord asupra unei reduceri a taxelor pentru serviciile de handling la sol de [10-50] de eurocenți, ceea ce corespunde cu jumătate din economiile realizate de BSCA datorită introducerii de către Ryanair a noilor proceduri. Ryanair arată, în plus, că nu dorește să plătească nimic pentru PMR. De asemenea, Ryanair confirmă dorința sa de a se extinde la Charleroi;
- la 2 decembrie 2009, președintele BSCA scrie Ryanair că înainte de a examina posibilitatea de a îi atribui noi intervale orare, va prezenta Consiliului de administrație al BSCA cererea Ryanair de a reduce taxele pentru serviciile de handling la sol;
- potrivit Belgiei, acest fapt a condus la un acord verbal cu privire la extindere și la reducerea costurilor (Belgia declară că nu există niciun contract scris în acest stadiu, având în vedere necesitatea de a trimite dosarul în Consiliul de administrație și discuția în curs cu privire la PMR);
- la 8 ianuarie 2010, directorul financiar al BSCA transmite Consiliului de administrație al BSCA o notă internă și documente financiare în scopul de a demonstra interesul pentru primirea a patru aeronave suplimentare în condițiile convenite (adică o reducere de [10-50] de eurocenți per pasager pentru handling). Aceste documente sunt constituite:
 - dintr-un cont de venituri previzional care indică impactul faptului că Ryanair completează baza de la Charleroi cu patru avioane asupra rezultatului;
 - dintr-o foaie de calcul care permite BSCA să determine marja sa de negociere, cu scopul de a acorda o reducere suplimentară companiei Ryanair pentru tarifele de handling la sol, menținând în același timp o rentabilitate suficientă privind serviciile de handling la sol și o creștere a veniturilor care provin din activități comerciale non-aeronautice (Duty Free, Horeca, parcuri, autobuze...);
- la 24 februarie 2010, Ryanair acceptă în cele din urmă să plătească [10-30] de eurocenți per pasager îmbarcat în temeiul taxei PMR, cu condiția ca această sumă să fie redusă în anii următori proporțional cu creșterea traficului Ryanair la Charleroi;

⁽²⁰²⁾ A se vedea nota de subsol 74.

⁽²⁰³⁾ Scrisoarea Ryanair către BSCA din 30 noiembrie 2009, prezentată de Belgia la 22 iulie 2014.

- la 29 aprilie 2010, proiectul de act adițional este discutat în Consiliul de administrație al BSCA; directorul general al BSCA arată că actul adițional este deja în vigoare (sosirea celor patru aeronave pentru sezonul de vară al anului 2010);
- la 6 decembrie 2010, BSCA și Ryanair avizează actul adițional din 2010, care este deja în vigoare.

1. În ceea ce privește reducerea cu [10-50] de eurocenți a taxelor pentru serviciile de handling acordată de BSCA

- (574) În primul rând, Comisia subliniază că această reducere reprezenta numai jumătate din economiile realizate de BSCA datorită procedurilor introduse de Ryanair. Comisia observă, de asemenea, că Ryanair cunoștea ⁽²⁰⁴⁾ amploarea economiilor făcute de BSCA, ceea ce făcea negocierea mai dificilă pentru BSCA.
- (575) În al doilea rând, Comisia admite că era cu atât mai dificil pentru BSCA să refuze această reducere cu cât Ryanair intenționa să suplimenteze cu patru avioane baza de la Charleroi. Or, știind că Ryanair reprezenta un trafic de 3 289 725 de pasageri în 2009 și presupunând că jumătate din acești pasageri erau pasageri îmbarcați pentru plecare, reducerea de [1050] de eurocenți per pasager îmbarcat reprezenta un beneficiu nerealizat pentru BSCA de [500 000-2 000 000] EUR, adică mult mai puțin decât creșterea EBIT ⁽²⁰⁵⁾ de [3-7] milioane care poate fi așteptată de la cele patru aeronave suplimentare după calculele BSCA ⁽²⁰⁶⁾.

2. În ceea ce privește reducerea taxei PMR cu [10-30] de eurocenți acordată Ryanair

- (576) Belgia susține că Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁰⁷⁾ prevede posibilitatea (și nu obligația) de a prevedea o taxă PMR pentru recuperarea costurilor generate pentru aeroporturi ⁽²⁰⁸⁾. Potrivit Belgiei, era extrem de dificil pentru BSCA să impună această taxă companiilor aeriene. BSCA a încercat să obțină de la Ryanair o contribuție la costurile de organizare a serviciului PMR, dar Ryanair a refuzat mereu să plătească taxa prevăzută de BSCA, contestând valoarea acesteia din mai multe motive ⁽²⁰⁹⁾. Potrivit Belgiei, actul adițional din 2010 a condus la un acord cu Ryanair privind plata unei taxe PMR reprezentând, desigur, un quantum mai mic decât tariful general, dar nu zero.
- (577) Comisia constată că, până în 2010, Ryanair nu plătea nicio taxă PMR și că BSCA nu părea în măsură să impună companiei Ryanair plata unei astfel de taxe. Prin urmare, un acord, deși cu privire la o valoare redusă, ameliorează rentabilitatea BSCA.
- (578) În plus, Comisia remarcă faptul că o reducere de [10-30] eurocenți per pasager îmbarcat reprezenta pentru BSCA un beneficiu nerealizat de aproximativ [100 000-300 000] EUR ⁽²¹⁰⁾. Adăugată la reducerea de [10-50] eurocenți per pasager îmbarcat în ceea ce privește taxele pentru serviciile de handling la sol, pierderea totală de venituri pentru BSCA era de aproximativ [0,6-2,3] milioane EUR, adică mult mai mică decât creșterea EBIT ⁽²¹¹⁾ de [3-7] milioane care putea fi așteptată de la cele patru aeronave suplimentare, conform calculelor BSCA ⁽²¹²⁾.

⁽²⁰⁴⁾ A se vedea scrisoarea companiei Ryanair din 30 noiembrie 2009.

⁽²⁰⁵⁾ Câștiguri înainte de achitarea dobânzilor și impozitelor.

⁽²⁰⁶⁾ A se vedea contul de profit și pierdere previzional transmis Consiliului de administrație al BSCA.

⁽²⁰⁷⁾ Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 iulie 2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului (JO L 204, 26.7.2006, p. 1)

⁽²⁰⁸⁾ Articolul 8 punctul 3 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 prevede că „Organismul de conducere a unui aeroport poate, pe bază nediscriminatorie, percepe o taxă specifică de la utilizatorii aeroportuari în vederea finanțării acestei asistențe”.

⁽²⁰⁹⁾ Aceste motive sunt patru:

- numărul de PMR la bord este limitat la 4 la Ryanair (pe baza autorizațiilor emise de autoritățile irlandeze responsabile cu securitatea pentru tipul de avion utilizat), în timp ce celelalte companii aeriene care utilizează aeroportul Bruxelles-Sud Charleroi nu au stabilit un număr maxim de PMR per zbor;
- Ryanair impune obligația de a anunța prezența unei PMR la bord cu 48 de ore înainte, în caz contrar, serviciul nu este asigurat; celelalte companii nu impun nicio obligație de acest tip, ceea ce presupune asigurarea serviciului de către BSCA chiar în cazul nerespectării anunțării prealabile și antrenează costuri suplimentare pentru BSCA;
- respectarea orei de sosire și de plecare de către Ryanair permite organizarea acestor servicii într-un mod mai eficient;
- procedura clară și aplicată la scară largă de către Ryanair pentru PMR (rugate să ajungă la aeroport cu cel puțin o oră și 40 de minute înainte de plecarea avionului) permite optimizarea acestui serviciu pentru BSCA și, prin urmare, reducerea costurilor în comparație cu celelalte companii aeriene.

⁽²¹⁰⁾ Știind că Ryanair reprezenta un trafic de 3 289 725 de pasageri în 2009 și presupunând că jumătate dintre acești pasageri erau pasageri îmbarcați pentru plecare.

⁽²¹¹⁾ A se vedea nota de subsol 209.

⁽²¹²⁾ A se vedea nota de subsol 210.

- (579) În ceea ce privește condiția prevăzută la punctul 66 din orientări, potrivit căreia acordul trebuie să facă parte dintr-o strategie globală menită să restabilească rentabilitatea aeroportului, actul adițional din 2010 pare a fi o ajustare relativ limitată a acordului din 2005 – și nu o reformulare a acestui acord – el însuși bazat pe o strategie de dezvoltare prin care BSCA, datorită traficului generat de Ryanair, dorește să își sporească veniturile provenite din activități aeronautice și non-aeronautice, reducând, în același timp, costurile per pasager și generând, astfel, o marjă de profit suficientă pe termen mai mult sau mai puțin lung.
- (580) În cazul în care s-ar considera că actul adițional din 2010 a fost acordat prin intermediul resurselor de stat și că decizia de acordare a actului adițional din 2010 era imputabilă statului, ar trebui să se concluzioneze că Regiunea/SOWAER/BSCA au acționat ca operatori în economia de piață atunci când au încheiat actul adițional din 2010 și că acesta din urmă nu constituie ajutor de stat.

6.2.3. Concluzie cu privire la existența ajutorului de stat în favoarea Ryanair

- (581) Comisia concluzionează că:

- actul adițional din 2010 nu a fost acordat prin intermediul resurselor de stat, iar decizia de a acorda actul adițional din 2010 nu era imputabilă statului;
- (i) acordurile din 2001; (ii) Decretul ministerial din 11 iunie 2004 și scrisoarea BSCA din 24 iunie 2004; (iii) actul adițional din 2005; și (iv) vânzarea de către BSCA a acțiunilor sale în Promocy sunt în conformitate cu criteriul operatorului în economia de piață.

Măsurile în favoarea Ryanair nu constituie, prin urmare, ajutor de stat.

6.3. Compatibilitatea cu piața internă a ajutoarelor în favoarea BSCA

- (582) Astfel cum s-a concluzionat în considerentul 487, convențiile din 2002 și decizia de investiție din 2003 constituie ajutoare de stat acordate BSCA. Aceste ajutoare provin din faptul că, din convențiile din 2002 și din decizia de investiție din 2003 rezultă o taxă de concesiune prea scăzută în raport cu infrastructura pusă la dispoziția sa de Regiunea-SOWAER, cu serviciile furnizate și cu subvențiile acordate, până la expirarea subconcesiunii domeniale acordate BSCA, adică în 2040. Prin urmare, acest ajutor permite BSCA să își reducă costurile de exploatare, și anume taxa de concesiune. Prin urmare, acestea constituie ajutor pentru exploatare, care a fost primit începând din 2002 și va continua să fie primit până în 2040 dacă nu sunt adoptate măsuri corective care să modifice modalitățile de calculare a taxei de concesiune. De altfel, pentru a elimina argumentul conform căruia acest ajutor ar putea constitui ajutor pentru investiții, trebuie menționat că SOWAER și nu BSCA are responsabilitatea de a realiza și finanța programul de investiții anexat Convenției SOWAER/BSCA și că SOWAER posedă clădirile și infrastructurile în care se fac aceste investiții. Prin urmare, ajutorul identificat de către Comisie nu constă în reducerea costurilor de investiție pe care BSCA ar trebui să le suporte în mod normal și, în consecință, nu constituie ajutor pentru investiții, ci ajutor pentru exploatare.
- (583) Scopul acestei secțiuni este de a determina dacă ajutorul pentru exploatare în favoarea BSCA poate fi compatibil cu piața internă. În plus, astfel cum s-a concluzionat în considerentul 487, Comisia nu exclude faptul că majorarea capitalului BSCA subscrisă de SOWAER în 2002 ar putea, de asemenea, să constituie ajutor de stat în favoarea BSCA. În ceea ce privește o majorare de capital, dacă această măsură constituie ajutor, ea reprezintă, de asemenea, un ajutor pentru exploatare. În cele ce urmează, Comisia va include această majorare de capital în analiza sa de compatibilitate, pornind de la ipoteza că aceasta constituie ajutor de stat.

