



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK VŠEOBECNÉHO SÚDU (ôsma rozšírená komora)

z 25. januára 2018*

„Štátna pomoc – Pomoc poskytnutá Belgickom v prospech spoločnosti BSCA – Rozhodnutie, ktorým sa pomoc vyhlasuje za sčasti zlučiteľnú a sčasti nezlučiteľnú s vnútorným trhom – Právne záväzný akt – Premlčacia lehota – Hospodárska povaha ILS – Podiel hospodárskeho využívania zariadení – Chybné číselné údaje – Návrh na prispôbenie – Stanovenie súčasných hodnôt – Povinnosť odôvodnenia – Narušenie hospodárskej súťaže – Legitímna dôvera“

Vo veci T-818/14,

Brussels South Charleroi Airport (BSCA), so sídlom v Charleroi (Belgicko), v zastúpení: P. Frühling, S. Golinvaux, H. Tacheny a J. Delarue, avocats,

žalobkyňa,

ktorú v konaní podporuje:

Société wallonne des aéroports SA (Sowaer), v zastúpení: A. Lepière a H. Baeyens, avocats,

vedľajší účastník konania,

proti

Európskej komisii, v zastúpení: S. Noë, R. Sauer a B. Stromsky, splnomocnení zástupcovia,

žalovanej,

ktorú v konaní podporujú:

Brussels Airport Company SA, v zastúpení: T. Janssens, F. Hoseinian a T. Oeyen, avocats,

a

Brussels Airlines SA/NV, v zastúpení: pôvodne J. Derenne, J. Blockx, D. Vallindas a D. Dauchez, neskôr J. Derenne a D. Vallindas, avocats,

vedľajší účastníci konania,

ktorej predmetom je návrh založený na článku 263 ZFEÚ na zrušenie článkov 3 až 6 rozhodnutia Komisie C(2014) 6849 final z 1. októbra 2014 o opatreniach SA. 14093 (C76/2002), ktoré vykonalo Belgicko v prospech letiska BSCA a leteckej spoločnosti Ryanair,

* Jazyk konania: francúzština.

VŠEOBECNÝ SÚD (ôsma rozšírená komora),

v zložení: sudcovia I. Labucka, vykonávajúca funkciu predsedníčky, M. Kānčeva, L. Madise, R. Barents (spravodajca) a J. Passer,

tajomník: G. Predonzani, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní 6. júla 2017,

vyhlásil tento

Rozsudok

Okolnosti predchádzajúce sporu

- 1 V roku 1991 Région wallonne (región Valónsko, Belgicko) založil spoločnosť Brussels South Charleroi Airport (BSCA) (ďalej len „žalobkyňa“ alebo „BSCA“) na účel správy letiska Charleroi Bruxelles-Sud (Belgicko) (ďalej len „letisko Charleroi“).
- 2 Dohodou z 9. júla 1991 (ďalej len „dohoda medzi regiónom a BSCA“) udelil región Valónsko spoločnosti BSCA na 50 rokov koncesiu na služby obchodnej správy verejného majetku letiska Charleroi, ako aj koncesiu na využívanie majetku, ktorá sa týka trvalého a výhradného využívania letiskovej zóny.
- 3 V dohode medzi regiónom a BSCA sa stanovuje rozdelenie nákladov medzi región Valónsko a spoločnosť BSCA, ako aj špecifikácia priložená k dohode medzi regiónom a BSCA.
- 4 Región Valónsko 20. júla 2000 schválil smerovania rámcovej dohody o viacročnom investičnom programe letiska Charleroi, v ktorých sa okrem iného spomína plán nového letiskového terminálu pre cestujúcich, s celkovým rozpočtom vo výške 113,74 milióna eur.
- 5 Dňa 8. novembra 2000 región Valónsko prijal k svojmu rozhodnutiu z 20. júla 2000 vykonávacie rozhodnutie, ktorým sa menia podmienky investičného programu a v ktorom sa uvádzajú celkové náklady vo výške 121 miliónov eur.
- 6 Rozhodnutím z 23. mája 2001 región Valónsko schválil stanovy a finančný plán spoločnosti Société wallonne des aéroports SA (Sowaer) na roky 2001 až 2004, a predovšetkým celkovú sumu investícií na letisku Charleroi vo výške okolo 93 miliónov eur, z toho 28 miliónov na nový letiskový terminál.
- 7 Dňa 1. júla 2001 región Valónsko založil spoločnosť Sowaer, a to na účely rozvoja svojej letiskovej infraštruktúry, poskytnutia tejto infraštruktúry správcovským spoločnostiam dotknutých letísk a jej udržiavania v operatívnom stave prostredníctvom zabezpečovania veľkých údržbových prác a opráv.
- 8 Dodatkom č. 3 z 29. marca 2002, ktorý bol uzatvorený medzi spoločnosťou BSCA a regiónom Valónsko a ktorým sa mení dohoda medzi regiónom a BSCA, sa región Valónsko zaviazal poskytnúť spoločnosti BSCA dotáciu, ktorá jej umožní uhrádzať ňou znášané náklady na poskytnutie pozemkov, stavieb a letiskovej infraštruktúry zo strany spoločnosti Sowaer, ako aj dotáciu, ktorou sa refundujú náklady vynaložené spoločnosťou BSCA na služby údržby a protipožiarnej ochrany (ďalej len „opatrenie z roku 2002“).

- 9 Dňa 15. apríla 2002 Sowaer, ktorá 29. marca 2002 prevzala koncesiu na využívanie majetku udelenú spoločnosti BSCA v roku 1991, uzavrela so spoločnosťou BSCA dohodu o trvalej a výhradnej subkoncesii na využívanie majetku, týkajúcu sa letiskovej zóny (ďalej len „dohoda z roku 2002“), na základe ktorej môže BSCA výhradne využívať letiskovú zónu na účely jeho prevádzky až do roku 2040. Pokiaľ ide o spoločnosť Sowaer, táto sa zaviazala zrealizovať investičný program, ako aj vykonať veľké opravy a veľké údržbové práce, ktoré súvisia s pozemkami, stavbami a infraštruktúrou. Ako protihodnotu za poskytnutie tejto subkoncesie sa BSCA zaviazala zaplatiť spoločnosti Sowaer každoročne variabilnú sumu bez dane z pridanej hodnoty (DPH), rovnajúcu sa 35 % letiskových poplatkov vybraných v priebehu daného roka, pričom od roku 2002 bol stanovený strop tejto sumy a tiež každoročne paušálny poplatok bez DPH vo výške 9 371 000 eur, pričom jeho výška sa mala takisto v priebehu času meniť.
- 10 Dňa 3. apríla 2003 valónska vláda zaprotokolovala revíziu investičného programu, pričom sa rátalo s dodatočnou sumou investície vo výške 33 miliónov eur, určenou na financovanie výstavby terminálu s kapacitou troch miliónov cestujúcich, namiesto pôvodných dvoch miliónov, a väčšieho parkoviska pre autá, než s akým sa rátalo pôvodne (ďalej len „opatrenie z roku 2003“).
- 11 Dňa 4. apríla 2006 bola dohoda z roku 2002 nahradená novou dohodou, ktorá prevzala podstatnú časť jej ustanovení a ostatné ustanovenia zmenila, najmä pokiaľ ide o spôsob výpočtu sumy koncesných poplatkov, ktoré mala BSCA platiť spoločnosti Sowaer.
- 12 Súčasne bola zmenená dohoda medzi regiónom a BSCA, a to na základe dodatku č. 5 z 10. marca 2006, ktorý stanovuje, že náklady vynaložené spoločnosťou BSCA na služby súvisiace s protipožiarnou ochranou a bezpečnosťou pozemnej prevádzky a bezpečnosťou areálu letiska, budú predmetom kompenzácie zo strany regiónu Valónsko, pričom sa poznamenáva, že táto kompenzácia, ktorá každoročne podlieha indexácii, má stanovený strop.
- 13 Dohoda medzi regiónom a BSCA bola znova zmenená dodatkom č. 6 z 15. januára 2008, ktorým sa spoločnosti BSCA, okrem poskytovania služieb súvisiacich s protipožiarnou ochranou a bezpečnosťou pozemnej prevádzky a bezpečnosťou areálu letiska, zverilo aj poskytovanie služieb súvisiacich so sledovaním a zaznamenávaním letov, predbežným plánovaním letov, riadením lietadiel spočívajúcim v operáciách, ktorých cieľom je v podstate navádzať lietadlá na miesto ich odstavenia, a s bezpečnostnou ochranou, pričom ide o služby, ktoré predtým zabezpečoval región Valónsko. Dotácia tak po novom pokrýva všetky náklady súvisiace s uvedenými službami, pričom bol ponechaný strop pre služby uvedené v bode 12 vyššie.
- 14 Dňa 1. mája 1997 začala z letiska Charleroi lietať letecká spoločnosť Ryanair Ltd. Od roku 2000 do roku 2013 sa preprava na letisku Charleroi zvýšila približne z 200 000 cestujúcich na takmer 7 miliónov, pričom časť pripadajúca na Ryanair bola viac ako 70 – 80 % celkového počtu prepravených cestujúcich.
- 15 Komisia Európskych spoločenstiev prijala 12. februára 2004 rozhodnutie 2004/393/ES o výhodách, ktoré región Valónsko a BSCA priznali leteckej spoločnosti Ryanair pri začatí vykonávania jej činnosti v Charleroi (Ú. v. EÚ L 137, 2004, s. 1).
- 16 Rozsudkom zo 17. decembra 2008, Ryanair/Komisia (T-196/04, EU:T:2008:585), Všeobecný súd rozhodnutie 2004/393 zrušil.

Napadnuté rozhodnutie

- 17 Dňa 1. októbra 2014 prijala Komisia rozhodnutie C(2014) 6849 final o opatreniach SA. 14093 (C76/2002), ktoré vykonalo Belgicko v prospech letiska BSCA a leteckej spoločnosti Ryanair (ďalej len „napadnuté rozhodnutie“).

- 18 V napadnutom rozhodnutí Komisia pripomenula, že rozhodnutie 2004/393 bolo Všeobecným súdom zrušené a dôsledkom tohto zrušenia bolo znovuotvorenie konania vo veci formálneho zisťovania, ktoré bolo ukončené uvedeným rozhodnutím.
- 19 Komisia tiež zdôraznila, že listom z 23. júla 2010 dala Belgickému kráľovstvu, ako aj účastníkom konania, ktorí predložili pripomienky v rámci konania vo veci formálneho zisťovania, ktoré bolo začaté 11. decembra 2002, možnosť predložiť nové pripomienky v rámci konania vo veci formálneho zisťovania, znovuotvoreného v dôsledku vydania rozsudku zo 17. decembra 2008, Ryanair/Komisia (T-196/04, EU:T:2008:585).
- 20 Napokon Komisia uviedla, že listom z 21. marca 2012 oznámila Belgickému kráľovstvu svoje rozhodnutie rozšíriť konanie podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ a vyzvala dotknutých účastníkov konania, aby predložili svoje pripomienky k predmetným opatreniam.
- 21 Komisia navyše hneď na úvod pripomenula, že Súdny dvor vo svojej ustálenej judikatúre vymedzil podniky ako jednotky vykonávajúce hospodársku činnosť, bez ohľadu na ich právnu formu a spôsob ich financovania, a rozhodol, že hospodárskou činnosťou je každá činnosť, ktorá pozostáva z ponuky tovarov alebo služieb na danom trhu. Okrem toho Komisia uviedla, že v rozsudku z 12. decembra 2000, Aéroports de Paris/Komisia (T-128/98, EU:T:2000:290), Súd prvého stupňa dospel k záveru, že prevádzkovanie letiska, ktoré spočíva v poskytovaní letiskových služieb leteckým spoločnostiam, je hospodárskou činnosťou.
- 22 Komisia sa domnievala, že predmetné opatrenia boli žalobkyni poskytnuté na prevádzkovanie a výstavbu infraštruktúry po 12. decembri 2000, ktorý je dňom vydania rozsudku Aéroports de Paris/Komisia (T-128/98, EU:T:2000:290). Komisia pripomenula, že do tohto dňa bolo jej ustálenou praxou usudzovať, že činnosť rozvoja a správy letiskovej infraštruktúry nepredstavuje hospodársku činnosť, ktorá by mohla patriť do pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Po vydaní tohto rozsudku Komisia skonštatovala, že z dôvodu postupnej liberalizácie trhu sa z tejto činnosti stala hospodárska činnosť, s výnimkou činností, ktoré nemajú hospodársku povahu a za ktoré je obvykle zodpovedný štát pri výkone svojich právomocí ako orgán verejnej moci (odôvodnenia 346 až 348).
- 23 Komisia usúdila, že dohoda z 20. júla 2000 (pozri bod 4 vyššie) a rozhodnutie z 8. novembra 2000 (pozri bod 5 vyššie) nepredstavujú pre región Valónsko záväzok vo vzťahu k tretej osobe a nemajú neodvolateľný, nemeniteľný a definitívny charakter. Komisia pripomenula, že relevantným kritériom na účely stanovenia dátumu, ku ktorému sa prípadná pomoc považuje za poskytnutú, je dátum vydania právne záväzného aktu, ktorým sa verejné orgány zaväzujú poskytnúť predmetné opatrenie jeho príjemcovi. Komisia usúdila, že týmto záväzným aktom je dohoda z roku 2002 (odôvodnenia 353 a 354).
- 24 V tejto súvislosti Komisia jednak poukázala na to, že dohoda z roku 2002 spočívala v poskytnutí infraštruktúry žalobkyni, a jednak uviedla, že investičný program začlenený do dohody z roku 2002 bol značne zmenený opatrením z roku 2003. Tieto zmeny programu tak podľa názoru Komisie predstavovali podstatnú zmenu, a teda novú štátnu pomoc v prospech žalobkyne (odôvodnenia 362 a 363).
- 25 Komisia pripomenula, že v súlade s judikatúrou Súdneho dvora je potrebné vylúčiť činnosti, za ktoré je obvykle zodpovedný štát pri výkone svojich právomocí ako orgán verejnej moci, z dôvodu skutočnosti, že nemajú hospodársku povahu, pričom k týmto činnostiam patrí najmä bezpečnostná ochrana, kontrola letovej prevádzky, polícia a colné orgány (odôvodnenie 364).

