

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2016/2069

av den 1 oktober 2014

om de åtgärder SA.14093 (C 76/2002) som Belgien har genomfört till förmån för Brussels South Charleroi Airport och Ryanair

[delgivet med nr C(2014) 6849]

(Endast den franska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket ⁽¹⁾,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ⁽²⁾ ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

- (1) Genom uppgifter i den belgiska pressen i juli 2001 och ett klagomål som inkom i januari 2002 underrättades kommissionen om att Belgien beviljat flygbolaget Ryanair Ltd (nedan kallat *Ryanair*) stödåtgärder för att bedriva flygtrafik vid flygplatsen i Charleroi. Genom skrivelser av den 21 november 2001, den 13 juni 2002 och den 4 juli 2002 samt ett sammanträde den 9 oktober 2002 inkom Belgien med upplysningar i detta ärende till kommissionen.
- (2) Genom en skrivelse av den 11 december 2002 ⁽³⁾ (nedan kallat *beslutet om att inleda förfarandet*) informerade kommissionen Belgien om sitt beslut om att inleda det förfarande som avses i artikel 108.2 i EUF-fördraget (nedan kallat *det formella granskningsförfarandet*) avseende dessa åtgärder. Belgien översände sina synpunkter den 14 februari 2003.
- (3) Beslutet om att inleda förfarandet publicerades i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽⁴⁾. Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med sina synpunkter på åtgärderna inom en månad efter dagen för offentliggörandet.
- (4) Kommissionen mottog synpunkter från de berörda parterna. Den skickade synpunkterna till Belgien genom skrivelser av den 19 mars och den 22 april 2003, och gav Belgien möjlighet att kommentera dessa synpunkter. Kommissionen tog emot Belgiens kommentarer genom skrivelser av den 16 och den 27 maj 2003.
- (5) På kommissionens begäran hölls tre sammanträden med de belgiska myndigheterna den 24 juni 2003 samt den 23 och 25 juli 2003. Efter dessa sammanträden inkom Belgien den 27 augusti 2003 med de ytterligare upplysningar som kommissionen hade begärt.
- (6) Den 19 december 2003 skickade Belgien en skrivelse med kompletterande upplysningar till kommissionen. I denna skrivelse bad de belgiska myndigheterna om att ännu ett sammanträde med kommissionen, som sedan hölls den 16 januari 2004.

⁽¹⁾ Med verkan från och med den 1 december 2009 har artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget ersatts av artikel 107 respektive 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Innehållet i bestämmelserna är dock i sak oförändrat. Inom ramen för detta beslut bör hänvisningar till artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget i förekommande fall förstås som hänvisningar till artikel 87 respektive 88 i EG-fördraget. I EUF-fördraget införs dessutom vissa ändringar av terminologin, exempelvis att "gemenskapen" ersätts med "unionen", "den gemensamma marknaden" med "den inre marknaden" och "förstainstansrätten" med "tribunalen". Det är terminologin i EUF-fördraget som används i detta beslut.

⁽²⁾ EUT C 248, 17.8.2012, s. 1.

⁽³⁾ SG (2002) D/233141.

⁽⁴⁾ EGT C 18, 25.1.2003, s. 3.