6.3.1. Compatibilitatea în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE.

- (584) Potrivit Belgiei (a se vedea secțiunea 5.1.2.2), subvenția plătită de regiune pentru anumite servicii legate de activitatea aeroportului, presupunând că Comisia poate concluziona că măsura constituie ajutor, este în orice caz compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE.
- (585) În considerentul 410, Comisia a precizat motivele pentru care consideră că serviciile de natură economică pentru care regiunea plătește o subvenție nu pot fi calificate drept servicii economice de interes general.

- (586) În plus, Comisia consideră că este oportun să se examineze compatibilitatea măsurii care rezultă din convențiile din 2002 în ansamblu (și anume taxa de concesiune mai mică decât taxa în conformitate cu prețul pieței, ținând seama de subvențiile plătite de regiune către BSCA) și nu numai compatibilitatea subvenției regiunii.
- (587) Comisia concluzionează că măsurile în favoarea BSCA nu pot fi considerate compatibile cu piața internă pe baza articolului 106 alineatul (2) din tratat sau pe baza deciziilor și a încadrărilor întemeiate pe articolul 106 alineatul (2) din TFUE.

6.3.2. Compatibilitatea în temeiul articolului 107 alineatul (3) din TFUE

- (588) În temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, ajutoarele destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, în cazul în care aceste ajutoare nu afectează în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun, pot fi considerate compatibile cu piața internă.
- (589) În conformitate cu punctul 172 din orientările privind sectorul aviației care au intrat în vigoare la 4 aprilie 2014, Comisia „va aplica principiile stabilite în prezentele orientări în toate cazurile care vizează ajutoarele de exploatare (notificări în curs și ajutoare ilegale nenotificate) acordate aeroporturilor, chiar dacă acestea au fost acordate înainte de 4 aprilie 2014 și de începutul perioadei de tranziție”.
- (590) Anumite părți au susținut că aplicarea orientărilor privind sectorul aviației pentru ajutoarele acordate înainte de intrarea în vigoare a orientărilor menționate ar fi contrară principiilor generale de drept [a se vedea secțiunea 4.1.2 litera (b)].
- (591) În acest sens, Comisia subliniază faptul că, în hotărârea sa Vizcaya ⁽²¹³⁾, Curtea a observat:
- că aplicarea noilor norme în cazul ajutoarelor care au fost puse în aplicare fără să fi fost notificate nu se bazează pe o situație dobândită anterior, ci pe o situație în curs;
 - că aplicarea eficace a normelor UE necesită ca Comisia să poată, în orice moment, să își adapteze evaluarea la nevoile acestei politici; și
 - că un stat membru care nu a notificat o schemă de ajutoare Comisiei nu s-ar putea aștepta, în mod rezonabil, ca această schemă să fie evaluată în raport cu normele aplicabile în momentul adoptării acesteia.

Curtea concluzionează că, în cazul de față, prin aplicarea noilor norme pentru a evalua compatibilitatea ajutorului pus în aplicare fără să fi fost notificat, Comisia nu a încălcat principiul neretroactivității, nici cel al securității juridice.

- (592) Comisia remarcă faptul că, la fel ca în cauza Vizcaya, ajutoarele acordate în favoarea BSCA au fost puse în aplicare fără să fi fost notificate. Comisia consideră că aplicarea punctului 172 din orientările privind sectorul aviației la măsurile în cauză nu este contrară principiilor generale de drept.
- (593) În conformitate cu punctul 137 din orientările privind sectorul aviației, „ajutoarele de exploatare acordate înainte de începerea perioadei de tranziție (inclusiv ajutoarele plătite înainte de 4 aprilie 2014) pot fi declarate compatibile în ceea ce privește integralitatea cheltuielilor de exploatare neacoperite, sub rezerva îndeplinirii condițiilor specificate în secțiunea 5.1.2, cu excepția punctelor 115, 119, 121, 122, 123, 126-130, 132, 133 și 134. În special atunci când va evalua compatibilitatea ajutoarelor de exploatare acordate înainte de 4 aprilie 2014, Comisia va ține cont de denaturările concurenței”.
- (594) Prin urmare, pentru a încuraja dezvoltarea sectorului aviației, orientările privind sectorul aviației fac distincție între ajutoare acordate înainte de începerea perioadei de tranziție (inclusiv ajutoarele plătite înainte de 4 aprilie 2014) și cele acordate ulterior.

⁽²¹³⁾ Cauzele conexe C-465/09 P-C-470/09 P Diputación Foral de Vizcaya și alții/Comisia, ECLI:EU:C:2011:372.

(595) Condițiile prevăzute în secțiunea 5.1.2 din orientările privind sectorul aviației sunt următoarele:

- contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit;
- necesitatea intervenției statului;
- caracterul adecvat al ajutorului ca instrument de politică;
- existența unui efect stimulat;
- proporționalitatea cuantumului ajutorului (ajutor limitat la minimumul necesar);
- evitarea efectelor negative nedorite asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale.

(596) Prin urmare, Comisia va evalua dacă ajutoarele acordate BSCA, și anume convențiile din 2002, decizia de investiție și majorarea capitalului BSCA subscrisă de SOWAER (plecând de la ipoteza, în cele ce urmează, în ceea ce privește această ultimă măsură, că aceasta constituie un ajutor de stat) îndeplinesc toate aceste condiții.

6.3.2.1. Contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit

(597) Punctul 113 din orientările privind sectorul aviației citează următoarele obiective de interes general:

- „(a) sporirea mobilității cetățenilor Uniunii și a conectivității regiunilor prin stabilirea de puncte de acces pentru zbururile efectuate în interiorul Uniunii;
- (b) combaterea congestiei traficului aerian în principalele noduri aeroportuare ale Uniunii;
- (c) dezvoltarea regională”.

(598) În speță, ajutorul a fost acordat cu scopul de a promova dezvoltarea regională. Într-adevăr, rapoartele furnizate în sprijinul deciziilor guvernamentale justifică interesul investițiilor care vizează dezvoltarea aeroportului prin impactul pozitiv al dezvoltării aeroportului asupra economiei și a ocupării forței de muncă la Charleroi și în regiunea sa ⁽²¹⁴⁾. Confruntat cu problema transformării fostei zone industriale din regiunea Charleroi, perimetrul aeroportului este identificat ca fiind un nou pol de dezvoltare care integrează activitățile de cercetare și dezvoltare, sectoarele de înaltă tehnologie și deschiderea către economia europeană. Într-o notă către guvern, ministrul precizează: „Prin intermediul declarației sale de politică regională aprobată la 15 iulie 1999, Parlamentul valon recunoaște că aeroporturile regionale constituie poluri importante pentru dezvoltarea economică și crearea de locuri de muncă în Regiunea valonă, care trebuie luate în considerare atât din punct de vedere economic și ecologic, cât și din punctul de vedere al transporturilor. Principalele obiective sunt următoarele:

- să acorde un sprijin special dezvoltării activităților economice, de preferință, în sinergie cu activitățile aeroportuare (...) pentru ca misiunea publică de constructor al infrastructurii să fie preluată de către inițiative private care să conducă la crearea de locuri de muncă;
- să depună eforturi pentru o integrare strategică a activităților aeroportuare în celelalte rețele de transport de persoane și mărfuri;
- (...)
- să sporească gradul de protecție a mediului și de combatere a poluării fonice.

(...) Prin urmare, pentru a permite aeroportului să-și îndeplinească rolul de pârghie economică regională este important să fie dotat cu o infrastructură completă în cadrul unui plan global de dezvoltare.”

(599) Nota menționată mai sus sintetizează, de asemenea, rezultatul mai multor studii realizate pentru a orienta politica de dezvoltare a aeroporturilor valone. Studiul realizat de Tractebel oferă o evaluare a consecințelor economice și a locurilor de muncă generate pentru obiective de un milion și de două milioane de pasageri. Reiese din acest studiu că un milion de pasageri generează 6 364 de locuri de muncă, iar două milioane de pasageri generează 8 090.

⁽²¹⁴⁾ A se vedea, de exemplu, nota adresată Guvernului valon, anexată la decizia din 8 noiembrie 2000, pagina 9 și următoarele.

- (600) În cazul în care majorarea de capital subscrisă de SOWAER ar constitui un ajutor, această majorare de capital era menită să permită BSCA să evite un eventual faliment, astfel încât BSCA să fie în măsură să își continue activitatea și, astfel, să atingă obiectivul de interes general descris în considerentul anterior.
- (601) Pe baza informațiilor disponibile în prezent, Comisia constată că ajutoarele au facilitat efectiv dezvoltarea Regiunii Charleroi, permițând transformarea unui aeroport modest într-un mare aeroport regional de aproape șapte milioane de pasageri pe an, generând o activitate economică importantă în interiorul și în jurul aeroportului. În ceea ce privește ocuparea forței de muncă, potrivit unui studiu realizat de Banca Națională a Belgiei, pe baza datelor din 2009, aeroportul din Charleroi a dus la crearea directă a 1 323 de locuri de muncă echivalent normă întreagă și la crearea indirectă a 1 525 de locuri de muncă echivalent normă întreagă.
- (602) Comisia consideră că ajutorul a contribuit la un obiectiv de interes general bine definit, și anume dezvoltarea economică a Charleroi și a regiunii sale.
- (603) În continuare, trebuie să se examineze, în temeiul punctului 114 din orientările privind sectorul aviației, dacă ajutorul nu favorizează înmulțirea aeroporturilor nerentabile.
- (604) În speță, Comisia consideră că perspectivele de utilizare a aeroportului, astfel cum au fost stabilite de studiile efectuate în perioada 2000-2001 ⁽²¹⁵⁾, și anume cu puțin timp înainte de adoptarea măsurilor, erau suficiente pentru a justifica astfel de investiții. Din aceste studii reiese că exista o cerere pentru aeroportul din Charleroi, în special în cadrul segmentului low-cost, segment în care aeroportul Bruxelles-National nu era activ în acel moment. Dezvoltarea aeroportului din Charleroi și rentabilitatea administratorului acestuia, BSCA, demonstrează a posteriori existența acestor perspective de dezvoltare. Astfel, BSCA avea, la sfârșitul anului 2013, un profit curent înainte de impozitare de 14,86 milioane EUR, ceea ce reprezintă mai mult decât valoarea ajutorului de stat pe care l-a primit în anul respectiv (valorile ajutoarelor sunt indicate în tabelul 34).
- (605) Cu siguranță, astfel cum este indicat în considerentul 484 și dezvoltat în considerentul 626, zona de deservire a aeroportului din Charleroi cuprinde în mare parte zona de deservire a aeroportului Bruxelles-National. Astfel cum s-a demonstrat în considerentele 627-641, ajutorul a cauzat denaturări semnificative ale concurenței, afectând creșterea numărului de pasageri ai aeroportului Bruxelles-National pe segmentul de zboruri fără escală pe distanțe scurte și medii. Or, aeroportul Bruxelles-National dispune de capacități neutilizate (potrivit Brussels Airport Company, administratorul aeroportului Bruxelles-National, capacitățile aeroportului Bruxelles-National se ridică la 28 de milioane de pasageri).
- (606) Cu toate acestea, de la acordarea ajutoarelor pentru BSCA în 2002 și 2003, traficul pe aeroportul Bruxelles-National a rămas întotdeauna mai mare de 14 milioane de pasageri, adică jumătate din capacitatea sa teoretică. Începând din 2002 ⁽²¹⁶⁾, acest trafic este în creștere (cu excepția anului 2009), deși această creștere este una moderată în comparație cu cea a aeroportului din Charleroi.

Tabelul 27

Evoluția numărului de pasageri la Bruxelles-National și la Charleroi

(milioane)

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

Sursa: brusselsairport.be și charleroi-airport.com

⁽²¹⁵⁾ Studiu strategic realizat de Tractebel privind dezvoltarea aeroportului din Charleroi încheiată în aprilie 2000. Studiu realizat de Roland Berger privind dezvoltarea unei strategii aeroportuare a Regiunii valone din iulie 2000. Studiu comandat de „Grands travaux de Marseille” asupra potențialului de dezvoltare al aeroportului din Charleroi.

⁽²¹⁶⁾ În urma falimentului Sabena la sfârșitul anului 2001, traficul pe aeroportul Bruxelles-National a trecut de la 19,7 milioane în 2001 la 14,4 milioane în 2002.