- 26 Komisia predovšetkým uviedla, že existuje rozdiel medzi investíciami a službami, ktoré poskytuje Sowaer a ktoré sa majú považovať za investície a služby hospodárskej povahy, a tými, ktoré sa majú považovať za investície a služby nehospodárskej povahy (odôvodnenia 364 až 374), a následne tento rozdiel preskúmala *in concreto* z hľadiska jednotlivých investícií a služieb financovaných v prejednávacom prípade (odôvodnenia 375 až 400).
- 27 Komisia dospela k záveru, že ako štátnu pomoc nemožno kvalifikovať všetky dotácie súvisiace so službami protipožiarnej ochrany, ako aj so službami bezpečnostnej ochrany (odôvodnenia 377 až 385).
- 28 Komisia sa naopak domnievala, že služby údržby, ako aj služby súvisiace s bezpečnosťou pozemnej prevádzky (bežná údržba areálu letiska, údržba budov, dráh, okolia, vozového parku, menej rozsiahle asfaltovacie práce, bežná údržba a oprava dráh a prístupových ciest, údržba a prevádzkové opravy osvetlenia a návěstidiel na dráhach, kosenie, čistenie dráhy a jej označovanie, odpratávanie snehu a akékoľvek iné služby, ktorými sa zaručuje bezpečnosť pozemnej prevádzky, areálu letiska a infraštruktúry) sú službami hospodárskej povahy (odôvodnenia 390 až 400) a že rovnako to platí aj pre sledovanie a zaznamenávanie letov, ako aj predbežné plánovanie letov a riadenie lietadiel (odôvodnenia 401 až 404).
- 29 Komisia skonštatovala, že za podobných okolností by sa súkromný subjekt, vychádzajúc z predpokladaných možností dosiahnuť zisk, na takomto podnikaní nepodieľal. Podľa názoru Komisie ide v tomto prípade o to, aby sa posúdilo, či by sa za podobných okolností súkromný subjekt, vychádzajúc z predpokladaných možností dosiahnutia zisku a pri absolútnom nezohľadnení sociálnych kritérií alebo regionálnej a sektorovej politiky, podieľal na tom istom podnikaní, ako subjekt, ktorý poskytol opatrenie. Komisia tak na jednotlivé investície a prijaté opatrenia uplatnila kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve (odôvodnenia 406 až 472).
- 30 Komisia jasne uviedla, z akých dôvodov sú tieto opatrenia pripísateľné orgánom verejnej moci (odôvodnenia 473 až 483).
- 31 Komisia po prvé preskúmala zlučiteľnosť pomoci v prospech spoločnosti Ryanair a na základe svojej analýzy dospela k záveru, že opatrenia v prospech tejto leteckej spoločnosti nepredstavujú štátnu pomoc (odôvodnenia 488 až 581).
- 32 Komisia po druhé preskúmala zlučiteľnosť s vnútorným trhom, pokiaľ ide o pomoc v prospech žalobkyne. Komisia usúdila, že pomoc v prospech letiska Charleroi bola poskytnutá na účel podpory regionálneho rozvoja a že mala pozitívny dopad na hospodárstvo a zamestnávanie v Charleroi a v danom regióne. Napriek tomu, že táto pomoc prispela k cieľu hospodárskeho záujmu, ktorým je konkrétne hospodársky rozvoj Charleroi a daného regiónu, Komisia usúdila, že musí preskúmať, či na základe uplatnenia bodu 114 oznámenia Komisie o usmerneniach o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (Ú. v. EÚ C 99, 2014, s. 3, ďalej len „usmernenia“), uvedená pomoc neprispieva k zvyšovaniu počtu neziskových letísk. Komisia sa domnievala, že perspektívy využívania letiska Charleroi sú dostatočné na odôvodnenie investícií a uviedla, že BSCA dosiahla ku koncu roka 2013 bežný zisk pred zdanením vo výške 14,86 milióna eur, čo je viac ako suma získanej pomoci. Konštatovalo sa však, že táto pomoc vyvolala značné narušenie hospodárskej súťaže tým, že mala vplyv na rast počtu cestujúcich na letisku Bruxelles-National (Belgicko). Komisia uviedla, že podľa bodu 119 usmernení, na účely oprávnenosti na poskytnutie prevádzkovej pomoci nesmie ročný objem dopravy na letisku presiahnuť 3 milióny cestujúcich. Keďže letisko Charleroi v tejto situácii bolo, Komisia usúdila, že toto ustanovenie nie je uplatniteľné, pokiaľ ide o pomoc poskytnutú pred 4. aprílom 2014, ktorý je dňom, od ktorého sa usmernenia uplatňovali (bod 171 uvedených usmernení). Komisia tak dospela k záveru, že opatrenia, ktoré Belgické kráľovstvo vykonalo v prospech žalobkyne na základe dohody z roku 2002, a opatrenia z rokov 2002 a 2003 predstavujú na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ štátnu pomoc zlučiteľnú s vnútorným trhom do 3. apríla 2014 a štátnu pomoc nezlučiteľnú s vnútorným trhom od 4. apríla 2014 (odôvodnenia 582 až 649).

- 33 Komisia odmietla, že by sa na pomoc priznanú v prospech žalobkyne vzťahovala premlčacia lehota, a to najmä z dôvodu, že opatrenie z roku 2002 obsahovalo podstatné zmeny pomoci, ktorá bola pôvodne poskytnutá na základe dohody medzi regiónom a BSCA (odôvodnenia 650 až 666).
- 34 Rovnako Komisia odmietla, že by sa na dotáciu vyplatenú zo strany regiónu Valónsko uplatňovala zásada ochrany legitímnej dôvery, a uviedla, z akých dôvodov sa žalobkyňa nemôže na túto zásadu odvolávať (odôvodnenia 667 až 678).
- 35 V poslednom rade Komisia konštatovala, že Belgické kráľovstvo tým, že uzavrelo dohodu z roku 2002 a prijalo opatrenia z rokov 2002 a 2003, realizovalo takú pomoc v prospech žalobkyne, ktorá je v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ. Komisia usúdila, že túto pomoc tvorí rozdiel medzi poplatkom, ktorý by vyžadoval súkromný subjekt v trhovej ekonomike, a poplatkami skutočne platenými žalobkyňou subjektu región Valónsko – Sowaer (odôvodnenie 679).
- 36 Výrok napadnutého rozhodnutia znie takto:

„Článok 1

1. Opatrenia v prospech spoločnosti Ryanair..., konkrétne záväzok valónskej vlády voči spoločnosti Ryanair zo 6. novembra 2001, zmluva medzi spoločnosťou BSCA a spoločnosťou Ryanair z 2. decembra 2001, dohoda o spoločnosti Promocy z 12. decembra 2001, zmluva medzi spoločnosťami Promocy a Leading Verge z 31. januára 2002, ministerská vyhláška z 11. júna 2004, list spoločnosti BSCA spoločnosti Ryanair z 24. júna 2004, obchodná dohoda medzi spoločnosťou BSCA a spoločnosťou Ryanair z 9. decembra 2005, dodatok zo 6. decembra 2010 k zmluve medzi spoločnosťou BSCA a spoločnosťou Ryanair a odstúpenie podielu spoločnosti BSCA v spoločnosti Promocy 31. marca 2010, nepredstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Ryanair Ltd. podľa článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
2. Opatrenia v prospech spoločnosti [BSCA] ustanovené v dohode medzi spoločnosťou [Sowaer] a spoločnosťou BSCA zo 4. apríla 2006, dodatku 5 k dohode medzi regiónom Valónsko a spoločnosťou BSCA z 10. marca 2006 a dodatku 6 k dohode medzi regiónom Valónsko a spoločnosťou BSCA z 15. januára 2008, nepredstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti BSCA podľa článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 2

1. Opatrenia neoprávnene vykonávané [Belgickým kráľovstvom] v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie v prospech spoločnosti BSCA v zmysle dohody o subkoncesii z 15. apríla 2002 medzi spoločnosťami SOWAER a BSCA a dodatku 3 k dohode medzi regiónom Valónsko a spoločnosťou BSCA z 29. marca 2002, ako aj v zmysle investičného rozhodnutia regiónu Valónsko z 3. apríla 2003, predstavujú až do 3. apríla 2014 štátnu pomoc zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
2. Za predpokladu, že predstavuje štátnu pomoc podľa článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, je zvýšenie kapitálu spoločnosti BSCA upísaného spoločnosťou SOWAER 3. decembra 2002 štátnou pomocou zlučiteľnou s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 3

Opatrenia neoprávnene vykonávané [Belgickým kráľovstvom] v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie v prospech spoločnosti BSCA v zmysle dohody o subkoncesii z 15. apríla 2002 medzi spoločnosťou SOWAER a BSCA a dodatku 3 k dohode medzi regiónom Valónsko

a spoločnosťou BSCA z 29. marca 2002, ako aj v zmysle investičného rozhodnutia regiónu Valónsko z 3. apríla 2003, predstavujú od 4. apríla 2014 štátnu pomoc nezlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 4

1. [Belgické kráľovstvo] je povinné ukončiť poskytovanie pomoci uvedenej v článku 3, a to znížením koncesného poplatku splatného spoločnosťou BSCA minimálne na úroveň koncesného poplatku zodpovedajúceho trhovej cene a vrátením súm prijatej štátnej pomoci zo strany príjemcov podľa opatrení uvedených v článku 3, a to od 4. apríla 2014.

2. Zo súm, ktoré sa majú vrátiť, plynú úroky odo dňa, keď boli poskytnuté príjemcovi, až do ich skutočného vrátenia.

3. Úrok sa vypočíta ako zložený úrok v súlade s kapitolou V nariadenia (ES) č. 794/2004.

4. [Belgické kráľovstvo] zruší poskytovanie všetkých neuhradených platieb vyplývajúcich z pomoci uvedenej v článku 3 s účinnosťou odo dňa prijatia tohto rozhodnutia.

Článok 5

1. Vymoženie pomoci uvedenej v článku 3 je bezodkladné a účinné.

2. [Belgické kráľovstvo] zabezpečí, aby sa toto rozhodnutie vykonalo do štyroch mesiacov od dátumu jeho oznámenia.

Článok 6

1. Do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia [Belgické kráľovstvo] predloží Komisii tieto informácie:

- a) dátumy, kedy spoločnosť BSCA uhradila koncesné poplatky za rok 2014, a výpočet úrokov z vymáhania;
- b) podrobný opis už prijatých a plánovaných opatrení na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím;
- c) dokumenty dokazujúce, že príjemcovi bolo nariadené vrátenie pomoci.

2. [Belgické kráľovstvo] bude Komisiu informovať o pokroku dosiahnutom v súvislosti s vnútroštátnymi opatreniami, ktoré sa prijali na vykonanie tohto rozhodnutia, až do úplného vrátenia pomoci uvedenej v článku 3. [Belgické kráľovstvo] na požiadanie Komisie bezodkladne poskytne všetky informácie o už prijatých a plánovaných opatreniach na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím. Takisto poskytne podrobné informácie o sumách pomoci a úrokoch, ktoré príjemca už vrátil.

Článok 7

Toto rozhodnutie je určené Belgickému kráľovstvu.“

Konanie a návrhy účastníkov konania

- 37 Žalobkyňa návrhom doručeným do kancelárie Všeobecného súdu 19. decembra 2014 podala žalobu, na základe ktorej sa začalo toto konanie.

- 38 Komisia podala vyjadrenie k žalobe do kancelárie Všeobecného súdu 8. apríla 2015.
- 39 Podaniami, ktoré boli do kancelárie Všeobecného súdu doručené 3. a 15. apríla 2015, požiadali spoločnosti Brussels Airlines SA/NV (ďalej len „Brussels Airlines“) a Brussels Airport Company SA (ďalej len „Brussels Airport“) o vstup do tohto konania ako vedľajší účastníci na podporu návrhov Komisie.
- 40 Podaním doručeným do kancelárie Všeobecného súdu 1. júna 2015 žalobkyňa požiadala, aby sa vo vzťahu k spoločnostiam Brussels Airport a Brussels Airlines s určitými údajmi a informáciami obsiahnutými v žalobe a jej prílohách, ako aj vo vyjadrení k žalobe a v prílohách k nemu, zaobchádzalo dôverne.
- 41 Žalobkyňa 15. júna 2015 podala do kancelárie Všeobecného súdu repliku a 16. júna 2015 verziu uvedenej repliky neobsahujúcu dôverné informácie.
- 42 Listom doručeným do kancelárie Všeobecného súdu 16. júna 2015 žalobkyňa požiadala, aby sa vo vzťahu k spoločnostiam Brussels Airport a Brussels Airlines s určitými údajmi a informáciami obsiahnutými v replike a jej prílohách zaobchádzalo dôverne.
- 43 Komisia 31. júla 2015 podala do kancelárie Všeobecného súdu dupliku.
- 44 Listom doručeným do kancelárie Všeobecného súdu 24. augusta 2015 žalobkyňa požiadala, aby sa vo vzťahu k spoločnostiam Brussels Airport a Brussels Airlines s určitými údajmi a informáciami obsiahnutými v duplike a jej prílohách zaobchádzalo dôverne.
- 45 Uzneseniami zo 7. septembra 2015, BSCA/Komisia (T-818/14, neuvyverejnené, EU:T:2015:724), a zo 7. septembra 2015, BSCA/Komisia (T-818/14, neuvyverejnené, EU:T:2015:729), predseda deviatej komory Všeobecného súdu pripustil vstup spoločností Brussels Airport a Brussels Airlines do tohto konania ako vedľajších účastníkov na podporu návrhov Komisie a uviedol, že o opodstatnenosti žiadosti o zachovanie dôvernosti sa rozhodne neskôr.
- 46 Uznesením z 28. januára 2016, BSCA/Komisia (T-818/14, neuvyverejnené, EU:T:2016:75), predseda deviatej komory Všeobecného súdu vyhovel žiadosti o dôverné zaobchádzanie vo vzťahu k určitým informáciám obsiahnutým v žalobe a vo vyjadrení k žalobe, ako aj vo vzťahu k určitým údajom obsiahnutým vo viacerých prílohách, a vo zvyšku žiadosti o zachovanie dôvernosti odmietol. Ďalej bola žalobkyni tajomníkom určená lehota na poskytnutie verzie neobsahujúcej dôverné informácie, pokiaľ ide o dokumenty uvedené v bodoch 1 a 2 výroku uvedeného uznesenia, ktoré bolo doručené vedľajším účastníkom konania. Napokon bolo rozhodnuté, že o trovách konania sa rozhodne neskôr.
- 47 Listom z 2. marca 2016 podala žalobkyňa návrh na opravu uznesenia uvedeného v bode 46 vyššie.
- 48 Dňa 5. apríla 2016 Komisia doručila Belgickému kráľovstvu korigendum napadnutého rozhodnutia, pričom uviedla, že chyby, ktoré boli zistené v tomto rozhodnutí, nemajú žiaden vplyv na závery, ktoré sú v ňom sformulované.
- 49 Uznesením z 11. apríla 2016, BSCA/Komisia (T-818/14 REC, neuvyverejnené, EU:T:2016:302), predseda deviatej komory Všeobecného súdu vykonal opravu uznesenia z 28. januára 2016, uvedeného v bode 46 vyššie.
- 50 Uznesením z 13. apríla 2016, BSCA/Komisia (T-818/14, neuvyverejnené, EU:T:2016:712), predseda deviatej komory Všeobecného súdu uznesenie z 28. januára 2016, BSCA/Komisia (T-818/14, neuvyverejnené, EU:T:2016:75), zrušil a rozsah, v akom vyhovel žiadosti o zachovanie dôvernosti, rozšíril aj na ďalšie informácie a údaje.

- 51 Dňa 23. júna 2016 podala žalobkyňa návrh na prispôsobenie žaloby z dôvodu opráv, ktoré vykonala Komisia v napadnutom rozhodnutí prostredníctvom korigenda z 5. apríla 2016.
- 52 V dňoch 5. a 6. júla 2016 doručili spoločnosti Brussels Airlines a Brussels Airport do kancelárie Všeobecného súdu svoje vyjadrenia ako vedľajší účastníci konania.
- 53 Dňa 15. septembra 2016 doručila žalobkyňa do kancelárie Všeobecného súdu svoje pripomienky jednak k vyjadreniu vedľajších účastníkov, a to jednak spoločnosti Brussels Airlines, a jednak spoločnosti Brussels Airport, ako aj prílohy.
- 54 Dňa 22. septembra 2016 predložila Komisia svoje pripomienky k návrhu žalobkyne na prispôsobenie žaloby.
- 55 Rozhodnutím zo 6. októbra 2016 bola prejednávaná vec pridelená novému sudcovi spravodajcovi v záujme riadneho výkonu spravodlivosti.
- 56 Rozhodnutím z 11. októbra 2016 predseda ôsmej komory rozhodol, že prejednávaná vec nebude spojená s vecou T-474/16, Société wallonne des aéroports/Komisia.
- 57 Dňa 24. novembra 2016 spoločnosti Brussels Airport a Brussels Airlines podali každá osobitne svoje pripomienky k návrhu žalobkyne na prispôsobenie žaloby.
- 58 Dňa 12. januára 2017 požiadala Sowaer o vstup do konania ako vedľajší účastník na podporu návrhov žalobkyne, a to v rámci ústnej časti konania.
- 59 Uznesením z 9. marca 2017 bola Sowaer pripustená ako vedľajší účastník na podporu návrhov žalobkyne v rámci prípadnej ústnej časti konania.
- 60 Dňa 5. apríla 2017 Všeobecný súd rozhodol o postúpení tejto veci ôsmej rozšírenej komore.
- 61 Žalobkyňa, a na pojednávaní aj Sowaer, navrhujú, aby Všeobecný súd:
- zrušil články 3 až 6 napadnutého rozhodnutia,
 - zaviazal Komisiu na náhradu trov konania.
- 62 Komisia, Brussels Airport a Brussels Airlines navrhujú, aby Všeobecný súd:
- zamietol žalobu,
 - zaviazal žalobkyňu na náhradu trov konania.