- (7) Den 12 februari 2004 antog kommissionen ett slutgiltigt och delvis negativt beslut ⁽⁵⁾ (nedan kallat *beslutet från 2004*).
- (8) Detta beslut ogiltigförklarades genom en dom från tribunalen av den 17 december 2008 ⁽⁶⁾ (nedan kallad *domen från 2008*), varigenom kommissionen blev skyldig att fatta ett nytt slutgiltigt beslut avseende åtgärderna i fråga. Tribunalen ansåg att kommissionens underlåtelse att granska alla åtgärder som regionen Vallonien (nedan kallad *regionen*) och förvaltaren av flygplatsen i Charleroi, aktiebolaget Brussels South Charleroi Airport (nedan kallat BSCA), beviljat till förmån för Ryanair, och att kontrollera om dessa två enheter betraktade tillsammans har betett sig som rationella marknadssekonomiska aktörer, innebar en felaktig rättstillämpning. Domen från 2008 ledde till att det formella granskningsförfarande som avslutades genom det slutgiltiga beslutet från 2004 återinleddes.
- (9) Genom en skrivelse av den 23 juli 2010 gav kommissionen Belgien, liksom de parter som lämnat in synpunkter inom ramen för det formella granskningsförfarande som inleddes den 11 december 2002, möjlighet att lämna in nya synpunkter inom ramen för det formella granskningsförfarande som återinleddes till följd av domen från 2008. På kommissionens begäran av den 20 april 2011 lämnade de belgiska myndigheterna kompletterande uppgifter genom skrivelser av den 14 juli och den 21 september 2011.
- (10) Genom en skrivelse av den 21 mars 2012 informerade kommissionen Belgien om sitt beslut om att utvidga det formella granskningsförfarandet till att omfatta nya åtgärder (nedan kallat *beslutet om att utvidga förfarandet från 2012*).
- (11) Detta beslut om att utvidga förfarandet från 2012 publicerades i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽⁷⁾. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på åtgärderna i fråga.
- (12) Belgien skickade sina synpunkter den 22 maj 2012. Synpunkterna av den 22 maj 2012 innehöll inte den sammanfattande tabell som återges i bilaga I till beslutet om att utvidga förfarandet från 2012. Denna översändes den 5 juni 2012.
- (13) Den 9 augusti 2012 bad kommissionen om kompletterande upplysningar som bland annat rörde de kostnader som *Société Wallonne des Aéroports* (nedan kallat *Sowaer*) burit på grund av sina investeringar i flygplatsen i Charleroi och dess uppdrag till förmån för BSCA. De belgiska myndigheterna översände den 3 september 2012 Sowaers årsredovisning för åren 2001–2004 och kompletterande uppgifter den 9 och 18 oktober 2012.
- (14) Den 26 oktober 2012, efter ett möte, bad kommissionen om kompletterande upplysningar. Belgien översände dessa upplysningar den 9 november 2012.
- (15) Kommissionen mottog synpunkter från följande berörda parter:
- Synpunkterna från berörd part C togs emot den 14 september 2012.
 - Synpunkterna från Board of Airline Representatives togs emot den 17 september 2012, i likhet med synpunkterna från Air France, Association of European Airlines och Brussels Airport Company.
 - Synpunkterna från Brussels Airlines togs emot den 18 september 2012.
 - Synpunkterna från BSCA togs emot den 4 oktober 2012.
 - Ryanair översände sina synpunkter den 3 oktober 2012, och hänvisade till de synpunkter som översänts den 30 september 2011, den 13 april 2012 och den 4 juli 2012. Ryanair översände kompletterande upplysningar den 10 april 2013, den 20 december 2013 samt den 17 och den 31 januari 2014.
- (16) Kommissionen översände dessa synpunkter till Belgien den 2 juli och den 29 oktober 2012, den 3 maj 2013 samt den 22 januari och den 24 februari 2014, och gav landet möjlighet att kommentera dem. Kommissionen tog emot Belgiens kommentarer genom skrivelser av den 17 juli 2012, den 14 december 2012 och den 5 juni 2013.

⁽⁵⁾ Kommissionens beslut 2004/393/EG av den 12 februari 2004 om de fördelar som regionen Vallonien och Brussels South Charleroi Airport beviljat flygbolaget Ryanair i samband med dess etablering i Charleroi (EUT L 137, 30.4.2004, s. 1).

⁽⁶⁾ Dom av den 17 december 2008, Ryanair mot kommissionen, T-196/04, REG 2008, s. II-3646, ECLI:EU:T:2008:585.

⁽⁷⁾ Se fotnot 2.

- (17) Den 14 januari 2014 bad kommissionen Belgien om kompletterande upplysningar, i synnerhet för att tillämpa marknadsekonomitestet på åtgärderna till förmån för BSCA. Belgien svarade genom skrivelser som skickades den 7 och den 24 februari 2014. Dessa svar var dock ofullständiga och kommissionen skickade en påminnelse till Belgien den 10 mars 2014 för att visa vilka svar som saknades och att be landet att lämna dessa svar. Kompletterande uppgifter skickades sedan av Belgien den 24 mars 2014.
- (18) Den 7 februari 2014 bad kommissionen Belgien om kompletterande upplysningar, i synnerhet gällande åtgärderna till förmån för Ryanair. Den 18 och den 24 mars 2014 översände Belgien en del av svaren på de frågor som ställts.
- (19) Den 7 februari 2014 hölls även ett möte vid flygplatsen i Charleroi mellan dels representanter för regionen Vallonien, Sowaer och BSCA, dels kommissionens avdelningar.
- (20) Den 25 februari och den 11 mars 2014 bad kommissionen Belgien om kompletterande upplysningar och i synnerhet förtydliganden i fråga om de uppgifter som Belgien lämnat den 7 och den 24 februari 2014 om regionens och Sowaers åtgärder till förmån för BSCA. Belgien svarade genom skrivelser den 25 mars och den 4 april 2014 (bilagorna skickades den 9 april 2014).
- (21) Efter antagandet av riktlinjerna för statligt stöd till flygplatser och flygbolag (nedan kallade *luftfartsriktlinjerna*)⁽⁸⁾ uppmanade kommissionen den 17 och den 19 mars 2014 Belgien och de berörda parterna att lämna synpunkter på tillämpningen av luftfartsriktlinjerna på detta ärende. Den 15 april 2014 offentliggjordes dessutom ett meddelande där medlemsstaterna och de berörda parterna ombads att lämna in kommentarer, även rörande detta ärende, mot bakgrund av ikraftträdandet av EU:s riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag. Kommissionen tog emot synpunkter från Brussels Airport Company, Brussels Airlines, "Board of Airlines Representatives", Air France och sammanslutningen "Transport et environnement". Kommissionen översände dessa kommentarer till Belgien den 26 maj 2014. Belgien lämnade i sin tur sina synpunkter den 26 juni 2014.
- (22) Ett nytt möte hölls mellan dels kommissionens avdelningar och dels Belgien, BSCA och Sowaer den 11 april 2014. Efter detta möte överlämnade Belgien ett antal handlingar liksom en not daterad den 5 maj 2014 om de allmännyttiga uppdrag som anförtratts BSCA.
- (23) Den 5 maj 2014 skickade kommissionen en ny begäran om upplysningar till Belgien, som landet besvarade den 13 maj 2014.
- (24) Genom en skrivelse av den 7 maj 2014 godtog Belgien att kommissionen i detta ärende, med beaktande av att kommissionens avdelningar lovat att snarast sända en översättning av beslutet på nederländska, undantagsvis får delge beslutet på franska i enlighet med artikel 297 i EUF-fördraget. Belgien godtog att endast den franska versionen av beslutet är giltig och att beslutet träder i kraft i och med att det delges på franska.
- (25) Den 2 juli 2014 överlämnade Brussels Airlines en uppdaterad version av de kommentarer som företaget lämnat den 25 september 2013 efter offentliggörandet av utkastet till riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag. Dessa kommentarer skickades till Belgien den 4 juli 2014 och landet översände själv sina synpunkter den 18 juli 2014.