EBIT ⁽²¹⁷⁾ al BAC este pozitiv, cel puțin după 2006 [...].

- (607) Prin urmare, Comisia constată că, deși ajutoarele acordate BSCA au afectat creșterea traficului de pasageri la aeroportul Bruxelles-National și, din cauza existenței unor economii de scară, au redus rentabilitatea BAC, acestea nu au condus, totuși, la o înmulțire a aeroporturilor neprofitabile. Acest lucru se explică, în special, prin densitatea ridicată ⁽²¹⁸⁾ și o cerere semnificativă pentru servicii de transport aerian ⁽²¹⁹⁾ în zonele de deservire a aeroporturilor Charleroi și Bruxelles-National, care permit celor două aeroporturi să fie rentabile.

6.3.2.2. Necesitatea intervenției statului

- (608) Astfel cum s-a arătat la punctele 116 și 118 din orientările privind sectorul aviației, „ajutoarele de stat ar trebui să vizeze situațiile în care astfel de ajutoare pot determina o îmbunătățire substanțială pe care piața nu este în măsură să o furnizeze prin mijloace proprii. (...) În condițiile de piață actuale, necesitatea unei finanțări publice a cheltuielilor de exploatare va varia, din cauza costurilor fixe ridicate, în funcție de dimensiunea aeroportului. Aceasta va fi, în mod normal, proporțional mai ridicată pentru aeroporturile mai mici”. Comisia consideră că aeroporturile cu trafic anual de pasageri cuprins între unu și trei milioane de pasageri pe an „ar trebui, în general, să fie capabile să își acopere majoritatea cheltuielilor de exploatare” și că aeroporturile cu peste trei milioane de pasageri pe an „sunt, în general, rentabile din punctul de vedere al exploatarei și ar trebui să fie în măsură să își acopere cheltuielile de exploatare”.
- (609) Cu toate acestea, Comisia subliniază faptul că punctul 119 din orientările privind sectorul aviației, potrivit căruia „Comisia consideră că, pentru a fi eligibil să beneficieze de ajutoare de exploatare, traficul anual al aeroportului nu trebuie să depășească trei milioane de pasageri” ⁽²²⁰⁾, nu este aplicabil ajutoarelor acordate anterior datei de 4 aprilie 2014.
- (610) În momentul în care măsurile au fost adoptate în 2002 și 2003, volumul traficului de pe aeroportul din Charleroi era cuprins între unul și două milioane de pasageri. Planul de afaceri al BSCA din 2002 prevedea că traficul ar depăși trei milioane de pasageri în 2011.
- (611) Planul de afaceri al BSCA din 2002 prevedea că, chiar și beneficiind de ajutor, BSCA nu ar deveni profitabilă decât în 2005 (BSCA a devenit, de fapt, rentabilă în 2004). Astfel, dacă taxa de concesiune ar fi fost egală cu taxa corespunzătoare unui preț al pieței, regiunea și SOWAER s-ar fi putut aștepta ca BSCA să acumuleze pierderile de exploatare cel puțin în primii ani și să fie în dificultate financiară, ceea ce ar fi pus în pericol funcționarea aeroportului din Charleroi și dezvoltarea acestuia și, prin urmare, urmărirea obiectivului de dezvoltare economică a ajutorului. În mod similar, în lipsa majorării de capital din 2002, BSCA s-ar fi confruntat cu dificultăți financiare de natură să compromită funcționarea și dezvoltarea aeroportului din Charleroi. În plus, în absența ajutorului, BSCA ar fi trebuit să impună societății Ryanair și altor companii aeriene taxe de aeroport mai mari, astfel încât să își asigure propriul echilibru financiar. În acest caz, este posibil ca Ryanair, principalul client al BSCA, să fi decis să își transfere baza de la Charleroi către un alt aeroport, sau chiar să își reducă în mod semnificativ activitatea în aeroportul respectiv, ceea ce ar fi afectat, de asemenea, dezvoltarea aeroportului și impactul preconizat de regiune în ceea ce privește dezvoltarea economică.
- (612) Pe baza planului de afaceri din 2002, Comisia consideră că ajutoarele din 2002 și 2003 erau necesare.

⁽²¹⁷⁾ A se vedea nota de subsol 209.

⁽²¹⁸⁾ Zonele de deservire ale celor două aeroporturi includ Regiunea Bruxelles-Capitală, cu o populație de 1,2 milioane de locuitori și a cărei densitate se ridică la 7 250 de locuitori pe km². Densitatea Belgiei (care, în mod cert, nu corespunde exact zonelor de deservire ale celor două aeroporturi) este una dintre cele mai mari din lume, cu 364 de locuitori pe km².

⁽²¹⁹⁾ Zonele de deservire ale celor două aeroporturi includ Regiunea Bruxelles-Capitală. Aceasta este sediul unor instituții europene, al unor organizații internaționale și întreprinderi multinaționale, generând o cerere semnificativă pentru servicii de transport aerian. În plus, produsul intern brut pe cap de locuitor în Belgia (care, în mod cert, nu corespunde exact zonelor de deservire ale celor două aeroporturi), exprimat în standarde ale puterii de cumpărare, a fost cu 20 % mai mare decât media Uniunii Europene (sursa: Eurostat).

⁽²²⁰⁾ Traficul mediu anual real de pasageri pe parcursul celor două exerciții financiare anterioare celui în care ajutorul este notificat sau acordat ori plătit efectiv, în cazul ajutorului care nu a fost notificat. În cazul unui aeroport de pasageri proaspăt înființat, ar trebui să fie luat în considerare traficul mediu anual estimat de pasageri pe parcursul celor două exerciții financiare ulterioare începerii operațiunii de trafic aerian comercial de pasageri. Aceste praguri contabilizează călătoriile într-un singur sens; aceasta înseamnă că un pasager care efectuează, de exemplu, un zbor dus-întors de pe un aeroport ar urma să fie luat în calcul de două ori. Aceasta se aplică rutelor individuale. În cazul în care un aeroport face parte dintr-un grup de aeroporturi, volumul pasagerilor este stabilit în funcție de fiecare aeroport în parte.

6.3.2.3. Caracterul adecvat al ajutorului ca instrument de politică

- (613) Punctul 120 din orientările privind sectorul aviației prevede că „statele membre trebuie să demonstreze că ajutorul este adecvat pentru a atinge obiectivul urmărit sau pentru a soluționa problemele vizate. O măsură de ajutor nu va fi considerată compatibilă cu piața internă dacă alte instrumente de politică sau de ajutor care produc efecte de denaturare mai reduse permit atingerea aceluiași obiectiv”.
- (614) În conformitate cu punctele 121-123 din orientările privind sectorul aviației – și chiar dacă aceste puncte nu se aplică în mod oficial la cazul în speță –, se poate examina dacă există un instrument de politică care să permită atingerea aceluiași obiectiv, care ar încuraja mai mult gestionarea eficientă a aeroportului. Instrumentele care stabilesc în avans cuantumul ajutoarelor, astfel încât să acopere deficitul de finanțare preconizat sunt exemple de instrumente care promovează gestionarea eficientă a unui aeroport.
- (615) Taxa de concesiune plătită de BSCA este stabilită *ex ante* și, prin urmare, stimulează BSCA să administreze aeroportul în mod eficient. Deși este adevărat că, în schimb, subvenția plătită de regiune pentru servicii depinde de costurile suportate și nu de o sumă forfetară stabilită *ex ante*, partea din această subvenție referitoare la serviciile de natură economică rămâne relativ scăzută. În mod similar, majorarea de capital din 2002 este o intervenție specifică, care nu rezultă, așadar, dintr-o sumă forfetară stabilită *ex ante*, ci reprezintă o sumă relativ limitată în comparație cu sumele aferente ajutoarelor care rezultă din convențiile din 2002 și din decizia de investiție din 2003. Prin urmare, Comisia concluzionează că ajutoarele acordate BSCA stimulează în continuare BSCA să gestioneze eficient aeroportul și constituie un instrument de politică adecvat.

6.3.2.4. Existența efectului de stimulare

- (616) Punctul 124 din orientările privind sectorul aviației prevede că „ajutoarele de exploatare au un efect stimulat în cazul în care este probabil ca, în absența lor și luând în considerare posibilă prezență a unor ajutoare pentru investiții și nivelul traficului, nivelul activității economice a aeroportului în cauză să se reducă în mod semnificativ”.
- (617) Ajutoarele acordate BSCA au permis modernizarea aeroportului din Charleroi și o creștere a capacității acestuia, menținând în același timp costurile de exploatare ale BSCA la un nivel care să îi permită să ofere și să mențină condiții atractive pentru companiile aeriene utilizatoare, în special Ryanair, fără a întâmpina dificultăți financiare majore. Astfel cum se menționează la considerentul 611, în absența ajutorului, BSCA ar fi trebuit să impună companiei Ryanair și altor companii aeriene taxe de aeroport mult mai mari. În această ipoteză, este posibil ca Ryanair, principalul client al BSCA, să fi decis să își mute baza de la Charleroi către un alt aeroport sau chiar să își reducă în mod semnificativ activitatea în aeroportul respectiv.
- (618) Comisia concluzionează că, în absența ajutorului, nivelul activității economice a aeroportului din Charleroi ar fi fost probabil redus în mod substanțial. Prin urmare, Comisia consideră că ajutorul a avut un efect stimulat.

6.3.2.5. Proporționalitatea ajutoarelor (ajutoare limitate la minimumul necesar)

- (619) Punctul 125 din orientările privind sectorul aviației prevede că „pentru a fi proporționale, ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor trebuie să fie limitate la minimumul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc”.
- (620) Pentru a stabili dacă ajutoarele sunt proporționale, este necesar să se examineze dacă planul de afaceri al BSCA (inclusiv ajutoarele) permitea BSCA să estimeze un profit care nu depășește un profit rezonabil.
- (621) Planul de afaceri al BSCA din 2002 indică o rentabilitate a capitalului propriu anticipată pentru perioada 2002-2015 de 8,3 % și o rentabilitate a capitalului investit de 9,6 %. Având în vedere că, pentru a aplica principiul operatorului în economia de piață, Comisia a considerat că o rată de rentabilitate a capitalului propriu de 9 % ar fi de așteptat în 2002 ⁽²²¹⁾, Comisia concluzionează că profitul prevăzut *ex ante* nu depășea un nivel rezonabil. În măsura în care ajutorul a fost conceput astfel încât să asigure BSCA o acoperire a acestor costuri și un profit care să nu depășească un nivel rezonabil, ajutoarele din 2002 și 2003 pot fi considerate proporționale.

⁽²²¹⁾ Mai exact, a fost utilizată o rată de actualizare de 9 % (a se vedea considerentul 437); aceasta se baza pe un cost mediu ponderat al capitalului de 9 %, care, la rândul său, se baza pe o rentabilitate a capitalului propriu de 9 % a SOWAER, neavând datorii.

6.3.2.6. Evitarea efectelor negative nedorite asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale

- (622) Punctul 137 din orientările privind sectorul aviației subliniază importanța de a evalua efectele ajutorului în termeni de denaturare a concurenței în cazul ajutoarelor acordate înainte de 4 aprilie 2014. Acesta prevede că „atunci când va evalua compatibilitatea ajutoarelor de exploatare acordate înainte de 4 aprilie 2014, Comisia va ține cont de denaturările concurenței.”
- (623) În plus, punctul 131 din orientările privind sectorul aviației prevede că, „în momentul evaluării compatibilității ajutoarelor de exploatare, Comisia va ține cont de denaturarea concurenței și de efectele asupra comerțului. În cazul în care un aeroport este situat în aceeași zonă pe care o deservește un alt aeroport cu capacități neutilizate, planul de afaceri bazat pe previziuni solide referitoare la traficul de pasageri și de mărfuri trebuie să identifice efectul probabil asupra traficului al celorlalte aeroporturi situate în această zonă pe care o deservește aeroportul respectiv.”
- (a) Identificarea zonei de deservire și a aeroporturilor concurente
- (624) Potrivit Belgiei, zona pe care o deservește aeroportul din Charleroi se situează la două ore de mers cu mașina și cuprinde 15 milioane de persoane susceptibile de a fi clienți ai companiilor aeriene *low-cost*. Această zonă include Belgia, nordul Franței, sudul Țărilor de Jos, nordul Luxemburgului și extremitatea de vest a Germaniei.
- (625) În apropiere de Charleroi sunt mai multe aeroporturi ale căror zone de deservire se suprapun cu cea a aeroportului din Charleroi: Liège (la 49 de minute cu mașina și 78 km) – trebuie precizat totuși că aeroportul din Liège este specializat pe transportul de marfă –, Lille (o oră și 12 minute, 121 km) și mai ales Bruxelles-National [46 de minute, 69 km ⁽²²²⁾] ⁽²²³⁾.
- (626) Zona pe care o deservește aeroportul din Charleroi se suprapune în mare măsură cu zona pe care o deservește aeroportul Bruxelles-National. Zona de suprapunere include, în special, Regiunea Bruxelles-Capitală, zona cea mai dens populată a zonei de suprapunere cu 1,2 milioane de locuitori. Deși aeroportul din Charleroi este mai departe de Bruxelles decât aeroportul Bruxelles-National, durata călătoriei din centrul orașului Bruxelles până la Charleroi cu mașina nu depășește decât cu aproximativ 30 de minute durata călătoriei la aeroportul Bruxelles-National.