Právny stav

O prípustnosti tabuliek predložených žalobkyňou

- 63 Žalobkyňa chcela na pojednávaní predložiť Všeobecnému súdu dve tabuľky, v ktorých mali byť uvedené číselné údaje obsiahnuté v napadnutom rozhodnutí.
- 64 Všeobecný súd na základe článku 85 ods. 3 svojho rokovacieho poriadku rozhodol, že sa na uvedené tabuľky bude nazeráť ako na neprípustné, a to z dôvodu, že žalobkyňa neodôvodnila oneskorenie pri ich predložení.

O veci samej

- 65 Žalobkyňa na podporu svojej žaloby uvádza deväť žalobných dôvodov. Prvý žalobný dôvod je založený na nesprávnom právnom posúdení a zjavne nesprávnom posúdení Komisie pri stanovení dátumu rozhodnutia o priznaní finančných prostriedkov zo strany regiónu Valónsko. Druhý žalobný dôvod je založený na premlčaní žalovaného nároku Komisie. Tretí žalobný dôvod je založený na nesprávnom právnom posúdení, skutkovom omyle a zjavne nesprávnom posúdení, ktorých sa Komisia dopustila v rámci kvalifikácie „Instrument Landing System“ (automatický pristávací systém, ďalej len „ILS“) ako investície hospodárskej povahy, ako aj na nedostatku odôvodnenia v rámci kvalifikácie ILS ako investície hospodárskej povahy. Štvrtý žalobný dôvod je založený na skutkovom omyle a zjavne nesprávnom posúdení, ktorých sa Komisia dopustila v rámci toho, že zohľadnila percentuálnu výšku 7 % zodpovedajúcu nevhodnému využívaniu investičných nákladov na nový letiskový terminál, ako aj na nedostatku odôvodnenia v rámci zohľadnenia tejto percentuálnej výšky. Piaty žalobný dôvod je založený na nesprávnom právnom posúdení, skutkových omyloch, zjavne nesprávnom posúdení a nedostatku odôvodnenia, ktorých sa Komisia dopustila v rámci stanovenia čistých súčasných hodnôt opatrení z rokov 2002 a 2003, pričom došlo k porušeniu článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Šiesty žalobný dôvod je založený na nesprávnom právnom posúdení, skutkových omyloch a zjavne nesprávnom posúdení, ktorých sa Komisia dopustila v rámci stanovenia čistých súčasných hodnôt opatrení z rokov 2002 a 2003, a teda v rámci výpočtu dodatočného poplatku, ktorý žalobkyňa platila od 4. apríla 2014. Siedmy žalobný dôvod je založený na nedostatku odôvodnenia a nesprávnom právnom posúdení, ktorých sa Komisia dopustila v rámci stanovenia sumy dodatočného poplatku, ktorý sa mal platiť od 1. januára 2016. Ôsmy žalobný dôvod je založený na nesprávnom právnom posúdení, skutkovom omyle, zjavne nesprávnom posúdení a nedostatku odôvodnenia, ktorých sa Komisia dopustila v rámci preskúmania daného trhu a údajného narušenia hospodárskej súťaže medzi letiskom Charleroi a letiskom Bruxelles National v dôsledku poskytnutia pomoci. Deviaty žalobný dôvod je založený na porušení zásady ochrany legitímnej dôvery.

O prvom žalobnom dôvode založenom na nesprávnom právnom posúdení a zjavne nesprávnom posúdení, ktorých sa Komisia dopustila v rámci stanovenia dátumu rozhodnutia o priznaní finančných prostriedkov zo strany regiónu Valónsko

- 66 Podľa názoru žalobkyne opatrenia z rokov 2002 a 2003 v skutočnosti spočívali v opatreniach prijatých v rozhodnutí z 20. júla 2000, ktoré bolo potvrdené rozhodnutím z 8. novembra 2000, takže tieto opatrenia predchádzali rozsudku z 12. decembra 2000, Aéroports de Paris/Komisia (T-128/98, EU:T:2000:290). V tejto súvislosti žalobkyňa poznamenáva, že investičný program naplánovaný pre letisko Charleroi, ktorý tvorí prílohu k dohode z roku 2002, je totožný s investičným programom, o ktorom rozhodol región Valónsko 20. júla 2000 a ktorý bol 8. novembra 2000 potvrdený. Žalobkyňa napokon zdôrazňuje, že jej obchodná stratégia, plánovaná v júli 2000, už zohľadňovala okrem iného nový terminál, parkovisko pre autá a predĺženie dráhy.
- 67 Žalobkyňa tiež tvrdí, že región Valónsko sa zaviazal poskytnúť pomoc 20. júla a 8. novembra 2000. Rozhodnutia prijaté v týchto dňoch boli záväzné, keďže boli dostatočne presné s ohľadom na daný projekt. Žalobkyňa dodáva, že uvedené rozhodnutia veľmi presahovali rámec zmluvy o budúcej zmluve, ktorá je už zo svojej podstaty abstraktná, a konkrétne upravovali uhrádzanie investícií. Uvedené rozhodnutia totiž nemožno považovať jednoducho len za vyhlásenia o úmysle, keďže stanovovali zásadný záväzok regiónu Valónsko, určenie celkovej hodnoty finančných prostriedkov na základe v tom čase dostupných informácií a s tým súvisiaci finančný plán. Žalobkyňa dodáva, že predmetné akty totiž obsahovali všetky informácie postačujúce na vyvodenie záveru, že išlo o neodvolateľné záväzky financovania. Dohoda z roku 2002 tieto rozhodnutia iba potvrdila. V tejto súvislosti žalobkyňa poznamenáva, že odkaz uvedený vo finančnom pláne spoločnosti Sowaer na rozhodnutia z 20. júla a 8. novembra 2000 zdôrazňuje ich záväzný charakter.

- 68 Žalobkyňa napokon poznamenáva, že priznanie opatrení, o ktorých sa rozhodlo rozhodnutiami z 20. júla a 8. novembra 2000, jej boli oznámené dávno pred 12. decembrom 2000.
- 69 Komisia navrhuje tento žalobný dôvod zamietnuť.
- 70 V tejto súvislosti treba predovšetkým pripomenúť, že v rozsudku z 12. decembra 2000, *Aéroports de Paris/Komisia* (T-128/98, EU:T:2000:290), Súd prvého stupňa dospel k záveru, že prevádzkovanie letiska, ktoré spočíva v poskytovaní letiskových služieb leteckým spoločnostiam, je hospodárskou činnosťou (pozri najmä body 107 a 120 uvedeného rozsudku).
- 71 Komisia napokon v odôvodneniach 346 a 347 napadnutého rozhodnutia uviedla tieto konštatovania:
- „(346) Do vydania rozsudku [z 12. decembra 2000, *Aéroports de Paris/Komisia* (T-128/98, EU:T:2000:290)] sa Komisia stále domnievala, že činnosť rozvoja a riadenia letiskovej infraštruktúry nepredstavuje hospodársku činnosť, ktorá by mohla patriť do pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ... Komisia po vydaní rozsudku [z 12. decembra 2000, *Aéroports de Paris/Komisia* (T-128/98, EU:T:2000:290)] konštatovala, že z dôvodu progresívnej liberalizácie trhu sa táto činnosť stala hospodárskou činnosťou. Rovnako sa to spresňuje v usmerneniach o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti... v bodoch 28 a 29: „od vydania rozsudku [z 12. decembra 2000, *Aéroports de Paris/Komisia* (T-128/98, EU:T:2000:290)] preto treba na prevádzku a výstavbu letiskovej infraštruktúry hľadieť tak, že patrí do rozsahu pôsobnosti kontroly štátnej pomoci. Naopak, z dôvodu neistoty, ktorá existovala pred rozsudkom [z 12. decembra 2000, *Aéroports de Paris/Komisia* (T-128/98, EU:T:2000:290)], mohli orgány verejnej moci legitímne vychádzať z toho, že financovanie letiskovej infraštruktúry nepredstavuje štátnu pomoc, a že teda takéto opatrenie nie je potrebné oznamovať Komisii. Z toho vyplýva, že Komisia nemôže na základe pravidiel o štátnej pomoci spochybňovať opatrenia financovania poskytnuté pred rozsudkom [z 12. decembra 2000, *Aéroports de Paris/Komisia* (T-128/98, EU:T:2000:290)]“.
- (347) Malo by sa preto určiť, či pomoc poskytnutá BSCA na prevádzku a výstavbu letiskovej infraštruktúry bola poskytnutá pred alebo po 12. decembri 2000, čo je dátum vydania rozsudku [*Aéroports de Paris/Komisia* (T-128/98, EU:T:2000:290)].“
- 72 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry kritériom na stanovenie momentu priznania pomoci je vydanie právne záväzného aktu, ktorým sa príslušný vnútroštátny orgán zaväzuje poskytnúť pomoc jej príjemcovi (rozsudok z 19. mája 2015, *Diputación Foral de Bizkaia/Komisia*, T-397/12, neuvverejnený, EU:T:2015:291, bod 33; pozri tiež v tomto zmysle rozsudky zo 14. januára 2004, *Fleuren Compost/Komisia*, T-109/01, EU:T:2004:4, body 73 a 74, a z 30. novembra 2009, *Francúzsko a France Télécom/Komisia*, T-427/04 a T-17/05, EU:T:2009:474, bod 321) na základe bezpodmienečného a právne záväzného príslubu (pozri v tomto zmysle rozsudok z 15. februára 2001, *Rakúsko/Komisia*, C-99/98, EU:C:2001:94, bod 38, a uznesenie z 5. októbra 2016, *Diputación Foral de Bizkaia/Komisia*, C-426/15 P, neuvverejnené, EU:C:2016:757, bod 30). Toto kritérium si nevyhnutne vyžaduje, aby príjemca pomoci mohol byť v čase priznania tejto pomoci identifikovaný.
- 73 Bod B 12 IV rozhodnutia z 20. júla 2000 s názvom „Podmienky rozvoja regionálnych letísk a s tým súvisiace opatrenia na ochranu životného prostredia. Rámcová dohoda“ znie:
- „Vláda schvaľuje smerovania investičného programu letiska [*Charleroi*] a poveruje ministra, ktorý má vo svojej právomoci letiskovú správu, aby jej predložil príslušný viacročný fyzický program.“
- 74 Z tohto rozhodnutia tak jasne vyplýva, že valónska vláda sa nezaviazala vo vzťahu k žalobkyni, že jej poskytne pomoc, ale na druhej strane že to iba príslušný minister sa zaviazal predstaviť uvedenej vláde vykonávacie opatrenia k investičnému programu. Napokon treba konštatovať, že žalobkyňa nie je identifikovaná ako potenciálny príjemca pomoci.

75 V bode B 15 ods. 2 rozhodnutia z 8. novembra 2000 s názvom „Vykonávanie rámcovej dohody z 20. júla 2000 o regionálnych letiskách. Viacročný investičný program týkajúci sa letiska [Charleroi]“ sa uvádza, že „viacročný fyzický investičný program na roky 2000 - 2004“ bol schválený valónskou vládou. Tento investičný program okrem iného vo svojom deviatom a desiatom odseku stanovuje:

„... je potrebné upraviť pôvodný zmluvný rámec upravujúci vzťahy medzi regiónom Valónsko a spoločnosťou BSCA, koncesionárom prevádzkujúcim letisko [Charleroi]; je tomu tak za účelom zvýšenia efektívnosti hospodárskeho subjektu v areáli letiska.

Bude tak potrebné prispôbiť existujúce dokumenty (dohoda o koncesii, priložená špecifikácia a protokoly) v závislosti od nového modelu, ktorý bude zvolený na financovanie investícií.“

76 Toto ustanovenie nenecháva žiaden priestor pre pochybnosti, pokiaľ ide o skutočnosť, že konkrétne záväzky medzi regiónom Valónsko a žalobkyňou záviseli od prispôsobenia vyššie uvedených dokumentov.

77 Z uvedeného vyplýva, že v rozpore s tým, čo tvrdí žalobkyňa, rozhodnutia z 20. júla a 8. novembra 2000 neobsahovali právne záväzné a konkrétne záväzky zo strany valónskej vlády voči žalobkyni. Ako napokon uznáva samotná žalobkyňa v replike, tieto rozhodnutia predstavovali záväzok valónskej vlády z hľadiska jej politických cieľov a boli výsledkom ministerského konsenzu v tejto vláde. Naopak hneď pri prvom prečítaní textu dohody z roku 2002 je zjavné, že až v tomto dokumente boli podrobnosti týkajúce sa infraštruktúry a služieb stanovené vo forme právnych záväzkov. Táto dohoda z roku 2002 sa totiž vyznačuje investičným programom, ako aj nákladmi, na ktoré sa zaviazal subjekt región Valónsko – Sowaer, a koncesným poplatkom, s uhrádzaním ktorého z titulu odplaty súhlasila žalobkyňa.

78 Z uvedeného tiež vyplýva, že vzhľadom na neexistenciu záväzných a konkrétnych záväzkov v rozhodnutiach z 20. júla a 8. novembra 2000 tvrdenia žalobkyne týkajúce sa údajnej zhody medzi tabuľkou priloženou k dohovoru z roku 2002, uzavretého medzi žalobkyňou a spoločnosťou Sowaer, a tabuľkou rozhodnutí z 20. júla a 8. novembra 2000, údajného oznámenia rozhodnutia z 20. júla 2000 pred dňom vydania rozsudku z 12. decembra 2000, Aéroports de Paris/Komisia (T-128/98, EU:T:2000:290), a vyjednávaní, ktoré od septembra 2000 prebiehali medzi ňou a spoločnosťou Ryanair, nie sú relevantné a musia sa odmietnuť.

79 Napokon nie je spochybnené, že infraštruktúru žalobkyni poskytla spoločnosť Sowaer. Táto spoločnosť pritom bola založená až 1. júla 2001.

80 Zo všetkého, čo je uvedené vyššie, vyplýva, že prvý žalobný dôvod sa musí zamietnuť.

O druhom žalobnom dôvode založenom na premlčaní žalovaného nároku Komisie

81 Svojím druhým žalobným dôvodom žalobkyňa tvrdí, že vo vzťahu k pomoci priznanej v roku 2000 uplynula desaťročná premlčacia lehota podľa článku 15 ods. 1 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúceho podrobné pravidlá na uplatňovanie článku [108 ZFEÚ] (Ú. v. ES L 83, 1999, s. 1; Mim. vyd. 08/001, s. 339), keďže medzi momentom jej priznania a 20. aprílom 2011, kedy Komisia zaslala Belgickému kráľovstvu prvú žiadosť o informácie vo veci pomoci, ktorá je predmetom napadnutého rozhodnutia, uplynulo viac ako desať rokov.

82 Komisia navrhuje tento žalobný dôvod zamietnuť.

83 V tejto súvislosti treba uviesť, že tento žalobný dôvod je založený len na predpoklade, podľa ktorého mala byť sporná pomoc poskytnutá na základe rozhodnutí z 20. júla a 8. novembra 2000.

84 V rámci preskúmania prvého žalobného dôvodu sa pritom konkrétne konštatovalo, že sporná pomoc nebola poskytnutá na základe rozhodnutí z 20. júla a 8. novembra 2000, ale na základe dohody z roku 2002, čo je menej než desať rokov medzi priznaním pomoci a zaslaním prvej žiadosti o informácie zo strany Komisie Belgickému kráľovstvu 20. apríla 2011, takže tento predpoklad je chybný.