2. BAKGRUND TILL DE GRANSKADE ÅTGÄRDERNA

2.1 Inrättandet av BSCA och Sowaer – Bakgrund till regionen Valloniens och Sowaers åtaganden gentemot Brussels South Charleroi Airport

2.1.1 Den institutionella reformen från 1980

- (26) Till följd av lagen om institutionell reform av den 8 augusti 1980 gavs de belgiska regionerna de befogenheter som krävs för att utrusta och driva offentliga flygplatser inom deras territorium, dock med undantag av Bryssels nationella flygplats där belgiska staten behöll befogenheterna i fråga.

⁽⁸⁾ EUT C 99, 4.4.2014, s. 3.

- (27) Enligt Belgien ⁽⁹⁾ beslutade sig då regionen Vallonien för att dra nytta de ekonomiska möjligheter som erbjöds genom dessa transportinfrastrukturer och att stegvis utföra de investeringar som krävdes. Den 2 maj 1989 godkände den vallonska regeringen en not från transportministern, där följande uppgavs: "Regeringens främsta mål är sålunda att göra allt för att Valloniens flygplatser snabbt ska bli lönsamma. För att nå detta mål måste man samtidigt genomföra flera insatser, bland annat på infrastrukturområdet."

2.1.2 Inrättandet av BSCA och avtalet mellan regionen och BSCA från 1991

- (28) 1991 skapade regionen BSCA för förvaltningen av flygplatsen Charleroi Bruxelles Sud (nedan kallad *flygplatsen i Charleroi*).
- (29) Genom ett avtal av den 9 juli 1991 (nedan kallad *avtalet mellan regionen och BSCA*) beviljade regionen BSCA följande, för en period på 50 år:
- En tjänstekoncession för den kommersiella förvaltningen av den offentligägda delen av flygplatsen i Charleroi.
 - En egendomskoncession om permanent och exklusiv användning av flygplatsområdet.
- (30) Avtalet mellan regionen och BSCA, inklusive den kravspecifikation som bifogats till avtalet, fastställer hur kostnaderna fördelas mellan regionen Vallonien och BSCA:
- a) När det gäller tjänstekoncessionen föreskriver avtalet mellan regionen och BSCA ⁽¹⁰⁾ att BSCA ska stå för *utgifterna* för de skyldigheter som följer av den tekniska och kommersiella förvaltningen av flygplatsområdet. I enlighet med artikel 25 i kravspecifikationen ska regionen dock stå för kostnaderna för "brandförsvar ⁽¹¹⁾ och underhåll ⁽¹²⁾" fram till den 1 januari 1997.
 - b) När det gäller egendomskoncessionen föreskrivs i avtalet att regionen ansvarar för alla ombyggnadsarbeten, liksom alla arbeten med koppling till fysisk planering, installation och utrustning i det område som överläts ⁽¹³⁾, medan BSCA förblir ansvarig för städningen av och underhållet i det område som överläts ⁽¹⁴⁾. I kravspecifikationen ⁽¹⁵⁾ föreskrivs dessutom ett årligt eller flerårigt utrustningsprogram, som föreslagits av BSCA och som beslutats tillsammans med regionen, som koncessionsgivaren ska finansiera.
- (31) Vad gäller avgifterna föreskrivs följande i avtalet ⁽¹⁶⁾:
- BSCA har rätt att driva in de avgifter som hör ihop med lufttrafiken liksom de avgifter som motsvarar alla tjänster som BSCA tillhandahåller.
 - Som motprestation mot koncessionen betalar BSCA regionen en årsavgift motsvarande 35 % av de luftfartsavgifter som BSCA uppburit under det föregående året. Denna avgift betalas till en fond och skapar en budget för de miljöproblem som uppstår i samband med driften av flygplatsen.