Tabelul 28

Distanțe și durata călătoriei între centrul orașului Bruxelles și aeroporturile Charleroi și Bruxelles-National

Din centrul orașului Bruxelles la...	Charleroi	Bruxelles-National
Distanță	46 km	12 km
Mașină	45 de minute	16 minute
Autobuz	45 de minute	18 minute
Tren	50 de minute (<i>via Charleroi Sud</i>)	17 minute

Sursa: Decizia Comisiei privind cazul Ryanair/Aer Lingus din 27 februarie 2013.

⁽²²²⁾ Prin comparație, distanța dintre aeroportul Frankfurt Hahn și aeroportul principal din Frankfurt este de 120 km.

⁽²²³⁾ Duratele și distanțele indicate de site-ul <https://maps.google.com>.

(b) Analiza denaturării concurenței cauzată de ajutor

(627) Denaturările concurenței cauzate de ajutor pot avea loc dacă:

- BSCA atrage la Charleroi companii aeriene pe care acest aeroport nu ar fi fost în măsură să le atragă în absența ajutorului și care ar fi putut să aloce resursele lor (aeronave, echipaje) altor aeroporturi, în special celor mai apropiate, cum ar fi aeroportul Bruxelles-National;
- ajutorul poate să influențeze comportamentul anumitor pasageri, cei care, având în vedere necesitățile lor în ceea ce privește originea și destinația, sunt în măsură să aleagă între un serviciu care are drept origine sau destinație Charleroi și un serviciu care are drept origine sau destinație Bruxelles-National. Într-adevăr, acești pasageri pot fi atrași de tarifele reduse practicate de către companiile aeriene care operează la aeroportul din Charleroi (tarife care ar fi putut fi mai mari în lipsa ajutoarelor acordate BSCA) în detrimentul unor companii aeriene care operează la aeroportul Bruxelles-National.

(i) Examinarea caracterului substituibil al ofertelor de servicii ale aeroporturilor Charleroi și Bruxelles-National

(628) Potrivit Belgiei, în ceea ce privește absența sau evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței, Comisia trebuie să se plaseze la momentul acordării finanțării publice pentru a aprecia dacă această condiție este îndeplinită. Tot potrivit Belgiei, dezvoltarea aeroportului din Charleroi decurge din crearea unei noi piețe pentru un anumit segment care nu era sau era foarte puțin dezvoltat la aeroportul Bruxelles-National la momentul acordării ajutorului, și anume segmentul low-cost. În plus, două studii efectuate de experți independenți, Roland Berger International Management Consultant și GTM, stabiliseră saturația din apropierea aeroportului Bruxelles-National și lipsa suprapunerii între cele două aeroporturi în ceea ce privește clienții. Companiile care utilizează aeroportul din Bruxelles nu aveau, în acel moment, niciun interes pentru aeroportul din Charleroi, în timp ce Ryanair, principalul utilizator al aeroportului din Charleroi, nu avea, la momentul respectiv, nicio strategie de instalare în aeroporturi principale. În 2000, aeroportul din Charleroi suferea de un deficit important de imagine, după cum atestă studiile GTM și Roland Berger International Management Consultant. Infrastructura sa era insuficientă, limitată și puțin frecventată. Aeroportul nu oferea decât o legătură regulată și câteva zboruri charter în timpul verii. În consecință, potrivit Belgiei, nu se putea considera, în momentul respectiv, că aeroportul din Charleroi era în măsură să concureze cu aeroportul Bruxelles-National. În cele din urmă, aeroportul Bruxelles-National era privilegiat în materie de infrastructură (mai multe terminale, mai multe piste etc.) și de accesibilitate datorită amplasării sale în apropiere de capitală și a legăturii feroviare de care aeroportul din Charleroi este lipsit.

(629) În ceea ce privește observațiile Belgiei, Comisia formulează următoarele observații:

- chiar presupunând că, în scopul evaluării compatibilității, examinarea efectelor ajutorului în ceea ce privește denaturarea concurenței trebuie să ia în considerare momentul în care ajutorul a fost acordat, ar trebui totuși să se țină seama de efectele ajutorului, pe termen scurt și pe termen lung, astfel cum ar putea fi prevăzute la momentul acordării ajutorului. La momentul acordării ajutorului, se putea prevedea că ajutorul va permite BSCA să ofere tarife foarte avantajoase pentru serviciile pe care ar fi în măsură să le ofere, în special datorită investițiilor efectuate de către SOWAER, aceste investiții având drept efect creșterea considerabilă a capacității aeroportului din Charleroi. În această privință, se poate reaminti faptul că planul de afaceri din 2002 prevedea o majorare substanțială a traficului pe aeroportul din Charleroi, acest trafic trebuind să treacă de la 1,2 milioane de pasageri în 2002 la aproximativ trei milioane de pasageri în 2010. Era clar, prin urmare, în momentul acordării ajutoarelor către BSCA, că ajutoarele ar permite BSCA să se dezvolte puternic și că nu putea fi exclus faptul că această evoluție are loc, parțial, în detrimentul aeroporturilor concurente, în special a aeroportului Bruxelles-National;
- Belgia afirmă că, în momentul în care au fost realizate studiile Roland Berger International Management Consultant și GTM, aeroportul Bruxelles-National era aproape de saturație. Cu toate acestea, Comisia constată că, la momentul acordării măsurilor, și anume în aprilie 2002 și în aprilie 2003, compania aeriană Sabena a intrat în lichidare și traficul la Bruxelles National era deja afectat în mod considerabil de acest faliment, scăzând de la 19,7 milioane de pasageri în 2001 la 14,4 milioane de pasageri în 2002. Prin urmare, în momentul acordării măsurilor, aeroportul Bruxelles-National nu era aproape de saturație.

- (630) În ceea ce privește caracterul substituibil al ofertelor de servicii ale aeroporturilor Charleroi și Bruxelles-National, Comisia recunoaște că cele două aeroporturi nu sunt perfect substituibile:
- având în vedere depărtarea relativă a aeroportului Charleroi față de centrul aglomerației urbane Bruxelles și profilul său „low-cost” (atât în ceea ce privește infrastructura, cât și companiile aeriene care o folosesc și serviciile pe care le oferă), aeroportul din Charleroi nu reprezintă o alternativă la aeroportul Bruxelles-National pentru anumite categorii de pasageri (în special pentru cei care călătoresc în scop de afaceri, care sunt mai sensibili la factorul timp);
 - aeroportul din Charleroi prezintă un profil de aeroport „punct la punct” rezervat zborurilor pe distanțe scurte, care nu îi permite să fie o alternativă viabilă la aeroportul Bruxelles-National pentru companiile aeriene cum ar fi Brussels Airlines, care operează zboruri pe distanțe lungi și/sau se bazează pe un model „hub-and-spoke”, constând în alimentarea unei rețele de zboruri pe distanțe lungi, cu plecare dintr-un aeroport „hub” (nod aerian) cu pasageri în tranzit transportați către „hub” printr-o rețea de zboruri pe distanțe scurte și medii.
 - Aeroportul Bruxelles-National este puțin probabil să constituie o alternativă credibilă la aeroportul din Charleroi pentru anumite categorii de pasageri, foarte sensibili în ceea ce privește prețul.
- (631) Nu este mai puțin adevărat că ofertele se suprapun parțial. Dacă este adevărat că această suprapunere era mai mică în momentul în care ajutorul a fost acordat, aceasta exista totuși deja. În plus, se putea prevedea că, datorită ajutorului, ofertele celor două aeroporturi ar fi mai competitive. Astfel, aeroportul din Charleroi oferă zboruri care pot atrage unii dintre clienții aeroportului Bruxelles-National care utilizează zboruri pe distanțe scurte și medii. Datele următoare arată evoluția numărului de rute exploatare cu plecare de pe aeroportul din Charleroi și, dintre acestea, cele pentru care o rută cu plecare de pe aeroportul Bruxelles-National era oferită către aceeași destinație.

Tabelul 29

Rute cu plecare de pe aeroportul din Charleroi și, dintre acestea, cele pentru care aceeași destinație este deservită cu plecare de pe aeroportul Bruxelles-National

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Număr de rute cu plecare de pe aeroportul din Charleroi	7	9	11	17	14	26	33	52	67	84	91	97	102
dintre care rute pentru care aceeași destinație este deservită cu plecare de pe aeroportul Bruxelles-National	5	5	7	9	9	16	21	32	38	53	60	63	63

Sursa: Anexa 11 la scrisoarea Belgiei trimisă la 7 februarie 2014.

- (632) Prin urmare, rutele oferite într-o manieră echivalentă la aeroportul din Charleroi și la aeroportul Bruxelles-National au crescut considerabil (trecând de la cinci în 2002 la 63 în 2013), generând astfel o presiune concurențială semnificativă asupra aeroportului Bruxelles-National.

(ii) Examinarea efectelor ajutorului

- (633) Potrivit administratorului aeroportului Bruxelles-National (denumit în continuare „BAC”), având în vedere suprapunerea semnificativă dintre rutele deservite cu plecare de pe aeroportul din Charleroi și destinațiile operate de pe aeroportul Bruxelles-National, efectul ajutorului, care permite BSCA să ofere companiilor aeriene tarife deosebit de atractive, ar fi foarte important asupra aeroportului Bruxelles-National. Denaturarea concurenței ar fi deosebit de importantă în ceea ce privește zborurile pe distanțe scurte, deoarece taxa are un impact relativ mai mare asupra prețurilor zborurilor pe distanțe scurte, decât asupra prețurilor zborurilor pe distanțe lungi.

(634) Tabelul 30 arată evoluția numărului de pasageri la plecare și la sosire în ceea ce privește zborurile pe distanțe scurte către Charleroi și Bruxelles-National (Bruxelles-National și Charleroi nefiind în concurență pe zborurile pe distanțe lungi, deoarece acestea din urmă nu sunt oferite la Charleroi).

Tabelul 30

Evoluția numărului de pasageri (în milioane) în ceea ce privește zborurile „pe distanțe scurte” cu plecare și sosire la aeroportul Bruxelles-National (BRU) și Charleroi (CRL)

	BRU		CRL		BRU + CRL	
	Piața zborurilor pe distanțe scurte (număr de pasageri în milioane)	Evoluția anuală (%)	Piața zborurilor pe distanțe scurte (număr de pasageri în milioane)	Evoluția anuală (%)	Piața zborurilor pe distanțe scurte (număr de pasageri în milioane)	Evoluția anuală (%)
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

Sursa: Observațiile BAC – 8 mai 2014.

(635) Tabelul de la considerentul 634 arată că, în timp ce în 2004 traficul pe aeroportul din Charleroi reprezenta doar 17 % din traficul pe aeroportul Bruxelles-National pe segmentul zborurilor pe distanțe scurte, în 2013 acesta reprezenta aproape 55 %. Dezvoltarea aeroportului din Charleroi a fost deosebit de puternică în perioada 2008-2010, în timp ce, în aceeași perioadă, traficul pe segmentul zborurilor pe distanțe scurte la aeroportul Bruxelles-National era în scădere. Această evoluție importantă a aeroportului din Charleroi în anii 2008-2010 se explică, în parte, prin deschiderea noului terminal în 2008, finanțat de către SOWAER și pentru care s-a stabilit în prezenta decizie că BSCA nu plătea un preț de piață.