85 Z uvedeného vyplýva, že druhý žalobný dôvod sa taktiež musí zamietnuť.

O treťom žalobnom dôvode založenom na nesprávnom právnom posúdení, skutkovom omyle a zjavne nesprávnom posúdení, ktorých sa Komisia dopustila v rámci kvalifikácie ILS ako investície hospodárskej povahy, ako aj na nedostatku odôvodnenia v rámci kvalifikácie ILS ako investície hospodárskej povahy

86 Svojím tretím žalobným dôvodom žalobkyňa v rámci prvej časti v podstate Komisii vytýka, že sa dopustila nesprávneho právneho posúdenia a zjavne nesprávneho posúdenia v rámci kvalifikácie ILS ako investície hospodárskej povahy, ako aj nedostatku odôvodnenia v rámci kvalifikácie ILS ako investície hospodárskej povahy

87 Podľa názoru žalobkyne je ILS systémom umožňujúcim lietadlám približovať sa k pristávacej dráhe za zlej viditeľnosti. Celý tento systém sa skladá v podstate z troch častí: prvá časť, ktorou je „localizer“, zabezpečuje bočné navádzanie lietadla, druhá časť, ktorou je „glide slope“, zabezpečuje vertikálne navádzanie lietadla, a tretia časť, ktorou sú „indikátory vzdialenosti“, signalizuje približovanie sa k dráhe. ILS by sa tak mal považovať za zariadenie nevyhnutné pre letovú navigáciu a pre bezpečnosť, bezpečnostnú ochranu a uvádzanie dráh a zariadení do súladu s predpismi. V tejto súvislosti žalobkyňa poukazuje na to, ako tento systém kvalifikoval Belgocontrol (belgický úrad leteckej kontroly), ako aj Eurocontrol. Okrem toho odkazuje na to, čo sa vo vzťahu k ILS uvádza v nariadení Komisie (ES) č. 2096/2005 z 20. decembra 2005, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na poskytovanie leteckých navigačných služieb (Ú. v. EÚ L 335, 2005, s. 13), nariadení Komisie (ES) č. 859/2008 z 20. augusta 2008, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91, pokiaľ ide o spoločné technické požiadavky a správne postupy uplatniteľné na obchodnú leteckú dopravu (Ú. v. EÚ L 254, 2008, s. 1), nariadení Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 2012, s. 1), a nariadení Komisie (EÚ) č. 139/2014 z 12. februára 2014, ktorým sa stanovujú požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letísk podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 44, 2014, s. 1). Žalobkyňa uvádza, že vzhľadom na to, že poskytovanie letových navigačných služieb sa v nariadení Európskeho Parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (Ú. v. EÚ L 96, 2004, s. 10; Mim. vyd. 07/008, s. 31), ako aj v usmerneniach, považuje za nehospodársku službu, ILS ako nástroj nevyhnutný pre leteckú navigáciu nemá hospodársky charakter. Skutočnosť, že inštalácia ILS nie je vyžadovaná právnymi predpismi, na tom nič nemení.

88 Žalobkyňa Komisii navyše vytýka, že neodôvodnila dôvody, z ktorých ILS kategórie III nie je súčasťou zariadení potrebných pre leteckú navigáciu, ktoré nemajú hospodársky charakter.

89 V rámci druhej časti tohto žalobného dôvodu žalobkyňa tvrdí, že činnosť súvisiaca s návěstidlami na dráhach je tiež činnosťou, ktorá nemá hospodársku povahu.

90 Komisia navrhuje tento žalobný dôvod zamietnuť.

91 Treba pripomenúť, že Komisia v odôvodnení 367 napadnutého rozhodnutia uviedla nasledujúce:

„Komisia naopak považuje za hospodárske investície a rozsiahle opravy týkajúce sa systému ILS kategórie III... a návěstídiel na dráhach. Tieto náklady sa teda neviažu na výkon verejnej moci, ale sú neoddeliteľne späté s komerčnou prevádzkou infraštruktúry, ktorá pozostáva z jej sprístupňovania leteckým dopravcom za uspokojivých bezpečnostných podmienok.

Najmä zaistenie bezpečnosti pozemnej prevádzky (aj počas pristávania a odletu) je nevyhnutnou súčasťou komerčnej prevádzky letiska, a je teda hospodárskej povahy. V nedávnom rozhodnutí Komisie o letisku v Marseille... sa bezpečnosť prevádzky okrem iného vylúčila z rozsahu pôsobnosti ‚nehospodárskych‘ činností.“

92 Predovšetkým treba uviesť, že žalobkyňa nespochybnila konštatovanie Komisie, podľa ktorého sú ILS a návěstídlá na dráhach samostatnými zariadeniami.

93 Pokiaľ pritom ide o návěstídlá na dráhach, tak ako správne zdôraznila Komisia, ktorá vznáša námietku neprípustnosti tejto časti žalobného dôvodu, žalobkyňa nepredložila žiadne tvrdenie, podľa ktorého by malo ísť o činnosť, ktorá nemá hospodársku povahu.

94 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že podľa článku 21 prvého odseku Štatútu Súdneho dvora Európskej únie, uplatniteľného na konanie pred Všeobecným súdom v zmysle článku 53 prvého odseku tohto štatútu, a podľa článku 76 písm. d) rokovacieho poriadku, každá žaloba musí obsahovať predmet konania, dôvody a tvrdenia, na ktorých je žaloba založená, ako aj stručné zhrnutie uvedených dôvodov.

95 Podľa ustálenej judikatúry musia byť tieto údaje dostatočne jasné a presné, aby umožnili žalovanému pripraviť si svoju obranu a Všeobecnému súdu rozhodnúť o žalobe prípadne bez ďalších podporných informácií. S cieľom zabezpečiť právnu istotu a riadny výkon spravodlivosti sa pre prípustnosť žaloby vyžaduje, aby podstatné skutkové a právne okolnosti, na ktorých sa táto žaloba zakladá, prinajmenšom stručne, no koherentne a zrozumiteľne vyplývali z textu samotnej žaloby (uznesenie zo 7. novembra 2013, *Arbos/Komisia*, C-615/12 P, neuvyverejnené, EU:C:2013:742, bod 33; pozri tiež rozsudok z 25. októbra 2012, *Arbos/Komisia*, T-161/06, neuvyverejnený, EU:T:2012:573, bod 23 a citovanú judikatúru).

96 Treba pritom konštatovať, že žaloba v tejto súvislosti nie je v súlade s článkom 76 písm. d) rokovacieho poriadku, keďže žalobkyňa len čisto poukázala na nehospodársky charakter činnosti súvisiacej s návěstídlami na dráhach, no neuviedla v tomto smere žiadne tvrdenie. Vyplýva z toho, že druhá časť tretieho žalobného dôvodu sa musí vyhlásiť za neprípustnú.

97 Pokiaľ ide o preskúmanie tvrdení žalobkyne na podporu nehospodárskeho charakteru ILS kategórie III, treba pripomenúť, že hospodárskou činnosťou je každá činnosť spočívajúca v ponúkaní tovaru alebo služieb na danom trhu (rozsudok z 24. októbra 2002, *Aéroports de Paris/Komisia*, C-82/01 P, EU:C:2002:617, bod 79), pričom táto činnosť je protikladom činností, ktoré patria do rámca výkonu právomocí orgánu verejnej moci.

98 V prejednávanej veci tak treba posúdiť, či sa predmetná činnosť svojou povahou, svojím predmetom a pravidlami, ktorým podliehajú, viaže na výkon právomocí, ktoré sú typické pre právomocí orgánu verejnej moci (pozri v tomto zmysle rozsudok z 19. januára 1994, *SAT Fluggesellschaft*, C-364/92, EU:C:1994:7, bod 30).

99 V tejto súvislosti platí, že činnosťami patriacimi do výkonu verejnej moci sú typicky činnosti kontroly a poriadku vo vzdušnom priestore (pozri v tomto zmysle rozsudky z 19. januára 1994, *SAT Fluggesellschaft*, C-364/92, EU:C:1994:7, bod 30, a z 26. marca 2009, *SELEX Sistemi Integrati/Komisia*, C-113/07 P, EU:C:2009:191, bod 71).

- 100 Treba pripomenúť, že ILS kategórie III je, tak ako ho vymedzila Komisia bez toho, aby jej žalobkyňa odporovala, nástrojom na približovanie sa k zemi, ktorý využíva rádiový signál na zvýšenie presnosti pristávania lietadla blížiaceho sa k pristávacej dráhe a ktorý tak umožňuje bezrizikové pristátie za nepriaznivých meteorologických podmienok.
- 101 Ako vyplýva z odpovedí žalobkyne a spoločnosti Sowaer, ktorá žalobkyňu podporovala na pojednávaní, v odpovedi na otázku Všeobecného súdu, ako aj zo skutočností uvedených v spise, ide o nástroj, ktorý je užitočný pre leteckú navigáciu v štádiu pristávania, ba až potrebný alebo nevyhnutný pre určité letiská vzhľadom na povahu ich premávky, a to napriek tomu, že v zmysle belgických alebo medzinárodných bezpečnostných noriem, ktoré sa uplatňujú v sektore leteckej navigácie, nie je povinný. Letisko, ktoré takýmto zariadením nie je vybavené, sa môže potýkať s tým, že letecké spoločnosti z neho nebudú chcieť pravidelne lietať z dôvodu problémov pri pristávaní, ktoré môžu nastať v prípade nepriaznivých meteorologických podmienok.
- 102 Ak by však aj tento nástroj bol povinný, a hoci je aj nespochybniteľné, že tak ako ostatné systémy prispieva k bezpečnosti pristávania, neprispieva ani ku kontrole a poriadku vo vzdušnom priestore, ako na pojednávaní pripustila žalobkyňa a vedľajší účastník konania na jej podporu, ani k žiadnej ďalšej činnosti patriacej do právomocí orgánu verejnej moci, ku ktorej uskutočňovaniu môže dôjsť na letisku. Tento nástroj prispieva k poskytovaniu služieb, ktoré civilné letisko v kontexte hospodárskej súťaže ponúka leteckým spoločnostiam v zmysle jeho všeobecnej činnosti, ktorá je činnosťou hospodárskej povahy (pozri v tomto zmysle rozsudok z 24. októbra 2002, *Aéroports de Paris/Komisia*, C-82/01 P, EU:C:2002:617, bod 78).
- 103 Ďalej treba poznamenať, že žalobkyňa nespochybnila tvrdenie Komisie, podľa ktorého má absencia takéhoto zariadenia jedine za dôsledok to, že za určitých meteorologických podmienok letecké spoločnosti lietajúce z letiska rušia svoje lety alebo ich presmerúvajú na iné letiská, ktoré takéto zariadenie majú. Letisko, ktoré nie je vybavené ILS kategórie III, sa tak nachádza v menej priaznivom konkurenčnom postavení než letisko, na ktorom je takéto zariadenie nainštalované, pričom však toto konštatovanie neumožňuje dospieť k záveru, že uvedené zariadenie nemožno kvalifikovať ako činnosť hospodárskej povahy.
- 104 Tvrdenie žalobkyne, podľa ktorého Belgické kráľovstvo v rámci správneho konania, ktoré predchádzalo napadnutému rozhodnutiu, vyhlásilo, že systém ILS kategórie III považuje za „nevyhnutný na to, aby mohlo ponúkať priestor pre fungovanie leteckých spoločností s odparkovanými lietadlami a pravidelnými linkami“, nemôže zmeniť toto posúdenie.
- 105 Z obsahu činnosti týkajúcej sa ponúkajúceho priestoru pre fungovanie leteckých spoločností s „odparkovanými lietadlami a pravidelnými linkami“ nemožno vyvodiť, že táto činnosť patrí do výkonu právomocí orgánu verejnej moci.
- 106 Z toho vyplýva, že žalobkyňa sa nemôže opodstatnene odvolávať na údajnú požiadavku týkajúcu sa leteckej navigácie, ktorá si vyžaduje ILS kategórie III, s tým cieľom, aby toto zariadenie patrilo do výkonu právomocí orgánu verejnej moci, a teda sa nepovažovalo za systém hospodárskej povahy.
- 107 Ďalšie tvrdenia žalobkyne tento záver nijako nespochybňujú.
- 108 Skutočnosť, že podľa názoru žalobkyne Belgocontrol považuje ILS kategórie III za zariadenie pomoci pri navigácii a že Eurocontrol ho vymedzuje ako jeden z troch pristávacích systémov umožňujúcich schopnosť presného približovania sa z hľadiska navigácie, neznamená, že sa toto zariadenie zúčastňuje na právomociach orgánu verejnej moci, a to vzhľadom na konštatovania uvedené v bode 102 vyššie.
- 109 Odkaz na bod 14 prílohy I k nariadeniu č. 965/2012, podľa ktorého sa „činnosť približovania kategórie III vykonáva za pomoci ILS“, sa týka iba definície na účely technických požiadaviek stanovených v uvedenom nariadení. Rovnako to platí, pokiaľ ide o odkaz obsiahnutý v podčasti E prílohy

k nariadeniu č. 859/2008, ktorá nahrádza prílohu III nariadenia Rady (EHS) č. 3922/91 zo 16. decembra 1991 o harmonizácii technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva (Ú. v. ES L 373, 1991, s. 4; Mim. vyd. 07/001, s. 348).

- 110 Napokon, hoci je pravda, že prevádzkovateľ letiska musí dbať na to, aby sa stanovili a uplatňovali prostriedky a postupy s cieľom zaručiť bezpečné podmienky pre „prevádzku letiska za podmienok nízkej viditeľnosti“ [príloha IV nariadenia č. 139/2014, časť ADR.OPS.B.045, „Prevádzka za podmienok nízkej viditeľnosti“, písm. a)], predsa len z toho nevyplýva, že inštalácia ILS kategórie III prispieva k výkonu právomocí orgánu verejnej moci, a to vzhľadom na konštatovania uvedené v bode 102 vyššie.
- 111 Žalobkyňa ešte tvrdí, že ILS kategórie III ako zariadenie pre leteckú navigáciu nemá hospodársky charakter, keďže podľa odôvodnenia 5 nariadenia č. 550/2004 „poskytovanie letových prevádzkových [navigačných – *neoficiálny preklad*] služieb podľa... nariadenia je spojené s výkonom právomocí verejného orgánu, ktorý nemá hospodársky charakter oprávňujúci uplatňovanie pravidiel zmluvy o hospodárskej súťaži“.
- 112 V tejto súvislosti treba uviesť, že nariadenie č. 550/2004 patrí do kontextu ustanovení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (Ú. v. EÚ L 96, 2004, s. 1), ktorého článok 2 vymedzuje jednotlivé pojmy. Z článku 2 bodu 4 nariadenia č. 549/2004 vyplýva, že „letové navigačné služby“ zahŕňajú „letové prevádzkové služby, spojovacie, navigačné a vyhľadávacie služby, meteorologické služby pre leteckú navigáciu a letecké informačné služby“. Článok 2 bod 30 nariadenia č. 549/2004 vymedzuje „navigačné služby“ ako „zariadenia a služby, ktoré poskytujú lietadlu informácie o polohe a čase“. Tieto navigačné služby sa tak odlišujú od „letových prevádzkových služieb“, vymedzených v článku 2 bode 11 nariadenia č. 549/2004, ktoré zahŕňajú okrem iného „službu riadenia letovej prevádzky, ktorá je samotná vymedzená v článku 2 bode 1 tohto nariadenia ako služba, ktorej účelom je zabránenie zrážke medzi lietadlami, ako aj urýchlenie a zachovanie riadneho toku letovej prevádzky. Tak „navigačné služby“, ako aj „letové prevádzkové služby“, sú, tak ako je uvedené vyššie, zahrnuté v „letových navigačných službách“. Zariadenie, akým je ILS kategórie III, ktorý poskytuje lietadlám informácie o polohe vzhľadom na dráhu na účely ich pristátia, jasne patrí medzi navigačné služby vo vyššie uvedenom zmysle.
- 113 Hoci pritom odôvodnenie 5 nariadenia č. 550/2004, na ktoré poukazuje žalobkyňa, zrejme svedčí o tom, že „letové navigačné služby“ sú spojené s výkonom právomocí orgánu verejnej moci, v odôvodnení 13 tohto nariadenia, ktoré je konkrétnejšie, sa výslovne uvádza, že „navigačné služby“, ako aj niektoré iné služby leteckej navigácie, musia byť organizované podľa trhových podmienok, pri súčasnom zohľadní špecifických črt takýchto služieb a zachovaní vysokej úrovne bezpečnosti. Z rozličných ustanovení uvedeného nariadenia totiž vyplýva, že poverenie poskytovateľov letových prevádzkových služieb alebo poskytovateľov meteorologických služieb sa môže uskutočniť tak, že nebudú rešpektované trhové zásady, no žiadne ustanovenie podobnej povahy sa neuplatňuje na navigačné služby. V dôsledku uvedeného napriek tomu, že odôvodnenie, na ktoré poukazuje žalobkyňa, má zovšeobecňujúci charakter, nevyúsťuje v žiadne konkrétne ustanovenie, ktoré by mohlo viesť k záveru, že ILS kategórie III, ktorý je zariadením navigačných služieb, patrí do rámca výkonu verejnej moci, a nie do rámca hospodárskej činnosti, ktorá sa uskutočňuje za trhových podmienok.
- 114 Podľa ustálenej judikatúry pritom odôvodnenia aktu Únie nemajú záväznú právnu silu a nemožno sa ich dovolávať s cieľom uplatňovania výnimky zo samotných ustanovení dotknutého aktu (pozri rozsudok z 2. apríla 2009, Tyson Parketthandel, C-134/08, EU:C:2009:229, bod 16 a citovaná judikatúra) alebo, *a fortiori*, z pravidiel stanovených v Zmluve o FEÚ, ako napríklad v článkoch 107 a 108 ZFEÚ týkajúcich sa pomoci poskytnutej štátmi, a to najmä obmedzením rozsahu ich pôsobnosti v porovnaní s tým rozsahom, ktorý vyplýva z výkladu ich znenia a ich účelu zo strany súdu Únie.

- 115 Žalobkyňa napokon poukazuje na odsek 35 usmernení, z ktorého vyplýva, že „na letisku sú činnosti ako kontrola letovej prevádzky, práca policajných, colných a protipožiarnych orgánov a činnosti potrebné na zabezpečenie civilného letectva pred protiprávnymi činmi a investície do infraštruktúry a vybavenia potrebných na vykonávanie týchto činností... vo všeobecnosti považované za činnosti nehospodárskej povahy“.
- 116 V odseku 35 usmernení sa však nezmieňujú zariadenia alebo inštalácie na približovanie sa k zemi, a navyše žalobkyňa nespochybnila pripomienku Komisie, podľa ktorej len preto, že určité zariadenie posilňuje bezpečnosť, nemusí sa nevyhnutne kvalifikovať ako zariadenie, ktoré nemá hospodársku povahu.
- 117 Z uvedeného vyplýva, že Komisia sa tým, že ILS kategórie III kvalifikovala ako systém, ktorý má hospodársku povahu, nedopustila nesprávneho právneho posúdenia, ktoré namieta žalobkyňa.
- 118 Pokiaľ ide napokon o tvrdenie žalobkyne, podľa ktorého Komisia dostatočne neodôvodnila dôvody, z ktorých systém ILS kategórie III má hospodársku povahu, toto tvrdenie sa tiež musí odmietnuť.
- 119 Treba totiž konštatovať, že okrem toho, že z odôvodnenia 367 napadnutého rozhodnutia jasne vyplýva, že podľa Komisie „zaistenie bezpečnosti pozemnej prevádzky (aj počas pristávania a odletu) je nevyhnutnou súčasťou komerčnej prevádzky letiska, a je teda hospodárskej povahy“ samotná formulácia tretieho žalobného dôvodu zo strany žalobkyne dostatočne potvrdzuje, že žalobkyňa riadne porozumela dôvodom, pre ktoré Komisia dospela k záveru, že ILS kategórie III sa má považovať za systém, ktorý má hospodársku povahu. Odôvodnenie 367 napadnutého rozhodnutia tak umožnilo žalobkyňi poznať odôvodnenie napadnutého rozhodnutia a Všeobecnému súdu preskúmať toto odôvodnenie (pozri v tomto zmysle rozsudok z 13. januára 2004, Thermenhotel Stoiser Franz a i./Komisia, T-158/99, EU:T:2004:2, bod 94).
- 120 Zo všetkého, čo je uvedené vyššie, vyplýva, že tretí žalobný dôvod sa musí zamietnuť.

O štvrtom žalobnom dôvode založenom na skutkovom omyle a zjavne nesprávnom posúdení, ktorých sa Komisia dopustila v rámci toho, že zohľadnila percentuálnu výšku 7 % zodpovedajúcu nehospodárskemu využívaniu investičných nákladov na nový letiskový terminál, ako aj na nedostatku odôvodnenia v rámci zohľadnenia tejto percentuálnej výšky

- 121 Štvrtým žalobným dôvodom žalobkyňa Komisii vytýka jednak to, že sa dopustila skutkového omylu a zjavne nesprávneho posúdenia v rámci toho, že zohľadnila percentuálnu výšku zodpovedajúcu nehospodárskemu využívaniu investičných nákladov na nový letiskový terminál, a jednak nedostatok odôvodnenia v rámci zohľadnenia tejto percentuálnej výšky.
- 122 Pokiaľ ide o nový letiskový terminál, žalobkyňa Komisii v podstate vytýka to, že použila zlý rozdeľovací kľúč na rozlíšenie nehospodárskych činností od hospodárskych činností. Žalobkyňa tak tvrdí, že z jej správy doručenej Komisii 8. apríla 2014 vyplýva, že 14,9 % pripadá na priestory, ktorých používanie má nehospodársku povahu, a 85,1 % na priestory, ktorých používanie má hospodársku povahu.
- 123 Komisia navrhuje tento žalobný dôvod zamietnuť.
- 124 Treba pripomenúť, že Komisia v odôvodnení 366 napadnutého rozhodnutia uviedla:

„Komisia považuje za nehospodárske aj náklady spojené s investíciami a údržbou budov a zariadení používaných na hospodárske aj nehospodárske činnosti, a to v pomere zodpovedajúcom ich využitiu na nehospodársku činnosť. Konkrétne 7 % nákladov na investície vynaložené na nový terminál sa

môžu považovať za nehospodárske, lebo 7 % plochy terminálu sa využíva na účely policajných služieb, colných služieb, strážnikov zodpovedných za osobnú prehliadku cestujúcich a batožiny, ako aj strážnikov služieb verejnosti regiónu Valónsko zodpovedných za bezpečnosť miesta.“

- 125 Predovšetkým treba pripomenúť, že hoci v oblasti štátnej pomoci Komisia disponuje širokou mierou voľnej úvahy, ktorej výkon zahŕňa posúdenia ekonomickej povahy, ktoré sa musia vykonať v kontexte Európskej únie, neznamená to, že súd Únie nesmie preskúmať výklad Komisie týkajúci sa údajov ekonomickej povahy (rozsudok z 2. septembra 2010, Komisia/Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, bod 64).
- 126 Podľa judikatúry Súdneho dvora totiž súd Únie musí nielen preveriť vecnú presnosť predložených dôkazov, ich spoľahlivosť a súladnosť, ale aj preskúmať, či tieto dôkazy predstavujú celok relevantných údajov, ktoré musia byť zohľadnené pri posúdení komplexnej situácie, a či sú spôsobilé podložiť závery, ktoré sa z nich vyvodili (rozsudok z 2. septembra 2010, Komisia/Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, bod 65; pozri tiež analogicky rozsudok z 15. februára 2005, Komisia/Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, bod 39).
- 127 Súdu Únie však neprináleží, aby v rámci tohto preskúmania nahradil ekonomické posúdenie Komisie svojím vlastným posúdením. Preskúmanie vykonávané súdmi Únie v súvislosti s komplexnými ekonomickými posúdeniami Komisie má zúžený charakter a musí sa nevyhnutne obmedziť na overenie dodržiavania procesných pravidiel a povinnosti odôvodnenia, na overenie vecnej správnosti skutkových zistení, ako aj neexistencie zjavne nesprávneho posúdenia a zneužitia právomoci (pozri rozsudok z 2. septembra 2010, Komisia/Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, bod 66 a citovanú judikatúru). V tejto súvislosti, pokiaľ má Komisia na účel preverenia, či určité opatrenie patrí do pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ, uplatniť kritérium súkromného investora, použitie tohto kritéria si vo všeobecnosti vyžaduje od Komisie komplexné ekonomické posúdenie (pozri v tomto zmysle rozsudok z 2. septembra 2010, Komisia/Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, bod 68).
- 128 Práve z hľadiska týchto kritérií týkajúcich sa rozsahu úrovne kontroly, ktorú súdu Únie priznáva judikatúra, treba preskúmať štvrtý až siedmy žalobný dôvod.
- 129 Už na tomto mieste treba konštatovať, že žalobkyňa nespochybnila vyhlásenie, ktoré Komisia uviedla vo vyjadrení k žalobe a podľa ktorého ju Belgické kráľovstvo trikrát informovalo (listami z 24. februára, 21. marca a 4. apríla 2014), že nehospodárske investičné náklady na nový terminál sú vo výške 7 % celkových nákladov uskutočnenej investície.
- 130 Žalobkyňa vo svojej správe z 8. apríla 2014, doručenej Komisii a vysvetľujúcej, že 14,9 % plochy nového terminálu je určených na nehospodárske účely, pridala k priestorom využívaným výlučne federálnou políciou a ďalšími útvarmi vykonávajúcimi úlohy verejnej moci alebo bezpečnosti, ktoré označila za priestory určené pre „úlohy vo verejnom záujme“ a ktoré predstavujú 7 % plochy terminálu, 7 % plochy, na ktorej sa nachádzajú technické zariadenia, akými sú zariadenie určené na vykurovanie, 7 % bežnej plochy pre pohyb osôb, akými sú plochy zodpovedajúce schodom a chodbám, ktoré označila za „spoločné letiskové“ priestory, a 100 % plochy, na ktorej sa vo vzťahu k verejnosti alebo tovaru vykonávajú vyššie uvedené úlohy verejnej moci alebo bezpečnosti, akými sú úlohy určené na kontrolu pasov, ktoré označila za „spoločné verejné“ priestory.
- 131 V tejto súvislosti treba konštatovať, že hoci tak, ako to uviedla žalobkyňa v odpovedi na otázku Všeobecného súdu na pojednávaní, cestujúci používajú chodby predovšetkým na účely výkonu colných kontrol, na druhej strane k výkonu verejnej moci nijako nedochádza na týchto chodbách, ale iba v priestoroch osobitne vyhradených pre tieto kontroly. Okrem toho, ako správne uviedla Komisia na pojednávaní, miesta určené na prechod, ako ani kaviarne, nemožno považovať za priestory, v ktorých sa vykonávajú právomoci orgánu verejnej moci.

- 132 Dôvod, pre ktorý by metodológia, ktorú žalobkyňa zvolila na stanovenie rozdeľovacieho kľúča, bola vhodnejšia než metodológia, ktorú trikrát (listami z 24. februára, 21. marca a 4. apríla 2014) oznámilo Belgické kráľovstvo a ktorú Komisia akceptovala, z preskúmania okolností prejednávanej veci nevyplýva.
- 133 V tejto súvislosti treba uviesť, že na rozdiel od toho, čo tvrdila žalobkyňa na pojednávaní, výška 7 % pripadajúca na priestory, ktorých používanie má nehospodársku povahu, nie je vágnym alebo vymysleným odhadom belgickej vlády, pretože, tak ako to vyplýva z odpovede belgickej vlády na otázku Komisie z 11. marca 2014, „plány... slúžili ako základ pre tento výpočet“.
- 134 Žalobkyňa na pojednávaní ešte uviedla, že letisko Charleroi je letiskom, ktoré podlieha neustálym zmenám, na rozdiel od veľkých letísk, akými sú Paris-Charles-de-Gaulle (Francúzsko) alebo Londres-Heathrow (Spojené kráľovstvo), na ktorých je počet cestujúcich konštantný už 20 rokov, takže pomerná časť priestorov využívaných na nehospodárske účely sa na letisku Charleroi mení.
- 135 Avšak aj za predpokladu, že by sa toto tvrdenie ukázalo ako správne, treba konštatovať, že žalobkyňa nevedela preukázať zmeny na letisku Charleroi v čase medzi tromi listami belgickej vlády z 24. februára, 21. marca a 4. apríla 2014 a jej vlastnou správou z 8. apríla 2014, t. j. štyri dni po poslednom liste uvedenej vlády.
- 136 Za týchto okolností treba konštatovať, že nemožno usudzovať, že sa Komisia dopustila skutkového omylu alebo zjavne nesprávneho posúdenia, keď na základe vlastných údajov, ktoré jej poskytlo Belgické kráľovstvo, dospela k záveru, že 7 % celkovej plochy letiska je určených pre činnosti nehospodárskej povahy, a v napadnutom rozhodnutí neodkázala na správu z 8. apríla 2014.
- 137 Pokiaľ ide napokon o údajný nedostatok odôvodnenia napadnutého rozhodnutia v tejto súvislosti, treba uviesť, že z odôvodnenia 366 napadnutého rozhodnutia jasne vyplýva rozdeľovací kľúč použitý Komisiou, ktorý, tak ako bolo uvedené vyššie, trikrát poskytla belgická vláda. Hoci navyše aj Komisia v odôvodnení 366 napadnutého rozhodnutia nezmenila správu žalobkyne z 8. apríla 2014, treba konštatovať, že jednak z odôvodnenia 22 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že toto druhé uvedené odôvodnenie sa výslovne týka správy belgických úradov z 5. mája 2014, v ktorej sa uvádza, že „percentuálna výška plochy pripadajúcej na nehospodárske služby vo verejnom záujme, vo vzťahu k priestorom pripadajúcim na hospodárske činnosti, je 14,9 %“, a jednak že Komisia jasne odôvodnila dôvody, pre ktoré údaje, ktoré trikrát poskytlo Belgické kráľovstvo (listami z 24. februára, 21. marca a 4. apríla 2014), majú byť akceptované, čo nevyhnutne umožnilo žalobkyni porozumieť dôvodom, pre ktoré jej vlastné údaje nemôžu byť akceptované, a Všeobecnému súdu vykonať svoje preskúmanie. Komisia totiž tým, že uviedla, že „7 % investičných nákladov na nový terminál možno považovať za náklady nehospodárskej povahy, pretože 7 % plochy terminálu zaberajú služby polície, colnice, pracovníkov zodpovedných za prehliadku cestujúcich a batožiny, ako aj pracovníkov útvaru Service Public de la Wallonie, zodpovedných za bezpečnosť daných priestorov“, v podstate spresnila, že len náklady, ktoré sú svojou povahou nevyhnutne spojené s takýmito službami, sú nehospodárskej povahy, čomu napokon žalobkyňa riadne porozumela, tak ako to vyplýva z tvrdení, ktoré uviedla na podporu tohto žalobného dôvodu.
- 138 Štvrtý žalobný dôvod je preto potrebné zamietnuť.