(636) Conform BAC, această situație duce la o pierdere de venituri care se ridică la 2,5 milioane de pasageri, adică o pierdere anuală de 50 de milioane EUR. BAC evaluează că, din cele patru milioane de pasageri suplimentari la Charleroi în 2011, în comparație cu 2005, este posibil ca doar 1,5 milioane să fie clienți noi, în timp ce restul de 2,5 milioane sunt pasageri care, în alte circumstanțe, ar fi venit sau ar fi rămas la aeroportul Bruxelles-National.

(iii) Concluzie

(637) Comisia constată următoarele:

- aeroportul din Charleroi și aeroportul Bruxelles-National se află în concurență pentru anumite zboruri directe pe distanțe scurte și medii și pentru anumiți utilizatori;
- aeroportul Bruxelles-National nu este congestionat;
- ajutorul a permis BSCA să ofere companiilor aeriene tarife deosebit de atractive pentru serviciile aeroportuare. Comisia consideră că, în absența ajutorului, este sigur că BSCA nu ar fi fost în măsură să determine Ryanair să introducă un număr semnificativ de zboruri la aeroportul din Charleroi. Dezvoltarea aeroportului din Charleroi a fost cu atât mai importantă cu cât regiunea a hotărât să investească mult în aeroport și, astfel, să își crească capacitatea: astfel, aeroportul a trecut de la o capacitate teoretică de un milion de pasageri înainte de investițiile realizate în temeiul măsurilor din 2002 și 2003 la o capacitate teoretică de trei milioane de pasageri după investiții (de remarcat că capacitatea reală este, de fapt, mai mare, după cum reiese din cifrele privind traficul pe aeroportul din Charleroi, o depășire a capacității nominale a unui terminal fiind, în general, posibilă, prin diminuarea nivelului de confort al pasagerilor și/sau prin realizarea câtorva modificări care nu duc la investiții masive).

(638) Comisia concluzionează că ajutorul a condus la denaturări semnificative ale concurenței în detrimentul aeroporturilor care concurează cu aeroportul din Charleroi, în primul rând aeroportul Bruxelles-National. În ceea ce privește majorarea de capital din 2002, în cazul în care constituie ajutor de stat, aceasta a contribuit la aceste denaturări, în măsura în care a evitat dificultăți financiare pentru BSCA și i-a permis să conducă la dezvoltarea aeroportului din Charleroi. Această contribuție la denaturările concurenței este, totuși, limitată, în măsura în care este vorba de o intervenție punctuală, cu o valoare limitată în comparație cu sumele ajutorului care rezultă din celelalte măsuri care fac obiectul prezentei analize, și care, în plus, a avut loc în prima fază de dezvoltare a aeroportului, în timp ce traficul era încă destul de modest comparativ cu cel de la aeroportul Bruxelles-National.

(639) Comisia constată că traficul de pe aeroportul din Charleroi a crescut de peste cinci ori de la acordarea ajutorului ⁽²²⁴⁾ (această creștere este mult mai mare decât rata medie de creștere a aeroporturilor), în timp ce traficul pe aeroportul Bruxelles-National pe segmentul zborurilor directe pe distanțe scurte și medii a stagnat începând din 2004. Acest lucru confirmă a posteriori că o parte din dezvoltarea aeroportului din Charleroi s-a făcut în detrimentul dezvoltării aeroportului Bruxelles-National. De asemenea, Comisia observă că impactul concurențial al aeroportului din Charleroi a fost deosebit de puternic începând din 2008 datorită creșterii capacității acestuia, permisă în special având în vedere investițiile efectuate de către SOWAER.

(640) De asemenea, Comisia constată faptul că, de la începutul anului 2014, aeroportul Bruxelles-National primește compania Ryanair și se dezvoltă pe segmentul low-cost. Compania Vueling era deja prezentă aici. Prin urmare, concurența dintre cele două aeroporturi riscă să crească mai mult în viitor, întrucât cele două aeroporturi sunt susceptibile de a atrage aceleași companii aeriene și aceleași segmente de clienți.

(641) Pe baza acestor elemente, Comisia concluzionează că ajutorul a cauzat denaturări semnificative ale concurenței prin reducerea costurilor de exploatare ale BSCA prin intermediul taxelor de concesiune anormal de scăzute. Aceste denaturări erau, desigur, limitate în primii ani după acordarea măsurilor în cauză, și anume în 2002 și 2003, dat fiind că investițiile nu au fost încă realizate pe deplin și că aeroportul din Charleroi a înregistrat un trafic încă limitat, dar, ulterior, denaturările au crescut și, în prezent, sunt foarte semnificative.

6.3.2.7. *Concluzie privind compatibilitatea ajutoarelor acordate BSCA în temeiul articolului 107 alineatul (3) din TFUE*

(642) Comisia concluzionează că ajutoarele în favoarea BSCA au contribuit la dezvoltarea economică regională, dar au avut efecte importante și din ce în ce mai mari asupra aeroporturilor concurente ale aeroportului din Charleroi, în special asupra aeroportului Bruxelles-National.

⁽²²⁴⁾ Tabelul 4: Statistici anuale de trafic la aeroportul din Charleroi.

- (643) Comisia observă că, chiar dacă ajutorul a fost acordat după intrarea în vigoare a orientărilor privind sectorul aviației, adică după 4 aprilie 2014, un astfel de ajutor nu ar putea fi considerat compatibil cu piața internă. Într-adevăr, punctul 119 din orientările privind sectorul aviației prevede că, „pentru a fi eligibil să beneficieze de ajutoare de exploatare, traficul anual al aeroportului nu trebuie să depășească trei milioane de pasageri”.
- (644) Aceste ajutoare au fost acordate înainte de 4 aprilie 2014 și punctul 119 din orientările privind sectorul aviației nu se aplică. Cu toate acestea, în conformitate cu orientările privind sectorul aviației, Comisia trebuie să analizeze ajutoarele de exploatare ilegale acordate aeroporturilor ținând cont de denaturările concurenței create de aceste ajutoare ⁽²²⁵⁾. Potrivit Comisiei, această condiție presupune pronunțarea cu privire la ajutoarele în cauză, pe de o parte în lumina efectelor lor pozitive pentru obiectivul de interes general urmărit și, pe de altă parte, în lumina efectelor lor negative asupra concurenței și a schimburilor comerciale. În cazul de față, s-a stabilit că ajutorul a avut un impact pozitiv important asupra dezvoltării economice a Charleroi și a regiunii sale, care poate fi recunoscut ca un obiectiv de interes general care justifică un ajutor pentru exploatare, având totodată efecte negative devenite semnificative, care au crescut de-a lungul timpului și au devenit foarte importante.
- (645) În acest caz, dat fiind că efectele negative ale ajutoarelor, inițial limitate, au crescut în mod continuu de-a lungul timpului, pentru a căpăta o amploare prea mare, Comisia consideră că Regiunea-SOWAER ar fi trebuit, începând cu o anumită dată, să solicite ca BSCA să plătească o taxă de concesiune în conformitate cu nivelul care ar fi fost stabilit la momentul acordării măsurilor în cauză, în 2002 și 2003, dacă Regiunea-SOWAER s-ar fi comportat față de BSCA ca un operator în economia de piață, punând la dispoziție infrastructurile sale, într-o perspectivă de rentabilitate. Prin urmare, BSCA ar fi beneficiat de un ajutor pentru exploatare sub forma unei taxe de concesiune prea scăzute până la data respectivă, ca o măsură tranzitorie, și nu după acea dată.
- (646) Comisia consideră că, pentru a aduce efectele negative ale ajutoarelor asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale la un nivel acceptabil, pentru ca ajutoarele să fie compatibile cu piața internă, este necesar ca această abordare să fie pusă în aplicare *a posteriori*, sub forma: (i) unei recuperări de la BSCA a valorii ajutoarelor colectate de la data respectivă; și (ii) unei ajustări a modalităților de calculare a taxei de concesiune pentru perioada de după adoptarea prezentei decizii și care se prelungește până la expirarea concesiunii de care beneficiază BSCA, astfel încât, în cursul acestei perioade, BSCA să plătească grupului Regiunea/SOWAER o taxă de concesiune în conformitate cu nivelul care ar fi fost stabilit la momentul acordării măsurilor în cauză, în 2002 și 2003, dacă Regiunea-SOWAER s-ar fi comportat față de BSCA ca un operator în economia de piață.
- (647) Data în cauză care rezultă dintr-o punere în echilibru a efectelor pozitive asupra dezvoltării economice locale și a efectelor negative asupra concurenței, nu poate rezulta exclusiv din aplicarea unei metode de analiză economică, ci presupune, obligatoriu, utilizarea de către Comisie a marjei largi de apreciere de care dispune în materie de compatibilitate a ajutoarelor de stat cu piața internă.
- (648) În această privință, Comisia ia act de faptul că intrarea în vigoare a orientărilor privind sectorul aviației, la 4 aprilie 2014, reprezintă o evoluție importantă în materie de sprijin public acordat aeroporturilor, deoarece, conform orientărilor privind sectorul aviației, începând de la data respectivă, statele membre nu mai pot acorda noi ajutoare pentru exploatare aeroporturilor cu mai mult de trei milioane de pasageri. Scopul acestei dispoziții este, în mod clar, de a limita, începând cu 4 aprilie 2014, efectele negative ale ajutoarelor pentru exploatare acordate aeroporturilor. Comisia consideră că această dată constituie, de asemenea, o referință adecvată în cazul de față, și că aceasta poate fi considerată ca fiind momentul de la care BSCA ar fi trebuit să înceteze plata unei taxe de concesiune prea mică în conformitate cu măsurile din 2002 și 2003. În ceea ce privește majorarea de capital din 2002, în lumina considerentelor prezentate la considerentul 638 precum și a faptului că această măsură a fost acordată înainte de 4 aprilie 2014, Comisia consideră că, în cazul în care această măsură constituie un ajutor de stat, acest ajutor este compatibil cu piața internă.
- (649) În concluzie, Comisia consideră că:
- măsurile puse în aplicare de Belgia în favoarea BSCA în temeiul convențiilor din 2002 și a deciziei de investiție din 2003 constituie ajutoare de stat compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE până la 3 aprilie 2014 și a ajutoarelor de stat incompatibile cu piața internă, începând de la 4 aprilie 2014;

⁽²²⁵⁾ A se vedea punctele 131 și 137 din orientările privind sectorul aviației.