O piatom žalobnom dôvode založenom na nesprávnom právnom posúdení, skutkových omyloch, zjavne nesprávnom posúdení a nedostatku odôvodnenia, ktorých sa Komisia dopustila v rámci stanovenia čistých súčasných hodnôt opatrení z rokov 2002 a 2003, pričom došlo k porušeniu článku 107 ods. 1 ZFEÚ

- 139 Svojím piatym žalobným dôvodom žalobkyňa v podstate napáda posúdenie kritéria súkromného investora v trhovej ekonomike zo strany Komisie. Podľa žalobkyne sú tak metóda, ako aj určité činitele výpočtu, ktoré Komisia použila, nesprávne. Tento žalobný dôvod pozostáva zo siedmich častí.
- 140 Predtým ako preskúmam jednotlivé časti piateho žalobného dôvodu, treba hneď na úvod reagovať na výhradu žalobkyne, podľa ktorej štúdia z roku 2001 s názvom „Risk Premiums for Other Markets“ (Rizikové prirážky pre ďalšie trhy) nebola dostupná na internetovej adrese uvádzanej Komisiou.
- 141 V tejto súvislosti stačí konštatovať, že okrem toho, že táto štúdia bola uvedená v poznámke pod čiarou vloženou pod odôvodnenie 437 napadnutého rozhodnutia, v každom prípade skutočnosť, že príslušná internetová adresa uvádzaná Komisiou nebola dostupná, nemôže spôsobiť, že sa v prejednávanej veci bude napadnuté rozhodnutie považovať v tomto smere za nedostatočne odôvodnené.

– O prvej časti týkajúcej sa výpočtu investičných nákladov, ktoré sa ešte mali vynaložiť k 15. aprílu 2002

- 142 V odôvodnení 431 napadnutého rozhodnutia je uvedená tabuľka 13 s názvom „Náklady na investície, ktoré sa ešte majú vykonať k 15. aprílu 2012 (v miliónoch EUR)“. Táto tabuľka obsahuje tieto riadky:

	2002	2003	2004	2002-2004
Miestne technické a administratívne opravy	1,55	0,00	0,00	1,78
Rozšírenie staníc na letecké palivo	0,27	0,00	0,00	0,62
Parkovanie pri cintoríne	0,030	0,00	0,00	0,05

- 143 Žalobkyňa tvrdí, že posledný stĺpec tabuľky uvedenej v bode 142 vyššie obsahuje chyby.
- 144 Komisia vo vyjadrení k žalobe uznala, že niektoré číselné údaje, ktoré sú obsiahnuté v tejto tabuľke, sú chybné. Tvrdí však, že s výnimkou chýb uvádzaných žalobkyňou sú sumy reportované rok po roku, ako aj celkové sumy tabuľky 13, správne. Čistá súčasná hodnota opatrenia z roku 2002 bola vyčíslená na základe tabuľky 14 s názvom „Náklady na investície na činnosti hospodárskej povahy, ktoré Komisia zohľadnila pri výpočte čistej súčasnej hodnoty pomoci z roku 2002“, v ktorej sú uvedené správne číselné údaje. Preto podľa Komisie nesprávnosti uvedené v tabuľke 13 nemali žiaden vplyv na celkové sumy investície, uvedené v tabuľke 13, a teda na výpočet súčasnej hodnoty.
- 145 Komisia vo svojom korigende opravila dotknuté číselné údaje (1,78 > 1,55; 0,62 > 0,27 a 0,05 > 0,03).
- 146 Hoci sú takéto chyby poľutovaniahodné, treba konštatovať, že žalobkyňa nespochybňuje, že predmetné chyby nemali žiaden vplyv na výpočet čistej súčasnej hodnoty opatrenia z roku 2002, podľa metódy a hodnôt použitých Komisiou. Žalobkyňa, ktorej Všeobecný súd položil toho sa týkajúcu otázku na pojednávaní, nevedela uviesť, aký vplyv mali mať tieto chyby na výpočet čistej súčasnej hodnoty opatrenia z roku 2002.
- 147 Z uvedeného vyplýva, že prvá časť piateho žalobného dôvodu je neúčinná, a preto sa musí zamietnuť.

– O druhej časti týkajúcej sa metódy výpočtu čistých súčasných hodnôt

- 148 Podľa názoru žalobkyne sa Komisia dopustila chyby pri výpočte čistej súčasnej hodnoty peňažných tokov v diskontnej sadzbe 9 % a čistej súčasnej hodnoty opatrenia z roku 2002.
- 149 Pokiaľ ide o opatrenie z roku 2002, Komisia v odôvodnení 438 napadnutého rozhodnutia dospela k čistej súčasnej hodnote peňažných tokov v diskontnej sadzbe 9 % vo výške – 76,48 milióna eur a k čistej súčasnej hodnote opatrenia z roku 2002 vo výške – 75 miliónov eur, znalci poverení žalobkyňou dospeli k čistej súčasnej hodnote peňažných tokov v rovnakej diskontnej sadzbe vo výške [dôverné]¹ miliónov eur a k čistej súčasnej hodnote uvedeného opatrenia vo výške [dôverné] miliónov eur.
- 150 Komisia vo vyjadrení k žalobe uznala, že suma vo výške – 83,70 milióna eur je správna a že čistá súčasná hodnota je vo výške [dôverné] miliónov eur. Rozdiel medzi sumami [dôverné] miliónov eur a [dôverné] miliónov eur je výsledkom dvoch skutkových chýb, ktoré žalobkyňa nespochybnila.
- 151 Treba pripomenúť, že Komisia v odôvodneniach 437 až 439 napadnutého rozhodnutia uviedla nasledujúce konštatovania:

„(437) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 424, s cieľom určiť diskontnú sadzbu Komisia odhadla priemerné vážené náklady na kapitál pre SOWAER v momente poskytnutia pomoci. Tento odhad vychádzal z týchto údajov a predpokladov:

- pomer medzi dlhom a vlastným kapitálom 30 % SOWAER..., a teda časť dlhu pri financovaní (rD) vo výške 23 %,
- náklady pred zdanením dlhu (kD) rovnajúce sa priemerným váženým nákladom pred zdanením dlhu SOWAER v roku 2002, čo je od 4,9 % do 5,5 %,
- riziková prirážka (Δk) 5,51 %...,
- beta... medzi 0,91 a 1,23 (164),
- pokiaľ ide o náklady na vlastný kapitál, náklady pred zdanením kapitálu bez rizika (rf) medzi 5,16 % a 5,37 %...,
- daňová sadzba (t) 40,2 %.

Na základe týchto údajov a predpokladov je Komisia schopná vypočítať priemerné vážené náklady na kapitál (C) podľa tohto klasického vzorca:

$$C = (1 - rD) \times kE + rD \times kD$$

kde náklady na kapitál (kE) sú dané modelom oceňovania finančných aktív (MEDAF) podľa vzorca:

$$kE = rf + \beta \times \Delta k$$

Na základe tohto vzorca a predchádzajúcich predpokladov sa Komisia domnieva, že diskontná sadzba 9 % predstavuje primeranú sadzbu.

1 Skryté dôverné údaje.

...

(438) Súčasné čisté peňažné toky uvedené v tabuľke 19 pri sadzbe 9 % predstavujú čistú súčasnú hodnotu – 83,7 milióna EUR.

(439) Na výpočet čistej súčasnej hodnoty za celé trvanie koncesie je vhodné prideliť konečnú hodnotu projektu v roku 2015. Uplatňuje sa to za predpokladu, že od roku 2015 sú peňažné toky rovnaké priemerným peňažným tokom za obdobie 2013 – 2015 s nárastom 2 % ročne. Keďže sa predpokladá, že stropná hodnota pohyblivej časti koncesného poplatku sa od roku 2016 ruší, hodnoty, ktoré treba vziať do úvahy, sú peňažné toky pri neexistencii stropných hodnôt v rokoch 2013 – 2015. Na základe týchto predpokladov Komisia vypočítala pravdepodobný odhad konečnej hodnoty projektu v roku 2015 na 8,07 milióna EUR.“

152 Je nesporné, že Komisia svojím korigendom nahradila v odôvodnení 438 napadnutého rozhodnutia číslo „– 76,48“ číslom „– 83,7“, v odôvodnení 439 uvedeného rozhodnutia číslo „1,48“ číslom „8,07“ a v odôvodnení 440 tohto rozhodnutia číslo „75“ číslom „75,63“.

153 Bez ohľadu na chyby, ktoré sa vyskytli, treba konštatovať, že žalobkyňa nespochybňuje tvrdenie Komisie, podľa ktorého sú opravené číselné údaje pre žalobkyňu menej priaznivé než údaje, ktoré boli uvedené v napadnutom rozhodnutí, a že žalobkyňa nespochybnila ani pripomienku Komisie, podľa ktorej sú kladné čisté peňažné toky plánované na roky 2007 až 2009 zjavne nedostatočné na odvrátenie dôsledkov záporných tokov z iných rokov, a osobitne investície z rokov 2002 a 2003, na základe čoho Komisia dospela k záveru, že predmetnú investíciu by neuskutočnil žiaden súkromný investor.

154 Žalobkyňa ďalej tvrdí, že jej vlastní konzultanti získali hodnoty značne odlišné od hodnôt Komisie pri pokuse použiť rovnaký vzorec a navrhli náhradné vzorce, ktoré vo všeobecnosti používa finančný sektor, čím by sa preukázalo, že analýza Komisie je spochybniteľná.

155 V tejto súvislosti platí, že len samotná skutočnosť, že konzultant žalobkyne dospel k odlišným výsledkom za použitia rovnakého vzorca alebo odlišného vzorca, nepostačuje na to, aby sa dospelo k záveru, že vzorec použitý na výpočet priemerných vážených nákladov na kapitál pre spoločnosť Sowaer v momente priznania opatrenia zvoleného Komisiou je zjavne nesprávny (pozri v tomto zmysle rozsudok z 2. septembra 2010, Komisia/Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, bod 72).

156 Tvrdenie žalobkyne, podľa ktorého údaje poskytnuté Komisiou týkajúce sa vzorca, nie sú presné, je neúčinné, keďže Komisia uznala, že výpočty konzultanta žalobkyne sú správne.

157 Žalobkyňa tiež Komisii vytýka, že neodôvodnila, resp. veľmi nedostatočne odôvodnila voľbu vzorca pre výpočet priemerných vážených nákladov na kapitál pre spoločnosť Sowaer v momente priznania opatrenia, použitých faktorov a hodnôt, a že predmetné údaje nepodložila posudkami konzultantov alebo nezávislých znalcov.

158 V tejto súvislosti treba poznamenať, že ani zo základného nariadenia, ktorým je nariadenie č. 659/1999, ani z judikatúry citovanej žalobkyňou, nevyplýva, že by Komisia mala povinnosť konzultovať nezávislých znalcov s cieľom stanoviť metódy, ktoré sa majú použiť, alebo prekontrolovať jej výpočty a nechať si ich potvrdiť (pozri v tomto zmysle rozsudky z 25. júna 1998, British Airways a i./Komisia, T-371/94 a T-394/94, EU:T:1998:140, bod 72; zo 16. marca 2000, Astilleros Zamacona/Komisia, T-72/98, EU:T:2000:79, bod 55, a zo 16. marca 2016, Frucona Košice/Komisia, T-103/14, EU:T:2016:152, bod 177).

159 Pokiaľ ide o výhradu, podľa ktorej je napadnuté rozhodnutie nedostatočne odôvodnené, treba uviesť, že vzorec pre výpočet čistej súčasnej hodnoty opatrenia z roku 2002 a použité údaje sa uviedli v odôvodnení 437 napadnutého rozhodnutia a že na základe tejto informácie bol konzultant žalobkyne

schopný zistiť chyby, ktorých sa dopustila Komisia pri použití tohto vzorca a ktoré boli následne opravené tak, ako to uviedla žalobkyňa. Z toho vyplýva, že žalobkyňa sa nemôže sťažovať na nedostatok odôvodnenia napadnutého rozhodnutia.

- 160 Hoci sú aj chyby, ktorých sa Komisia dopustila v odôvodneniach 438 až 440 napadnutého rozhodnutia, poľutovaniahodné a skomplikovali prípravu obrany žalobkyne a preskúmanie napadnutého rozhodnutia zo strany Všeobecného súdu, aj tak treba konštatovať, že sa nezdá, že by opravené číselné údaje mohli spôsobiť neplatnosť záveru Komisie, podľa ktorého v prejednávanej veci nebolo rešpektované kritérium súkromného subjektu.
- 161 Napokon, pokiaľ žalobkyňa uvádza, že použila aj rovnaký vzorec ako Komisia, no s odlišnými hodnotami parametrov, toto tvrdenie bude preskúmané konkrétne v rámci preskúmania nasledujúcich častí tohto žalobného dôvodu, ktorými sa spochybňujú práve hodnoty týchto parametrov, zvolené Komisiou.
- 162 Druhá časť piateho žalobného dôvodu sa preto musí zamietnuť.

– O tretej časti týkajúcej sa faktora beta

- 163 Žalobkyňa Komisii vytýka, že sa dopustila skutkového omylu a zjavne nesprávneho posúdenia v tom, že definícia faktora beta je nesprávna. Podľa názoru žalobkyne faktor beta nemeria „ziskovosť aktíva voči trhu“, ale „volatilitu aktíva voči trhu“. Žalobkyňa dodáva, že hodnoty beta nezodpovedajú hodnotám, ktoré identifikoval jej vlastný konzultant. Podľa názoru žalobkyne mali tieto približné údaje a tieto chyby dopad na výpočet čistej súčasnej hodnoty opatrení z rokov 2002 a 2003, keďže faktor beta bol zahrnutý do výpočtu nákladov na kapitál.
- 164 V tejto súvislosti stačí uviesť, že aj za predpokladu, že by definícia faktora beta zo strany Komisie nebola správna, nezdá sa, že by táto chyba mala dopad na výpočty nákladov na kapitál, a teda že by mohla mať vplyv na záver Komisie, podľa ktorého by súkromný investor v trhovej ekonomike predmetnú investíciu neuskutočnil. Navyše len samotná skutočnosť, že konzultant žalobkyne identifikoval pre faktor beta iné hodnoty, nepostačuje na to, aby sa dospelo k záveru, že sa Komisia pri výbere uvedeného faktora dopustila zjavne nesprávneho posúdenia.
- 165 Tvrdenie žalobkyne, podľa ktorého nemohla preveriť správnosť údajov a definíciu faktora beta, zvolenú Komisiou, sa musí odmietnuť, keďže je nesporné, že z dokumentov v spise vyplýva, že žalobkyňa mohla uskutočniť ich preverenie a poukázať na chybu, ku ktorej malo dôjsť, na základe tabuliek oznámených v rámci správneho konania.
- 166 Z vyššie uvedeného vyplýva, že tretia časť piateho žalobného dôvodu sa musí byť zamietnuť.

– O štvrtej časti týkajúcej sa daňovej sadzby použitej pre výpočet čistej súčasnej hodnoty opatrenia z roku 2003

- 167 Podľa názoru žalobkyne sa Komisia dopustila jednak skutkového omylu, keď na účely posúdenia čistej súčasnej hodnoty opatrenia z roku 2003 uplatnila daňovú sadzbu vo výške 40,2 %, napriek tomu, že táto sadzba bola od 1. januára 2003 znížená na 33,99 %, a jednak zjavne nesprávneho posúdenia, keď svoj výpočet založila na tejto nesprávnej hodnote.
- 168 Komisia v štádiu vyjadrenia k žalobe uznala, že daňová sadzba vo výške 40,2 % na rok 2003 je nesprávna, takže rozmedzie faktora beta na tento rok je medzi 0,91 a 1,25, a nie 0,91 a 1,23.

169 Treba konštatovať, že túto časť žalobného dôvodu možno len zamietnuť, keďže sa v prejednávanej veci nezdá, že by chyba týkajúca sa daňovej sadzby na rok 2003 mohla mať vplyv na záver Komisie, podľa ktorého by súkromný investor v trhovej ekonomike predmetnú investíciu neuskutočnil.