- presupunând că reprezintă ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, majorarea de capital a BSCA subscrisă la 3 decembrie 2002 de către SOWAER constituie ajutor de stat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

6.4. Aplicabilitatea termenului de prescripție pentru ajutoarele acordate BSCA

- (650) Articolul 15 din Regulamentul de procedură prevede că recuperarea ajutoarelor de stat este supusă unui termen de prescripție de 10 ani. Termenul de prescripție începe din ziua în care ajutorul ilegal este acordat beneficiarului.
- (651) Potrivit Belgiei, subvenția plătită de regiune către BSCA pentru anumite servicii ale BSCA legate de activitatea aeroportuară beneficiază de prescripția prevăzută la articolul 15 din Regulamentul de procedură. Într-adevăr, potrivit Belgiei, această subvenție ar fi fost acordată la 9 iulie 1991, data încheierii Convenției Regiunea/BSCA și a caietului de sarcini anexat la aceasta. Potrivit Belgiei, de la această dată, în pofida adoptării a diverse dispoziții fără impact asupra principiului compensării obligatorii de către regiune a acestor costuri, plata acestei subvenții îi revine regiunii. Doar câteva servicii neeconomice reglementate prin actul adițional nr. 6 din 15 ianuarie 2008 nu ar fi acoperite de această prescripție.
- (652) În primul rând, Comisia reamintește că, astfel cum s-a menționat în considerentul 415, Comisia consideră că trebuie să examineze subvenția pentru anumite servicii legate de activitatea aeroportuară în coroborare cu celelalte elemente din economia concesiunii (asigurarea infrastructurii și taxa de concesiune).
- (653) Chiar presupunând că subvenția plătită de regiune pentru anumite servicii legate de activitatea aeroportuară poate fi examinată independent de Convenția SOWAER/BSCA, Comisia respinge, totuși, analiza conform căreia măsura de acordare a acestei subvenții nu ar fi făcut obiectul niciunei modificări substanțiale. Dimpotrivă, Comisia consideră că fiecare dintre următoarele trei amendamente a modificat în mod substanțial măsura:

6.4.1. Actul adițional nr. 3 din 29 martie 2002

- (654) Comisia observă că, în conformitate cu articolul 25 din caietul de sarcini anexat la Convenția Regiunea/BSCA din 9 iulie 1991, regiunea trebuia să suporte costul serviciilor de pompieri și de întreținere doar pentru o perioadă tranzitorie.
- (655) Această perioadă tranzitorie a fost prelungită până la 1 ianuarie 2000, în conformitate cu actul adițional nr. 2 la caietul de sarcini anexat la convenție.
- (656) Pentru anii 2000 și 2001, subvenții pentru costurile serviciilor „de pompieri și de întreținere” au fost plătite de Regiunea valonă către BSCA pe baze juridice diferite de Convenția Regiunea/BSCA ⁽²²⁶⁾, actele în cauză neimpunând regiunii nicio obligație față de BSCA după anii 2000 și 2001.
- (657) În ceea ce privește anul 2002, Belgia susține că, deși a fost întotdeauna prevăzut de către regiune să se continue acordarea unei compensații pentru aceste costuri, crearea SOWAER și instituirea unui nou cadru juridic au condus la apariția unei întârzieri în oficializarea extinderii acestei compensații. Potrivit Belgiei, menținerea acestei compensații a fost confirmată printr-o scrisoare din 5 iulie 2001, adresată de către BSCA administrației valone a transporturilor și echipamentelor, care prezintă în detaliu principalele linii ale bugetului pe anul 2002 al BSCA, destinate costurilor asociate acestor servicii, în urma unei convorbiri telefonice prin care, potrivit Belgiei, regiunea a confirmat suportarea costurilor acestor servicii pentru anul 2002.

⁽²²⁶⁾ Pentru anul 2000: Decretul din 16 decembrie 1999, cuprinzând bugetul general al cheltuielilor Regiunii valone pentru exercițiul bugetar 2000 și Decretul guvernului valon din 27 septembrie 2000 de acordare a unei subvenții de exploatare pentru BSCA, destinată să acopere cheltuielile aferente serviciilor de pompieri și de întreținere ale aeroportului din Charleroi pentru anul 2000. Pentru anul 2001: Decretul din 14 decembrie 2000, cuprinzând bugetul general al cheltuielilor Regiunii valone pentru exercițiul bugetar 2001 și Decretul guvernului valon din 4 octombrie 2001 de acordare a unei subvenții de exploatare pentru BSCA, destinată să acopere cheltuielile aferente serviciilor de pompieri și de întreținere ale aeroportului din Charleroi pentru anul 2001.

- (658) Astfel cum s-a arătat în considerentele 71 și 72, actul adițional nr. 3 din 29 martie 2002 la Convenția de concesiune Regiunea/BSCA modifică articolul 3.2 din Convenția Regiunea/BSCA și prevede ca Regiunea valonă să ramburseze cheltuielile (costuri și investiții) inerente serviciilor de pompieri și de întreținere. Actul adițional nr. 3 modifică, de asemenea, articolul 25 din caietul de sarcini și prevede că concesionarul trebuie să prezinte autorității concedente bugetul referitor la rubricile destinate serviciilor de pompieri și de întreținere și să dețină un cont de exploatare separat care, în orice moment, va putea fi analizat și verificat de autoritatea concedentă.
- (659) Comisia consideră că actul adițional nr. 3 din 29 martie 2002 la Convenția de concesiune Regiunea/BSCA afectează în mod semnificativ măsura în cauză. Într-adevăr, actul adițional nr. 3 introduce un angajament scris al Regiunii de a suporta costurile aferente serviciilor de pompieri și de întreținere, în timp ce nu mai exista niciun angajament scris al Regiunii aplicabil sumelor plătite de BSCA începând cu 1 ianuarie 2002.
- (660) În plus, actul adițional nr. 3 modifică articolul 3.2 din Convenția Regiunea/BSCA și prevede ca regiunea să ramburseze cheltuielile (costuri și investiții) inerente serviciilor de pompieri și de întreținere. Acesta modifică, de asemenea, articolul 25 din caietul de sarcini și prevede că concesionarul trebuie să prezinte autorității concedente bugetul referitor la rubricile destinate serviciilor de pompieri și de întreținere și să dețină un cont de exploatare separat care, în orice moment, va putea fi analizat și verificat de autoritatea concedentă. În această privință, Comisia subliniază că actul adițional nr. 3 prevede includerea în acest cont de exploatare a costurilor investițiilor și/sau a costurilor de amortizare a investițiilor, ceea ce nu a fost cazul anterior.
- (661) Pe baza acestor elemente, Comisia consideră că subvenția plătită de regiune către BSCA pentru anumite servicii ale BSCA legate de activitatea aeroportuară a fost introdusă sau, în orice caz, modificată substanțial prin actul adițional nr. 3 din 29 martie 2002 la Convenția Regiunea/BSCA.

6.4.2. Actul adițional nr. 5 la Convenția Regiunea/BSCA din 10 martie 2006

- (662) Prin dispozițiile următoare, actul adițional nr. 5 la Convenția Regiunea/BSCA din 10 martie 2006 a modificat în mod substanțial actul adițional nr. 3:
- în temeiul articolului 3.2.2 din Convenția Regiunea/BSCA, astfel cum a fost modificat prin actul adițional nr. 5, regiunea compensează cheltuielile suportate de BSCA pentru „serviciile legate de protecția împotriva incendiilor, de securitatea traficului la sol și a perimetrului aeroportuar”, în timp ce, în trecut, regiunea compensa cheltuielile suportate de BSCA pentru serviciile „de pompieri și de întreținere”. Potrivit Belgiei, această nouă formulare avea scopul de a defini cu mai multă precizie costurile suportate de către Regiunea valonă, dar nu afecta în mod substanțial sfera serviciilor acoperite. Comisia observă, cu toate acestea, că, chiar și în cazul în care s-ar ignora schimbarea formulării pentru serviciile pentru care BSCA primește o compensație, detaliile privind cheltuielile suportate în temeiul articolului 25 din caietul de sarcini, astfel cum a fost modificat prin actul adițional nr. 5 sunt diferite, în sensul că includ cheltuieli care nu au fost menționate anterior, și anume „servicii legate de siguranța traficului la sol și a perimetrului aeroportuar, incluzând întreținerea curentă a perimetrului aeroportuar, (...), micile lucrări de asfaltare, de întreținere curentă și de reparare a pistei și a căilor de acces, întreținerea și menținerea în stare de funcționare a dispozitivelor de iluminat și a balizajului pistei, lucrările de cosit, curățarea pistei și marcarea acesteia, degivrarea și orice alte servicii care asigură siguranța traficului la sol, a perimetrului aeroportuar și a infrastructurii, cu excepția spațiilor comerciale din zona aeroportului”.
 - subvenția este plafonată, ceea ce nu era cazul în trecut; plafonarea se aplică încă de la prima intrare în vigoare a actului adițional nr. 5 și, prin urmare, are un impact asupra valorii subvenției plătite de regiune către BSCA încă din primul an;
 - valoarea subvenției trebuie să fie revizuită înainte de iulie 2009 ⁽²²⁷⁾.

⁽²²⁷⁾ Această revizuire a avut loc, în cele din urmă, abia în 2013. Cu toate acestea, se impune constatarea că introducerea unei date de revizuire modifica în mod substanțial măsura în cauză.

- (663) Pe baza acestor elemente, Comisia consideră că măsura a fost afectată în mod semnificativ prin adoptarea actului adițional nr. 5 din 10 martie 2006 la Convenția Regiunea/BSCA.

6.4.3. Actul adițional nr. 6 la Convenția Regiunea/BSCA din 15 ianuarie 2008

- (664) Actul adițional nr. 6 la Convenția Regiunea/BSCA din 15 ianuarie 2008 a modificat în mod substanțial actul adițional nr. 5, extinzând în mod semnificativ sfera serviciilor pentru care Regiunea plătește o subvenție către BSCA, deoarece aceste servicii includ, de acum înainte, monitorizarea și înregistrarea zborurilor, planificarea zborurilor preconizate, dirijarea la sol și securitatea. Or, astfel cum s-a menționat în secțiunea 6.1.1, Comisia consideră că aceste servicii, cu excepția serviciilor de securitate, constituie servicii de natură economică.

6.4.4. Concluzie

- (665) Comisia concluzionează că subvenția plătită de Regiune către BSCA pentru anumite servicii legate de activitatea aeroportuară nu poate fi considerată o măsură care a fost în vigoare în mod continuu și nu a făcut obiectul niciunei modificări substanțiale din 1991. Plata acestei subvenții se bazează pe mai multe măsuri noi, aplicabile în mod succesiv. Cele analizate în prezenta decizie sunt: (a) actul adițional nr. 3 la Convenția Regiunea/BSCA din 29 martie 2002; (b) actul adițional nr. 5 la Convenția Regiunea/BSCA din 10 martie 2006; și (c) actul adițional nr. 6 la Convenția Regiunea/BSCA din 15 ianuarie 2008.
- (666) Măsurile menționate la literele (a)-(c) nu pot beneficia de termenul de prescripție de 10 ani, deoarece s-au scurs mai puțin de 10 ani între momentul acordării acestora și data de 20 aprilie 2011, dată la care Comisia a trimis prima sa solicitare de informații către Belgia cu privire la ajutoarele acordate BSCA. Or, astfel cum se menționează la articolul 15 din Regulamentul de procedură, orice acțiune întreprinsă de Comisie sau de un stat membru care acționează la cererea Comisiei, cu privire la ajutorul ilegal, întrerupe termenul de prescripție. Comisia concluzionează că prescripția prevăzută la articolul 15 din Regulamentul de procedură nu se aplică ajutoarelor în favoarea BSCA examinate în prezenta decizie.

6.5. Aplicabilitatea principiului încrederii legitime la subvenția plătită de Regiune pentru anumite servicii legate de activitatea aeroportuară

- (667) Articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul de procedură prevede că: „Comisia nu solicită recuperarea ajutorului în cazul în care aceasta ar contraveni unui principiu general de drept comunitar”. În special, Comisia nu poate solicita recuperarea ajutoarelor care, deși sunt acordate în perioada de 10 ani prevăzută la articolul 15 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, ar fi acoperite de existența unei încrederi legitime – din partea beneficiarului – rezultate din actele sau pozițiile adoptate în trecut de către Comisie.
- (668) Astfel cum se indică în secțiunea 5.4 din prezenta decizie, Belgia susține că o recuperare a subvenției plătite de Regiune pentru anumite servicii legate de activitatea aeroportului ar încălca principiul încrederii legitime.
- (669) Cu toate acestea, Curtea a hotărât că, în general, beneficiarul unui ajutor ilegal nu poate invoca încrederea legitimă⁽²²⁸⁾. Într-adevăr, beneficiarul ar fi trebuit să verifice dacă ajutorul care i-a fost acordat a fost notificat și aprobat de Comisie. În această privință, Comisia reamintește că ajutoarele acordate BSCA nu au fost notificate Comisiei.

6.5.1. Absența unor asigurări precise

- (670) În plus, astfel cum a afirmat Curtea⁽²²⁹⁾, nimeni nu poate invoca o încălcare a principiului încrederii legitime „în absența unor asigurări precise pe care i le-ar fi furnizat administrația (...)”.

⁽²²⁸⁾ Cauza C-5/89 Comisia/Germania [1990] ECR I-3437, ECLI:EU:C:1990:320, punctul 14; cauza C-169/95 Spania/Comisia [1997] ECR I-135, ECLI:EU:C:1997:10, punctul 51; cauza C-148/04 Unicredito Italiano [2005] ECR I-11137, ECLI:EU:C:2005:774, punctul 104.