– O piatej časti týkajúcej sa odhadu nákladov na kapitál pred zdanením bez rizika, použitého pre výpočet čistej súčasnej hodnoty

170 Podľa názoru žalobkyne sa Komisia pri stanovení čistej súčasnej hodnoty na rok 2002 dopustila zjavne nesprávneho posúdenia, keď na účely odhadu nákladov na kapitál pred zdanením bez rizika použila úrokovú sadzbu belgických dlhopisov na desať rokov. Podľa názoru žalobkyne totiž Sowaer mohla rovnako dobre použiť úrokovú sadzbu nemeckých dlhopisov na desať rokov pri dojednaní v roku 2002. Komisia navyše v rámci opatrenia z roku 2003 nevzala do úvahy príslušnú sadzbu na apríl 2003, ale sadzbu prislúchajúcu na apríl 2002.

171 V tejto súvislosti treba konštatovať, že žalobkyňa neuvádza, ako mohlo použitie úrokovej sadzby nemeckých dlhopisov na desať rokov zmeniť záver Komisie, podľa ktorého by súkromný investor v trhovej ekonomike predmetnú investíciu neuskutočnil, to znamená ako mohlo nahradenie sadzby viesť ku kladnej čistej súčasnej hodnote. Žalobkyňa totiž neuviedla, aká by bola v takomto prípade úroveň čistej súčasnej hodnoty v porovnaní s výškou – 83,7 milióna eur uvedenej v odôvodnení 438 napadnutého rozhodnutia alebo s výškou – 75,63 milióna eur po výpočte, ktorý sa týka celkovej doby platnosti koncesie (až do roku 2040), uvedenou v odôvodnení 440 uvedeného rozhodnutia.

172 Napokon v rozpore s tým, čo tvrdí žalobkyňa, Komisia odhadla náklady kapitálu pred zdanením bez rizika na základe úrokovej sadzby na belgické dlhopisy na desať rokov v apríli 2003.

173 V replike žalobkyňa Komisii vytýka, že nezohľadnila odpočítateľnosť amortizácie investície a úrokov, pričom však dopad týchto daňových výhod na zisk podnikov a ziskovosť investície je zásadný.

174 V tejto súvislosti stačí uviesť, že týmto uvažovaním žalobkyňa v skutočnosti uvádza nový žalobný dôvod, ktorý nie je ani explicitne, ba ani implicitne uvedený v žalobe, takže sa musí vyhlásiť za neprípustný.

175 Nad rámec nevyhnutne potrebného treba konštatovať, že žalobkyňa nespochybnila tvrdenia Komisie, podľa ktorých navrhovaná metóda nahradenia s cieľom zohľadniť daňové aspekty nie je vhodná v kontexte štrukturálnych čistých strát a táto metóda by pre ňu nebola priaznivejšia než metóda použitá Komisiou.

176 Z vyššie uvedeného vyplýva, že piata časť piateho žalobného dôvodu sa musí zamietnuť.

– O šiestej časti týkajúcej sa odhadu pomeru medzi dlhom a vlastným kapitálom a časti dlhu pri financovaní, použitej na výpočet čistej súčasnej hodnoty

177 Podľa žalobkyne sa Komisia dopustila pochybenia, keď odhadla pomer medzi dlhom a vlastným kapitálom spoločnosti Sowaer na 30 %, na základe analýzy *ex post*, založenej na súvahe z roku 2002. Tým, že Komisia vykonala analýzu *ex post*, nedodrжала zásadu, podľa ktorej sa posúdenie rešpektovania kritéria súkromného investora v trhovej ekonomike musí uskutočniť *ex ante*. Konzultant žalobkyne dospel k odlišným číselným údajom. Žalobkyňa napokon zdôrazňuje, že Sowaer nie je ani leteckou spoločnosťou, ani letiskom, a že Komisia uskutočnila nesprávne porovnanie s pomerom medzi dlhom a vlastným kapitálom týkajúcim sa leteckých spoločností.

178 Pokiaľ ide o kritiku, podľa ktorej Komisia vykonala analýzu *ex post*, Komisia vysvetlila, pričom žalobkyňa toto vysvetlenie nespochybnila, že súvaha z roku 2001, ak by existovala, bola by príliš stará na to, aby poskytla dobrý obraz o cieľovom pomere, tak ako bol určený k 15. aprílu 2002, to znamená

v perspektíve *ex ante*, a že keďže bola Sowaer založená 28. júna 2001, jej prvým účtovným rokom bolo obdobie 18 mesiacov, zodpovedajúce súvahe za rok 2002. Z toho vyplýva, že žalobkyňa nemôže Komisii vytýkať, že sa dopustila zjavne nesprávneho posúdenia, keď analýzu vykonala na základe súvahy za rok 2002.

179 Len samotná skutočnosť, že konzultant žalobkyne dospel k odlišnému pomeru medzi dlhom a vlastným kapitálom, nepostačuje na to, aby sa dospelo k záveru, že sa Komisia dopustila zjavne nesprávneho posúdenia. Komisia napokon v duplike, bez toho, aby to žalobkyňa spochybnila, špecifikovala rozdiely medzi jej vlastnými číselnými údajmi a údajmi konzultanta žalobkyne, ktoré sa vysvetľujú skutočnosťou, že Komisia zo svojho výpočtu vylúčila nefinančné dlhy, čo je opodstatnené pre investíciu tohto druhu.

180 Napokon, pokiaľ ide o tvrdenie žalobkyne, podľa ktorého Sowaer nepatrí do leteckého sektoru, toto tvrdenie je neúčinné, keďže Komisia pre výpočet čistej súčasnej hodnoty predmetnej investície nepoužila priemerný pomer medzi dlhom a vlastným kapitálom, týkajúci sa leteckých spoločností, ale použila skutočný pomer medzi dlhom a vlastným kapitálom spoločnosti Sowaer. Údaj o priemernom pomere medzi dlhmi a vlastným kapitálom, týkajúci sa leteckých spoločností, ktorý je uvedený v poznámke pod čiarou č. 163 napadnutého rozhodnutia, je zrejme iba údajom slúžiacim na porovnanie, ktorý na predmetný výpočet nemá vplyv.

181 V replike žalobkyňa kritizuje Komisiu za to, že pre stanovenie pomeru medzi dlhom a vlastným kapitálom zvolila obdobie rokov 2002 - 2010. Podľa žalobkyne je toto obdobie príliš krátke.

182 V tejto súvislosti stačí konštatovať, že žalobkyňa účinne nespochybnila tvrdenie Komisie, podľa ktorého je uvedené obdobie jediným obdobím, pre ktoré boli číselné údaje dostupné.

183 Zo všetkého, čo je uvedené vyššie, vyplýva, že šiesta časť piateho žalobného dôvodu sa musí zamietnuť.

– *O siedmej časti týkajúcej sa odhadu rizikovej prirážky použitej na výpočet čistej súčasnej hodnoty*

184 Podľa názoru žalobkyne je odhad rizikovej prirážky vo výške 5,51 % nesprávny. Komisia totiž vzala do úvahy jedinú hodnotu pozorovanú na americkom trhu, pričom však existuje podrobná a verejne dostupná štúdia pre belgický trh. Výpočty, pri ktorých sa vzal do úvahy tento číselný údaj, preto nie sú dôveryhodné.

185 Túto výhradu nemožno akceptovať.

186 Komisia totiž uviedla, pričom žalobkyňa jej neodporovala, že žalobkyňa napriek žiadostiam z jej strany nepredložila v priebehu správneho konania žiaden iný odhad.

187 Napokon, pokiaľ ide o výhradu žalobkyne, že Komisia v tejto súvislosti napadnuté rozhodnutie neodôvodnila, treba konštatovať, že Komisia v odôvodnení 437 napadnutého rozhodnutia uviedla, na čom je založená riziková prirážka vo výške 5,51 %, a to konkrétne na štúdii uvedenej v bode 140 vyššie (pozri poznámku pod čiarou č. 164 napadnutého rozhodnutia).

188 Zo všetkého, čo je uvedené vyššie, vyplýva, že siedma časť piateho žalobného dôvodu sa musí zamietnuť, ako aj piaty žalobný dôvod v celom rozsahu.

O šiestom žalobnom dôvode založenom na nesprávnom právnom posúdení, skutkových omyloch a zjavne nesprávnom posúdení, ktorých sa Komisia dopustila v rámci stanovenia čistých súčasných hodnôt opatrení z rokov 2002 a 2003, a teda v rámci výpočtu dodatočného poplatku, ktorý žalobkyňa mala platiť od 4. apríla 2014

- 189 Svojím šiestym žalobným dôvodom žalobkyňa kritizuje dôsledky skutkových omylov, nesprávneho právneho posúdenia a zjavne nesprávneho posúdenia, ktorých sa Komisia dopustila v rámci stanovenia čistých súčasných hodnôt opatrení z rokov 2002 a 2003 na účely výpočtu dodatočného poplatku, ktorý mala žalobkyňa platiť spoločnosti Sowaer od 4. apríla 2014. Vzhľadom na to, že podľa napadnutého rozhodnutia rozdiel medzi poplatkom, ktorého výška je v súlade s trhovou cenou, a poplatkom, ktorý má žalobkyňa platiť, predstavuje pomoc, ktorá sa má vrátiť, konštatované chyby majú značný vplyv na sumu pomoci, ktorá má byť vrátená.
- 190 V tejto súvislosti stačí konštatovať, že tento žalobný dôvod je založený iba na predpoklade, že by bol piaty žalobný dôvod dôvodný.
- 191 Vzhľadom na to, že piaty žalobný dôvod bol zamietnutý, šiesty žalobný dôvod sa rovnako zamietá.

O siedmom žalobnom dôvode založenom na nedostatku odôvodnenia a nesprávnom právnom posúdení, ktorých sa Komisia dopustila v rámci stanovenia sumy dodatočného poplatku, ktorý sa mal platiť od 1. januára 2016

- 192 Svojím siedmym žalobným dôvodom žalobkyňa Komisii vytýka, že jej neposkytla odpoveď na jej žiadosť o vysvetlenie zo 17. novembra 2014, týkajúcej sa výpočtu sumy dodatočného poplatku, ktorý mala platiť preto, aby sa rešpektovala trhovú cenu, od 1. januára 2016. Podľa názoru žalobkyne je zásadne dôležité a legitímne poznať presnú sumu pomoci, ktorá sa má vrátiť, čo sa prejavuje v presnom stanovení dodatočného koncesného poplatku. A *fortiori* ani Belgické kráľovstvo, ktorému je napadnuté rozhodnutie určené, nemôže mať právomoc v rámci voľnej úvahy stanoviť sumu pomoci, ktorá bola vyhlásená za nezlučiteľnú.
- 193 V tejto súvislosti treba konštatovať, že pokiaľ je zámerom žalobkyne v rámci tohto žalobného dôvodu kritizovať to, že v napadnutom rozhodnutí nie je uvedená presná suma pomoci, ktorá sa má vrátiť, stačí pripomenúť, že žiadne ustanovenie práva Únie nevyžaduje, aby Komisia v momente, kedy nariaďuje vrátenie pomoci, ktorá bola vyhlásená za nezlučiteľnú s vnútorným trhom, stanovila presnú sumu pomoci, ktorá sa má vrátiť. Stačí, aby rozhodnutie Komisie obsahovalo údaje, ktoré jeho príjemcovi umožnia, aby sám bez príliš veľkých problémov stanovil túto sumu. Komisia sa tak opodstatnene môže obmedziť iba na konštatovanie povinnosti vrátiť predmetnú pomoc a ponechať na vnútroštátne orgány, aby vypočítali presnú sumu pomoci, ktorá sa má vrátiť (pozri v tomto zmysle rozsudky z 12. októbra 2000, Španielsko/Komisia, C-480/98, EU:C:2000:559, body 25 a 26, a z 28. júla 2011, Mediaset/Komisia, C-403/10 P, neuvverejnený, EU:C:2011:533, body 126 a 127).
- 194 Napokon, pokiaľ ide o otázku žalobkyne týkajúcej sa úrovne sumy poplatku, ktorý by mala platiť, treba konštatovať, že Komisia v odôvodnení 686 napadnutého rozhodnutia stanovila metódu, ktorá sa má použiť na stanovenie sumy pomoci, ktorá sa má vrátiť.
- 195 Siedmy žalobný dôvod sa teda musí zamietnuť.

O ôsmom žalobnom dôvode založenom na nesprávnom právnom posúdení, skutkovom omyle, zjavne nesprávnom posúdení a nedostatku odôvodnenia, ktorých sa Komisia dopustila v rámci preskúmania daného trhu a údajného narušenia hospodárskej súťaže medzi letiskom Charleroi a letiskom Bruxelles National v dôsledku poskytnutia pomoci

- 196 Svojím ôsmym žalobným dôvodom žalobkyňa kritizuje konštatovanie uvedené v odôvodnení 605 napadnutého rozhodnutia, podľa ktorého pomoc vyvolala značné narušenie hospodárskej súťaže tým, že mala vplyv na rast počtu cestujúcich na letisku Bruxelles-National v segmente letov „z miesta na miesto“ na krátke a stredné vzdialenosti. Komisia sa tým, že dospela k takémuto záveru, dopustila nesprávneho právneho posúdenia, zjavne nesprávneho posúdenia a nedostatku odôvodnenia.
- 197 Tento žalobný dôvod pozostáva z dvoch častí.
- 198 Prvou časťou daného žalobného dôvodu žalobkyňa Komisii vytýka, že nesprávne analyzovala predmetný trh. Pokiaľ ide predovšetkým o čiastočnú nahraditeľnosť ponúk letiska Bruxelles-National a letiska Charleroi, žalobkyňa Komisii vytýka, že sa oprela iba o informácie poskytnuté spoločnosťou Brussels Airport, ktorá nie je ničím iným než správcom letiska Bruxelles-National, a nie o informácie poskytnuté regiónom Valónsko, najmä v rámci jeho odpovede na žiadosť o informácie zo strany Komisie zo 14. januára 2014. Žalobkyňa tiež Komisii vytýka, že vzala do úvahy iba informácie týkajúce sa obdobia po roku 2004, pričom tak vôbec nezohľadnila „katastrofálne obdobie zodpovedajúce krachu belgickej akciovej spoločnosti pre využitie leteckej navigácie (Sabena), ku ktorému došlo 7. novembra 2001“.
- 199 Žalobkyňa napokon tiež tvrdí, že Komisia vzala do úvahy nahraditeľnosť ponúk len z hľadiska geografickej situácie obidvoch dotknutých letísk, a nevykonala analýzu týkajúcu sa cieľových destinácií letov. Žalobkyňa pripomína judikatúru, podľa ktorej sa v oblasti leteckej dopravy musí nahraditeľnosť ponúk preveriť analýzou „z miesta na miesto“. Komisia navyše na účely posúdenia, či sú ponuky nahraditeľné, nepreskúmala charakteristické znaky potenciálnych zákazníkov každého z letísk. Podľa názoru žalobkyne z toho vyplýva, že Komisia nemohla oprávnene dospieť k záveru, že ponuky obidvoch letísk sú nahraditeľné, a teda kombinované.
- 200 Druhou časťou daného žalobného dôvodu žalobkyňa Komisii vytýka, že nesprávne dospela k záveru, že pomoc vyvolala narušenie hospodárskej súťaže medzi letiskom Bruxelles-National a letiskom Charleroi, najmä pokiaľ ide o rast počtu cestujúcich na letisku Bruxelles-National, o ktorom sa predpokladá, že bude nižší. Okrem toho sa Komisia, ktorá pritom uznala, že existuje hospodárska súťaž medzi prinajmenšom piatimi letiskami, uspokojila len s tým, že vzala do úvahy súťaž s letiskom Bruxelles-National. Komisia pritom mala preskúmať situáciu vo vzťahu ku každému z piatich letísk, a to s cieľom preveriť, či sú údajné dôsledky pre letisko Bruxelles-National izolované alebo či tieto dôsledky znášali aj ďalšie letiská v danej spádovej oblasti, takže by vývoj krivky znázorňujúcej počet cestujúcich na letisku Bruxelles-National nebol dôsledkom súťaže, ktorú prinieslo jedno z ostatných letísk v rovnakej oblasti. Vývoj rastovej krivky znázorňujúcej počet cestujúcich na letisku Bruxelles-National sa totiž vysvetľuje hlavne „krachom spoločnosti Sabena“ a nevhodným „business plan“ (plán rozvoja) letiska Bruxelles-National.
- 201 Žalobkyňa v replike dodáva, že Komisia nepreukázala, že existuje príčinná súvislosť medzi spornými opatreniami a po prvé rastom premávky na letisku Charleroi, po druhé znížením premávky na letisku Bruxelles-National a po tretie rastom premávky na letisku Charleroi v dôsledku zníženia premávky na letisku Bruxelles-National. Podľa názoru žalobkyne totiž rast, ku ktorému dochádza na letisku Charleroi, nevyplýva, resp. prinajmenšom nevyplýva výlučne z predmetných opatrení, ale z toho, že zvolila vhodný a sľubný obchodný plán, zatiaľ čo stagnácia premávky na krátke vzdialenosti na letisku Bruxelles-National sa vysvetľuje zvolením konzervatívneho obchodného plánu, ako aj krachom spoločnosti Sabena v roku 2001.
- 202 Komisia navrhuje tento žalobný dôvod zamietnuť.