⁽²²⁹⁾ Cauzele conexe C-182/03 et C-217/03 Belgia și Forum 187/Comisia [2006] ECR I-5479, ECLI:EU:C:2006:416, punctul 147.

- (671) Belgia susține că, având în vedere lipsa menționării unei plângeri de către Comisie în decizia sa din 2004, BSCA a beneficiat de asigurări precise că subvenția nu era susceptibilă să constituie un ajutor de stat. Belgia se bazează în special pe considerentul 214 din decizia din 2004, în care Comisia afirmă că „nu contestă posibilitatea legitimă a autorităților valone de a continua să suporte costurile serviciilor de pompieri și de întreținere”. Belgia arată că această încredere legitimă a fost confirmată de practica decizională a Comisiei privind distincția dintre activitățile economice și cele non-economice, astfel cum se reamintește în decizia Comisiei privind aeroportul Leipzig-Halle.
- (672) Comisia consideră că lipsa unei plângeri privind ajutoarele acordate BSCA în decizia sa din 2004 nu ar putea constitui o „asigurare precisă”. Comisia reamintește că nici decizia de inițiere a procedurii din 2002, nici decizia finală din 2004 nu se refereau la măsurile în favoarea BSCA. În ceea ce privește considerentul 214 din decizia din 2004, Comisia subliniază că acest considerent trebuie să fie citit în contextul său. Din contextul respectiv reiese că considerentul în cauză nu ar putea fi înțeles ca o aprobare a măsurii în temeiul normelor privind ajutoarele de stat, ci doar ca justificarea raționamentului potrivit căruia Comisia nu examinează conformitatea măsurii cu normele în materie de ajutoare de stat, ci luarea în considerație a incertitudinii privind preluarea de către Regiune a costurilor anumitor servicii în planul de afaceri al BSCA, în scopul aplicării testului operatorului privat în economia de piață la contractele din 2001.
- (673) Astfel cum s-a explicat în considerentele 397-399 din prezenta decizie, Comisia contestă faptul că se poate deduce din considerentele 182 și 183 din decizia privind aeroportul Leipzig-Halle că, în trecut, Comisia a considerat că misiuni comparabile cu întreținerea/siguranța traficului, astfel cum sunt definite în Convenția Regiunea/BSCA, fac parte din prerogativele de autoritate publică.

6.5.2. *Previzibilitatea schimbării liniei de conduită*

- (674) Astfel cum a indicat Curtea ⁽²³⁰⁾, „atunci când un operator economic prudent și avizat este în măsură să prevadă adoptarea unei măsuri comunitare de natură să îi afecteze interesele, el nu poate invoca beneficiul acestui principiu atunci când această măsură este adoptată” ⁽²³¹⁾.
- (675) Potrivit Belgiei, niciun element nu permitea BSCA să își imagineze că Comisia va reexamina, în 2012, o măsură cu privire la care ea nu își exprimase nicio rezervă în 2004 și pe care Tribunalul nu o pusese în discuție în 2008.
- (676) Comisia contestă faptul că a luat poziție în ceea ce privește măsurile în favoarea BSCA prin adoptarea deciziei din 2004. Prin urmare, decizia din 2012 nu constituie o schimbare în linia sa de conduită.
- (677) Comisia contestă, de asemenea, faptul că prezenta decizie constituie o schimbare în practica sa decizională privind distincția între activitățile economice și cele neeconomice. În ceea ce privește decizia privind aeroportul Leipzig-Halle citată de Belgia pentru a demonstra pretinsa schimbare a liniei de conduită a Comisiei, Comisia contestă faptul că s-ar putea deduce din această decizie că, în trecut, Comisia ar fi considerat că misiuni comparabile cu cea de întreținere/siguranță a traficului fac parte din exercitarea autorității publice (a se vedea considerentele 397-399).
- (678) În concluzie, Comisia consideră că recuperarea ajutoarelor ilegale și incompatibile acordate BSCA nu este contrară principiului încrederii legitime.

7. CONCLUZII ȘI CUANTIFICAREA AJUTORULUI CE URMEAZĂ A FI RECUPERAT DE LA BSCA

7.1. Ajutoare puse în aplicare în mod ilegal în favoarea BSCA

- (679) Comisia constată că, adoptând convențiile din 2002 și decizia de investiție din 2003, Belgia a pus în aplicare în mod ilegal ajutoarele în favoarea BSCA, încălcând articolul 108 alineatul (3) din TFUE. Ajutorul constă în diferența dintre taxa pe care ar fi solicitat-o un operator în economia de piață (denumită în continuare „taxa conformă prețului pieței”) și taxa plătită efectiv de BSCA către Regiunea-SOWAER.

⁽²³⁰⁾ *Idem.*

⁽²³¹⁾ Hotărârea din 11 martie 1987, Van den Bergh en Jurgens și Van Dijk Food Products Lopik/Comisia, 265/85, Rec.p. 1155, ECLI:EU:C:1987:121, punctul 44.

- (680) Taxa conformă prețului pieței este taxa pe care ar fi trebuit să o plătească BSCA astfel încât fiecare dintre cele două măsuri (Convențiile din 2002 și decizia de investiție din 2003) să aibă o valoare actualizată netă egală cu zero pentru Regiunea-SOWAER. Comisia a stabilit taxa conformă prețului pieței în conformitate cu motivarea prezentată în secțiunea 6.1.2.2, care a stabilit că convențiile din 2002 și Decizia de investiție din 2003 au dat naștere la o taxă de concesiune mai mică decât cea pe care ar fi solicitat-o un operator în economia de piață care se orientează în funcție de perspectivele de rentabilitate.
- (681) Comisia a considerat că un operator avizat nu ar fi solicitat ca, încă de la semnarea Convenției SOWAER/BSCA din 2002, BSCA să plătească o taxă care reflectă investițiile pe care SOWAER s-a angajat să le realizeze în condițiile prezentei convenții, în timp ce investițiile nu au fost realizate, iar BSCA nu dispunea de veniturile preconizate în urma acestor investiții. Într-adevăr, un operator avizat ar fi acceptat ca taxa să nu crească decât atunci când noile investiții pot fi exploatare de administrator. În caz contrar, administratorul ar putea avea probleme de flux de numerar în perioada în care nu ar fi încă în măsură să obțină venituri din exploatarea noii infrastructuri. Comisia constată, de altfel, că convenția de subconcesionare SOWAER/BSCA din 2002 prevedea o creștere a taxei de concesiune în 2007, și anume la doi ani după intrarea în funcțiune prevăzută pentru noul terminal (2005). În consecință, Comisia consideră că un operator avizat ar fi acceptat ca BSCA să plătească taxa stabilită prin Convenția SOWAER-BSCA din 2002 timp de doi ani de la încheierea anului intrării în funcțiune a noului terminal (și anume, în 2007), dar ar fi solicitat ca BSCA să plătească o taxă conformă cu prețul pieței după această dată, adică o taxă care să permită entității Regiunea-SOWAER să obțină o valoare actualizată netă egală cu zero, pe întreaga perioadă.
- (682) Tabelul 31 prezintă:

(a) taxele de concesiune variabile prevăzute de BSCA, în temeiul legislației în vigoare la momentul acordării măsurii din 2002 ⁽²³²⁾;

(b) taxa de concesiune suplimentară, concepută ca o sumă fixă anuală indexată la o rată de 2 % pe an care reflectă rata inflației ⁽²³³⁾, pe care BSCA ar fi trebuit să o plătească începând din 2007 pentru ca taxele de concesiune datorate de BSCA să corespundă taxei de concesiune conforme prețului pieței în temeiul convențiilor din 2002 ⁽²³⁴⁾;

(c) taxa de concesiune suplimentară, concepută ca o sumă fixă anuală indexată la o rată de 2 % pe an care reflectă rata inflației, pe care BSCA ar fi trebuit să o plătească începând din 2008 pentru ca taxele de concesiune datorate de BSCA să corespundă taxei de concesiune conforme prețului pieței, în temeiul deciziei de investiție din 2003 ⁽²³⁵⁾.

(a + b + c) reprezintă taxele de concesiune preconizate conforme prețului pieței: valorile acestora sunt astfel încât valoarea actualizată netă a convențiilor din 2002 și a deciziei de investiție din 2003 este egală cu zero.

Tabelul 31

Taxe de concesiune anticipate conforme prețului pieței

(EUR)

	(a) Taxe de concesiune prevăzute de BSCA la momentul acordării măsurii din 2002	(b) Taxe de concesiune care urmează să fie adăugate la (a) astfel încât VAN a măsurii din 2002 să fie egală cu 0	(c) Taxe de concesiune care urmează să fie adăugate astfel încât VAN a deciziei de investiție din 2003 să fie egală cu 0	(a + b + c) Taxe de concesiune conforme prețului pieței
2002	883 689	0	0	883 689
2003	901 363	0	0	901 363

⁽²³²⁾ Aceste taxe corespund părții variabile a taxei de concesiune, deoarece partea fixă care trebuie plătită de BSCA este compensată de o plată efectuată de Regiunea valonă către BSCA.

⁽²³³⁾ 2 % este obiectivul Băncii Centrale Europene în ceea ce privește inflația.

⁽²³⁴⁾ Taxele de concesiune suplimentare au fost calculate pe baza ipotezei că acestea cresc cu 2 % pe an.

⁽²³⁵⁾ *Idem.*

(EUR)

	(a) Taxe de concesiune prevăzute de BSCA la momentul acordării măsurii din 2002	(b) Taxe de concesiune care urmează să fie adăugate la (a) astfel încât VAN a măsurii din 2002 să fie egală cu 0	(c) Taxe de concesiune care urmează să fie adăugate astfel încât VAN a deciziei de investiție din 2003 să fie egală cu 0	(a + b + c) Taxe de concesiune conforme prețului pieței
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) Având în vedere că lucrările au fost întârziate și că terminalul a intrat, în cele din urmă, în funcțiune în 2007, Comisia consideră că BSCA ar fi trebuit să plătească o taxă conformă prețului pieței începând de la sfârșitul anului 2009, și anume începând de la 1 ianuarie 2010. Comisia a considerat că întârzierea de doi ani a lucrărilor trebuia să fie suportată de către regiune și SOWAER, și nu de BSCA, deoarece aceste entități erau responsabile de realizarea investițiilor. Prin urmare, Comisia a considerat că BSCA trebuia să plătească taxa de concesiune conformă prețului pieței abia la sfârșitul anului 2009, fără ca această taxă de concesiune să fie majorată în comparație cu ipoteza în care ar fi trebuit să o plătească la sfârșitul anului 2007, astfel cum era prevăzut în temeiul Convenției SOWAER-BSCA din 2002.

(684) Taxele variabile datorate efectiv de BSCA [la care trebuie să se adauge taxele (b) și (c) prezentate în tabelul 31] trebuie să fie luate în considerare pentru a stabili taxele de concesiune conforme prețului pieței pe care ar fi trebuit să îl plătească BSCA și pe care va trebui să îl plătească în viitor. Cu toate acestea, chiar dacă traficul s-a dovedit a fi mult superior estimărilor din 2002, taxele datorate efectiv [prezentate în coloana (a) din tabelul 32] corespund taxelor de concesiune variabile prevăzute [prezentate în coloana (a) din tabelul 31] ca urmare a plafonării taxei de concesiune variabile prevăzute încă din 2002.

(685) Tabelul 32 prezintă elementele constitutive ale taxei de concesiune conforme prețului pieței:

Tabelul 32

Taxe de concesiune conforme prețului pieței cu luarea în considerare a întârzierii lucrărilor ⁽¹⁾

(EUR)

	(a) Taxe de concesiune prevăzute de BSCA la momentul acordării măsurii din 2002	(b) Taxe de concesiune care urmează să fie adăugate la (a) astfel încât VAN a măsurii din 2002 să fie egală cu 0	(c) Taxe de concesiune care urmează să fie adăugate astfel încât VAN a deciziei de investiție din 2003 să fie egală cu 0	(a + b + c) Taxe de concesiune conforme prețului pieței
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⁾ Tabelul 32 se bazează pe ipoteza că traficul de la aeroportul din Charleroi este de așa natură încât taxa de concesiune variabilă (a) va fi în continuare plafonată în 2014 și 2015, în conformitate cu dispozițiile în vigoare. Dacă această ipoteză nu ar fi verificată, ar trebui să se înlocuiască sumele indicate în coloana (a), pentru anii 2014 și 2015 cu sumele datorate de BSCA pentru taxa de concesiune variabilă. Acest lucru nu ar afecta coloanele (b) și (c).

(686) În general, după anul 2013, de exemplu pentru anul $(2013 + n)$, taxa de concesiune conformă prețului pieței se ridică la: $(a) + (9\,348\,451 + 2\,640\,013) \times (1,02)^n$, adică $(a) + 11\,988\,464 \times (1,02)^n$, unde (a) este partea variabilă a taxei de concesiune datorată de BSCA pentru anul $(2013 + n)$. Astfel cum s-a explicat la sfârșitul considerentului 685, pentru anii 2014 și 2015, partea (a) va fi, probabil, plafonată. În aceste calcule ale valorii actualizate nete și ale taxei de concesiune conforme prețului pieței pentru măsurile din 2002 și 2003, Comisia a presupus o lipsă a plafonării după 2015. Încă din 2016, partea (a) a taxei conforme va fi, prin urmare, egală cu 35 % din veniturile aeronautice.

(687) Pe baza ipotezelor și a metodelor descrise mai sus și în ipoteza în care taxa de concesiune plătită de BSCA ar rămâne neschimbată, Comisia concluzionează că, în urma convențiilor din 2002 și a deciziei de investiție din 2003, BSCA a primit și va primi până la 31 decembrie 2015 valorile ajutorului (fără dobândă), corespunzătoare sumei coloanelor (b) și (c) din tabelul 32. Aceste valori ale ajutorului sunt indicate în tabelul următor:

Tabelul 33

Valorile ajutorului primite de BSCA până la 31 decembrie 2015 – fără dobândă – în ipoteza în care taxa de concesiune a BSCA ar rămâne neschimbată până la 31 decembrie 2015

(EUR)

	Ajutor care are legătură cu măsura din 2002 (fără dobândă)	Ajutor care are legătură cu măsura din 2003 (fără dobândă)	Ajutor total (fără dobândă)
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) La 1 octombrie 2014, data prezentei decizii, BSCA a primit, ca urmare a convențiilor din 2002 și a deciziei de investiție din 2003, următoarele sume ale ajutorului ⁽²³⁶⁾ (fără dobândă):

Tabelul 34

Valorile ajutorului primite de BSCA până la 30 septembrie 2014 – fără dobândă

(EUR)

	Ajutor care are legătură cu măsura din 2002 (fără dobândă), primit la 30 septembrie 2014	Ajutor care are legătură cu măsura din 2003 (fără dobândă), primit la 30 septembrie 2014	Ajutor total (fără dobândă), primit la 30 septembrie 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. Ajutoare care trebuie recuperate

(689) Având în vedere concluziile de la secțiunea 6.3.2 privind compatibilitatea ajutoarelor în favoarea BSCA, numai diferența dintre taxa conformă prețului pieței – calculată astfel cum se descrie în considerentele 680-683 și taxa plătită de BSCA din 4 aprilie 2014 constituie ajutor care trebuie recuperat.

(690) Dat fiind că perioada cuprinsă între 4 aprilie și 1 octombrie 2014 cuprinde 180 de zile, ajutorul care trebuie recuperat (fără dobândă) la data de 1 octombrie 2014 se ridică la $(180/365) \times 12\,228\,234$ EUR, adică 6 030 362 EUR.

⁽²³⁶⁾ Aceste sume sunt aceleași ca cele din tabelul precedent până în 2013 inclusiv. Pentru anul 2014, a fost aplicat un raport de $(273/365)$, perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 30 septembrie însumând 273 de zile.

(691) În plus, atât timp cât taxa de concesiune datorată de BSCA nu va ajunge la nivelul taxei conforme prețului pieței, BSCA va continua să primească ajutoare ilegale și incompatibile, ale căror sume vor trebui recuperate.

(692) În cazul în care în 2014 taxa de concesiune plătită de BSCA ar ajunge la nivelul taxei de concesiune conforme prețului pieței prevăzute în tabelul 32, cuantumul ajutorului care trebuie recuperat – fără dobândă – se va calcula conform următoarei formule:

Fie N numărul de zile cuprins între 4 aprilie 2014 și data la care taxa de concesiune plătită de BSCA a ajuns la nivelul taxei de concesiune conforme prețului pieței,

Cuantumul ajutorului care trebuie recuperat (fără dobândă) = $(N/365) \times$ cuantumul ajutorului pentru anul 2014

= $(N/365) \times 12\,228\,234$ EUR

(693) În cazul în care taxa de concesiune plătită de BSCA ar ajunge în anul 2015 la nivelul taxei de concesiune conforme prețului pieței prevăzute în tabelul 32, cuantumul ajutorului care trebuie recuperat – fără dobândă – se va calcula conform următoarei formule:

Fie N' numărul de zile cuprins între 1 ianuarie 2015 și data la care taxa de concesiune plătită de BSCA va ajunge la nivelul taxei de concesiune conforme prețului pieței;

Cuantumul ajutorului care urmează a fi recuperat (fără dobândă)

= cuantumul ajutorului care urmează să fie recuperat pentru anul 2014 (fără dobândă) + cuantumul ajutorului care urmează să fie recuperat pentru anul 2015 (fără dobândă)

= $[(\text{numărul de zile cuprins între 4 aprilie și 31 decembrie 2014})/365] \times$ cuantumul ajutorului pentru 2014 + $(N'/365) \times$ cuantumul ajutorului pentru 2015

= $(272/365) \times 12\,228\,234 + (N'/365) \times 12\,472\,799$

= $9\,112\,547 + N' \times 34\,172$ EUR

(694) Autoritățile belgiene trebuie să recupereze suma calculată în conformitate cu formulele menționate în considerentele 692 și 693 în termen de patru luni de la data notificării prezentei decizii.

(695) Autoritățile belgiene trebuie să adauge la suma care urmează să fie recuperată dobânzile de recuperare, calculate începând cu data la care ajutorul în cauză a fost pus la dispoziția întreprinderilor, adică la fiecare dată efectivă a plății ajutorului, până la data recuperării efective a acestuia⁽²³⁷⁾, în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei⁽²³⁸⁾. Comisia consideră că data punerii la dispoziție a ajutorului corespunde datelor de efectuare a plății taxelor sub prețul pieței, astfel cum au fost stabilite în convențiile SOWAER/BSCA în vigoare la momentul plății în cauză.

(696) Prezenta decizie se aplică fără a aduce atingere recuperării altor posibile ajutoare de stat acordate BSCA, care nu ar fi vizate de prezenta decizie.

(697) Prin scrisoarea din 7 mai 2014, Belgia a admis că, în speță, având în vedere angajamentul luat de către serviciile Comisiei de a îi prezenta, cât mai curând posibil, o traducere a deciziei din limba neerlandeză, Comisia poate, în mod excepțional, să îi notifice, în temeiul articolului 297 din TFUE, decizia în limba franceză. Belgia a admis că numai versiunea în limba franceză a deciziei este autentică și că decizia produce efecte de la data notificării în limba franceză,

⁽²³⁷⁾ A se vedea articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 659/99 (menționat anterior).

⁽²³⁸⁾ Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 140, 30.4.2004, p. 1).

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Măsurile în favoarea Ryanair Ltd (denumită în continuare „Ryanair”), și anume angajamentul guvernului valon față de Ryanair din 6 noiembrie 2001, contractul dintre BSCA și Ryanair din 2 decembrie 2001, convenția Promocy din 12 decembrie 2001, contractul dintre Promocy și Leading Verge din 31 ianuarie 2002, Decretul ministerial din 11 iunie 2004, scrisoarea BSCA către Ryanair din 24 iunie 2004, acordul comercial între BSCA și Ryanair din 9 decembrie 2005, actul adițional din 6 decembrie 2010 la contractul dintre BSCA și Ryanair și vânzarea acțiunilor deținute de BSCA în Promocy la 31 martie 2010, nu constituie ajutor de stat în favoarea Ryanair Ltd în conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(2) Măsurile în favoarea Brussels South Charleroi Airport (denumit în continuare „BSCA”), constând din Convenția între Société wallonne des aéroports (denumită în continuare „SOWAER”) și BSCA din 4 aprilie 2006, actul adițional nr. 5 la Convenția între Regiunea valonă și BSCA din 10 martie 2006 și actul adițional nr. 6 la Convenția între Regiunea valonă și BSCA din 15 ianuarie 2008, nu constituie ajutor de stat în favoarea BSCA în conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 2

(1) Măsurile puse în aplicare în mod ilegal de Belgia, încălcând articolul 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în favoarea BSCA în temeiul Convenției de subconcesionare din 15 aprilie 2002 între SOWAER și BSCA și al actului adițional nr. 3 din 29 martie 2002 la Convenția între Regiunea valonă și BSCA, precum și în temeiul deciziei de investiție a Regiunii valone din 3 aprilie 2003, constituie, până la 3 aprilie 2014, ajutoare de stat compatibile cu piața internă în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(2) În cazul în care aceasta constituie ajutor de stat în conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, majorarea de capital a BSCA subscrisă la 3 decembrie 2002 de către SOWAER constituie ajutor de stat compatibil cu piața internă în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 3

Măsurile puse în aplicare în mod ilegal de Belgia, încălcând articolul 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în favoarea BSCA în temeiul Convenției de subconcesionare din 15 aprilie 2002 între SOWAER și BSCA și al actului adițional nr. 3 din 29 martie 2002 la Convenția între Regiunea valonă și BSCA, precum și în temeiul deciziei de investiție a Regiunii valone din 3 aprilie 2003, constituie, începând de la 4 aprilie 2014, ajutoare de stat incompatibile cu piața internă în conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din tratat.

Articolul 4

(1) Belgia este obligată să suspende ajutorul menționat la articolul 3 aducând taxa de concesiune datorată de BSCA cel puțin la nivelul taxei de concesiune conforme prețului pieței și recuperând de la beneficiar sumele ajutorului primit în temeiul măsurilor menționate la articolul 3, începând de la 4 aprilie 2014.

(2) Sumele care urmează a fi recuperate cuprind dobânzile care curg de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarului până la data recuperării lor efective.

(3) Dobânda se calculează pe o bază compusă, în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004.

(4) Belgia anulează toate plățile restante aferente ajutorului menționat la articolul 3, începând de la data adoptării prezentei decizii.

Articolul 5

- (1) Recuperarea ajutorului menționat la articolul 3 este imediată și efectivă.
- (2) Belgia se asigură că prezenta decizie este pusă în aplicare în termen de patru luni de la data notificării.

Articolul 6

- (1) În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, Belgia comunică următoarele informații Comisiei:
 - (a) datele la care BSCA a plătit taxele de concesiune pentru anul 2014 și modalitățile de calculare a dobânzii de recuperare;
 - (b) o descriere detaliată a măsurilor deja adoptate și a celor planificate în vederea conformării cu prezenta decizie;
 - (c) documentele care demonstrează că beneficiarul a fost somat să ramburseze ajutorul.
- (2) Belgia informează Comisia cu privire la derularea măsurilor naționale adoptate în vederea aplicării prezentei decizii până la recuperarea integrală a ajutoarelor menționate la articolul 3. Belgia trebuie să prezinte imediat, la simpla solicitare a Comisiei, informațiile privind măsurile care au fost deja adoptate și a celor planificate în vederea conformării cu prezenta decizie. Belgia furnizează, de asemenea, informații detaliate privind sumele reprezentând ajutor și dobânzile care au fost deja recuperate de la beneficiar.

Articolul 7

Prezenta decizie se adresează Regatului Belgiei.

Adoptată la Bruxelles, 1 octombrie 2014.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte

ANEXĂ

Informații privind cuantumurile ajutorului primit, care trebuie recuperat și deja recuperat

Identitatea beneficiarului	Valoarea totală a ajutorului primit (*)	Valoarea totală a ajutorului care trebuie recuperat (*) (Principal)	Valoarea totală deja rambursată (*)	
			Principal	Dobânzi

(*) În milioane de euro