- 203 Obe časti daného žalobného dôvodu uvádzaného žalobkyňou treba preskúmať spoločne.
- 204 Pokiaľ ide o pôvod informácií, na základe ktorých Komisia dospela k záveru o čiastočnej nahraditeľnosti ponúk, treba konštatovať, že z odôvodnenia 624 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že podrobnosti, ktoré Komisia uviedla v odôvodneniach 625 a 626 tohto rozhodnutia, poskytlo Belgické kráľovstvo. Je pravda, že Komisia uviedla, že číselné údaje obsiahnuté v odpovedi zo 7. februára 2014, sú údajmi, ktoré poskytla Brussels Airport. Nezdá sa však, že by sa Komisia tým, že vzala do úvahy informácie poskytnuté spoločnosťou Brussels Airport, dopustila zjavne nesprávneho posúdenia.
- 205 Čo sa týka tvrdenia žalobkyne, podľa ktorého sa Komisia uspokojila s tým, že vzala do úvahy iba informácie týkajúce sa stavu trhu po roku 2004, čím tak vôbec nezohľadnila dôsledky krachu spoločnosti Sabena v roku 2001, stačí konštatovať, že žalobkyňa nespochybnila tvrdenie Komisie, podľa ktorého vývoj prezentovala od roku 2004 práve preto, aby sa vyhla prezentovaniu vývoja dopravy ovplyvneného krachom spoločnosti Sabena.
- 206 Pokiaľ ide o tvrdenie, podľa ktorého krach spoločnosti Sabena prispel k zníženiu objemu premávky na letisku Bruxelles-National, stačí uviesť, že je neúčinné.
- 207 Už samotná skutočnosť, že žalobkyňa bola príjemcom pomoci, z ktorej boli jej konkurenti vylúčení, totiž postačuje na to, aby sa dospelo k záveru, že jej konkurenčné postavenie bolo posilnené, a že tak hospodárska súťaž bola narušená. Z rovnakých dôvodov tvrdenie žalobkyne, podľa ktorého sa rozdiel medzi rastom na letisku Bruxelles-National a rastom na letisku Charleroi vysvetľuje tým, že letisko Charleroi zvolilo plán rozvoja, nemožno akceptovať.
- 208 Čo sa týka jednak nahraditeľnosti ponúk letiska Bruxelles-National a letiska Charleroi, a jednak narušenia hospodárskej súťaže v dôsledku pomoci, ktorá bola vyplatená žalobkyni, treba predovšetkým pripomenúť, že z ustálenej judikatúry vyplýva, že na účely kvalifikácie opatrenia, ktorým je štátna pomoc, Komisia nie je povinná preukázať existenciu skutočného dopadu pomoci na obchod medzi členskými štátmi a existenciu skutočného narušenia hospodárskej súťaže, ale len preskúmať, či pomoc môže ovplyvniť tento obchod a narušiť hospodársku súťaž (pozri rozsudok z 12. decembra 2014, Banco Privado Português a Massa Insolvente do Banco Privado Português/Komisia, T-487/11, EU:T:2014:1077, bod 62 a citovanú judikatúru).
- 209 Komisia teda v prejednávanej veci nebola povinná preukázať, že existuje príčinná súvislosť medzi rastom a znížením premávky na oboch dotknutých letiskách a spornou pomocou. To, že konkurenčné postavenie týchto letísk mohlo byť ovplyvnené aj inými faktormi než predmetnou pomocou, nebráni prijatiu záveru, že táto pomoc mohla ovplyvniť obchod a narušiť hospodársku súťaž v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.
- 210 Z ustálenej judikatúry tiež vyplýva, že v rámci tohto preskúmania Komisia nie je povinná vykonať ekonomickú analýzu skutočnej situácie na dotknutých trhoch, časti trhu, na ktorej pôsobia podniky, ktoré sú príjemcami pomoci, postavenia konkurenčných podnikov a obchodného styku medzi členskými štátmi. Okrem toho v prípade pomoci, ktorá bola poskytnutá protiprávne, čo napokon žalobkyňa na pojednávaní uznala, Komisia nie je povinná preukázať skutočný dôsledok, ktorý mala táto pomoc na hospodársku súťaž a na obchod medzi členskými štátmi. Ak by to totiž tak bolo, táto požiadavka by mala za následok zvýhodnenie členských štátov, ktoré poskytujú protiprávnu pomoc, na úkor tých štátov, ktoré pomoc oznamujú už v štádiu návrhu [pozri rozsudok z 28. októbra 2015, Hammar Nordic Plugg/Komisia, T-253/12, EU:T:2015:811, bod 130 (neuvěřený) a citovanú judikatúru].
- 211 Z uvedeného vyplýva, že v prejednávanej veci žalobkyňa nemôže tvrdiť, že Komisia bola na to, aby dospela k záveru o narušení hospodárskej súťaže z dôvodu spornej pomoci, povinná vymedziť trh služieb a geografický trh, ako aj preukázať existenciu príčinnej súvislosti medzi pomocou, ktorá bola vyplatená žalobkyni, a skutočnými dôsledkami tejto pomoci na premávku na dotknutých letiskách.

V tejto súvislosti treba pripomenúť, že konštatovanie o existencii selektívnej hospodárskej výhody v prospech žalobkyne, čo v prejednávanej veci nie je spochybnené, postačuje na preukázanie rizika narušenia hospodárskej súťaže v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 16. septembra 2013, *British Telecommunications a BT Pension Scheme Trustees/Komisia*, T-226/09 a T-230/09, neuvyverejnený, EU:T:2013:466, bod 168). Navyše schopnosť pomoci posilniť konkurenčné postavenie podniku, ktorý je príjemcom pomoci, sa posudzuje vzhľadom na výhodu, ktorá mu bola schválená, pričom nie je potrebné preskúmať výsledky podnikania, ktoré dosiahli jeho konkurenti (pozri v tomto zmysle rozsudok z 28. januára 1999, *BAI/Komisia*, T-14/96, EU:T:1999:12, bod 78).

212 Napokon aj za predpokladu, že Komisia mala analyzovať dôsledky spornej pomoci pre všetky letiská v oblasti, do ktorej spadá žalobkyňa, nezdá sa, že by takáto analýza mohla viesť k priaznivejšiemu výsledku, než je výsledok, ku ktorému Komisia dospela v napadnutom rozhodnutí.

213 Zo všetkého, čo je uvedené vyššie, vyplýva, že ôsmy žalobný dôvod sa musí zamietnuť.

O deviatom žalobnom dôvode založenom na porušení zásady ochrany legitímnej dôvery

214 Podľa názoru žalobkyne sa Komisia dopustila nesprávneho právneho posúdenia, keď nepreskúmala všetky kritériá pre posúdenie zásady ochrany legitímnej dôvery. Žalobkyňa predovšetkým poznamenáva, že Komisia v nej svojimi vyhláseniami vyjadrenými v rozhodnutí 2004/393, svojou nečinnosťou počas viac ako desiatich rokov a svojou predchádzajúcou praxou vyvolala legitímne očakávanie, pokiaľ ide o zákonnosť spornej pomoci, alebo prinajmenšom pokiaľ ide o nemožnosť nariadiť jej vrátenie. Žalobkyňa ďalej tvrdí, že nemohla rozumne očakávať zmenu postupu Komisie, natoľko bol predmet konania o preskúmanie opatrení v prospech spoločnosti Ryanair odlišný od prejednávanej veci, a Všeobecný súd nijako nepoukázal na prípadnú nezákonnosť opatrení schválených v jej prospech, pričom dodala, že Komisia vo vzťahu k nej začala konanie o preskúmanie o takmer tri a pol roka skôr. Žalobkyňa napokon poznamenáva, že v prejednávanej veci všeobecný záujem Únie nebráni tomu, aby sporná pomoc nebola vrátená, pretože Komisia nepreukázala, že tento všeobecný záujem je dostatočne naliehavý na to, aby mal prednosť pred záujmom samotnej žalobkyne.

215 Komisia navrhuje tento žalobný dôvod zamietnuť.

216 Z ustálenej judikatúry vyplýva, že jednak podniky, ktoré sú príjemcami pomoci, môžu mať legitímnu dôveru v zákonnosť pomoci v zásade len vtedy, ak sa táto pomoc poskytla v súlade s postupom stanoveným v článku 108 ZFEÚ, a jednak starostlivý hospodársky subjekt musí byť za normálnych okolností schopný sa ubezpečiť, že uvedený postup bol dodržaný. Ak sa pomoc poskytla bez predchádzajúceho oznámenia Komisii, na základe čoho je podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ protiprávna, príjemca pomoci nemôže mať v tomto prípade legitímnu dôveru v zákonnosť jej poskytnutia (pozri rozsudok z 19. marca 2015, *OTP Bank, C-672/13*, EU:C:2015:185, bod 77 a citovanú judikatúru).

217 Pokiaľ treba navyše pripomenúť, že nemožno vylúčiť, že sa príjemca nezákonnej pomoci bude môcť odvolávať na výnimočné okolnosti, na ktorých mohla byť legitímne založená jeho dôvera v zákonnosť tejto pomoci, uznanie legitímnej dôvery vo vzťahu k nemu v takom prípade však predpokladá, že bola pomoc poskytnutá pri dodržaní postupu podľa článku 108 ZFEÚ (rozsudok z 27. januára 1998, *Ladbroke Racing/Komisia*, T-67/94, EU:T:1998:7, bod 182).

218 V prejednávanej veci je pritom nesporné, že sporná pomoc nebola oznámená Komisii v súlade s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ, a že pomoc, ktorej vrátenie sa požaduje, bola poskytnutá až po vydaní rozsudku z 12. decembra 2000, *Aéroports de Paris/Komisia* (T-128/98, EU:T:2000:290), v ktorom sa rozhodlo, že správa letiska je v zásade hospodárskou činnosťou.

219 Preto sa žalobkyňa nemôže odvolávať na to, že Komisia tým, že nariadila vrátenie spornej pomoci, porušila zásadu ochrany legitímnej dôvery.

220 Deviaty žalobný dôvod, ako aj žalobu v celom jej rozsahu, preto treba zamietnuť.

O návrhu na prispôsobenie žaloby

221 Treba pripomenúť, že 5. apríla 2016 oznámila Komisia Belgickému kráľovstvu korigendum sporného rozhodnutia, pričom uviedla, že chyby, ktoré v ňom boli zistené, nemajú žiaden vplyv na závery napadnutého rozhodnutia, ktoré sú v ňom sformulované.

222 Žalobkyňa 23. júna 2016 podala návrh na prispôsobenie žaloby z dôvodu zmien, ktoré Komisia vykonala v napadnutom rozhodnutí prostredníctvom korigenda z 5. apríla 2016.

223 Komisia vznáša námietku neprípustnosti návrhu na prispôsobenie.

224 Treba konštatovať, že návrh na prispôsobenie neobsahuje žiadnu novú skutočnosť a iba preberá tvrdenia obsiahnuté v žalobe a v replike, a to priamejším spôsobom, pričom Komisii vytýka viacnásobné závažné a podstatné pochybenia, napriek tomu, že v skutočnosti sa korigendum týka len zmien gramatického štýlu a povahy, ako aj určitých výpočtov.

225 Napokon napriek tomu, že nesprávne číselné údaje uvedené v napadnutom rozhodnutí mohli skomplikovať správne porozumenie tohto rozhodnutia, najmä zo strany žalobkyne, na základe týchto chýb nemožno spochybniť zákonnosť napadnutého rozhodnutia.

226 Z uvedeného vyplýva, že vzhľadom na to, že preskúmanie napadnutého rozhodnutia neumožnilo spochybniť zákonnosť tohto rozhodnutia a vedie k zamietnutiu žaloby, otázka prípustnosti návrhu na prispôsobenie sa nevyhnutne stala bezpredmetnou.

O trovách

227 Podľa článku 135 ods. 1 rokovacieho poriadku, ak si to vyžaduje spravodlivé zaobchádzanie, Všeobecný súd môže rozhodnúť, že účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, znáša vlastné trovy konania a je povinný nahradiť iba časť trov konania druhého účastníka, resp. vôbec mu nemusí uložiť povinnosť nahradiť trovy konania. Okrem toho podľa článku 135 ods. 2 toho istého rokovacieho poriadku Všeobecný súd môže účastníkovi konania uložiť povinnosť nahradiť časť alebo celé trovy konania, aj keď mal vo veci úspech, pokiaľ to odôvodňuje jeho správanie vrátane správania pred podaním žaloby, najmä ak druhému účastníkovi konania spôsobil vznik trov konania, ktoré Všeobecný súd považuje za úmyselne spôsobené.

228 Za okolností prejednávanej veci Všeobecný súd usudzuje, že tak ako vyplýva z vyššie uvedených úvah, Komisia sa dopustila početných vecných chýb, na základe ktorých sa žalobkyňa mohla domnievať, že bolo opodstatnené, aby napadla platnosť napadnutého rozhodnutia, a pre ktoré bolo sťažené preskúmanie napadnutého rozhodnutia zo strany Všeobecného súdu.

229 Za týchto okolností možno usudzovať, že prejednávané konanie bolo zapríčinené sčasti správaním Komisie spočívajúcim v tom, že chyby, ktorých sa Komisia dopustila, mohli u žalobkyne pochopiteľne vyvolať otázky, pokiaľ ide o zákonnosť napadnutého rozhodnutia.

230 Takéto okolnosti predstavujú dôvod opodstatňujúci rozdeliť trovy vynaložené na účely tohto konania medzi Komisiu a žalobkyňu.

231 Všeobecný súd sa domnieva, že spravodlivé posúdenie okolností prejednávanej veci si vyžaduje, že sa Komisii uloží povinnosť, aby okrem znášania svojich vlastných trov konania nahradila polovicu trov konania vynaložených žalobkyňou.

²³² Napokon, v súlade s článkom 138 ods. 3 rokovacieho poriadku, vedľajší účastníci konania znášajú svoje vlastné trovy konania.

Z týchto dôvodov

VŠEOBECNÝ SÚD (ôsma rozšírená komora)

rozhodol takto:

- 1. Žaloba sa zamieta.**
- 2. Európska komisia znáša svoje vlastné trovy konania a je povinná nahradiť polovicu trov konania vynaložených spoločnosťou Brussels South Charleroi Airport (BSCA).**
- 3. Spoločnosti Société wallonne des aéroports SA (Sowaer), Brussels Airport Company SA a Brussels Airlines SA/NV znášajú svoje vlastné trovy konania.**

Labucka

Kānčeva

Madise

Barents

Passer

Rozsudok bol vyhlásený na verejnom pojednávaní v Luxemburgu 25. januára 2018.

Tajomník
E. Coulon

Sudca
R. Barents