2.1.3 Åtgärder som rör regionens betalning av bidraget för "brandförsvar/underhåll" till BSCA under 1997–2002

- (32) I enlighet med tillägg nr 2 till kravspecifikationen förlängdes bestämmelsen om att regionen skulle stå för "kostnaderna för brandförsvar och underhåll" fram till den 1 januari 2000.

⁽⁹⁾ Not från Belgien av den 24 februari 2014.

⁽¹⁰⁾ Artikel 3.2 i avtalet mellan regionen och BSCA.

⁽¹¹⁾ I enlighet med artikel 12 i kravspecifikationen definieras brandförsvaret genom en hänvisning till Internationella civila luftfartsorganisationens regler.

⁽¹²⁾ I enlighet med artiklarna 12 och 19 i kravspecifikationen definieras underhållet som "teknisk service i form av underhåll av byggnader, start- och landningsbanor, omgivningar, fordon" samt "underhåll av mark, byggnader och inventarier i byggnaderna samt material som omfattas av koncessionen eller som ställs till dess förfogande så att de hålls i gott skick".

⁽¹³⁾ Artikel 10.1 i avtalet mellan regionen och BSCA.

⁽¹⁴⁾ I enlighet med artikel 13.2 i avtalet mellan regionen och BSCA förblir BSCA ansvarig för städningen av och underhållet i det område som överläts. BSCA ska också ansvara för alla större och mindre reparationer som behövs. Tillägg nr 1 till avtalet begränsar dock ansvaret för BSCA till endast större reparationer som beror på brådskande underhåll.

⁽¹⁵⁾ Artikel 22 i den kravspecifikation som bifogats till avtalet mellan regionen och BSCA.

⁽¹⁶⁾ Artikel 18 i avtalet mellan regionen och BSCA.

- (33) Regionen bar även kostnaderna för brandförsvaret och underhållet under åren 2000 ⁽¹⁷⁾ och 2001 ⁽¹⁸⁾.
- (34) För år 2002 framhåller Belgien att även om det alltjämt planerades att regionen skulle fortsätta att bevilja en ersättning för dessa kostnader innebar inrättandet av Sowaer och införandet av en ny rättslig ram att formaliseringen av förlängningen av denna ersättning sköts upp. Enligt Belgien bekräftades det faktum att detta åtagande upprätthölls av en skrivelse av den 5 juli 2001 från BSCA till de vallonska transport- och utrustningsmyndigheterna om att omfattande poster i BSCA:s budget för år 2002 rörde kostnader med koppling till dessa tjänster, till följd av ett telefonsamtal där det bekräftades att regionen skulle stå för dessa tjänster 2002.

2.1.4 Underlag till investeringsplanen för flygplatsen i Charleroi under 1999–2000

- (35) I slutet av 90-talet utförde externa konsulter ett antal studier om möjligheterna att utveckla flygplatsen i Charleroi. Regionen beställde en strategisk studie från Tractebel om utveckling av flygplatsen i Charleroi, som slutfördes i april 2000 ⁽¹⁹⁾. Samtidigt utförde Roland Berger International Management Consultant i juli 2000 en studie om utvecklingen av en flygplatsstrategi för Vallonien ⁽²⁰⁾. Mot bakgrund av förhandlingarna med regionen i början av 2001 i syfte att köpa in sig i BSCA beställde Grands Travaux de Marseille slutligen en studie om flygplatsens potentiella utveckling ⁽²¹⁾.
- (36) Även före dessa studier och med anledning av de tekniska begränsningar som hörde ihop med den befintliga infrastrukturen ⁽²²⁾ var det enligt Belgien tydligt att en ny terminalbyggnad behövde uppföras i områdets norra del. Viss mark hade redan exproprierats av det interkommunala bolaget Igretec, som ansvarade för att skapa luftfartscentrumet. Regionen utförde själv expropriationer under 90-talet och Igretec överlämnade 1999 mark som det hade exproprierat till regionen. På denna mark uppfördes sedan den nya passagerarterminalen, som för närvarande är i drift.
- (37) Vid ett sammanträde den 20 juli 2000 godkände regionen Vallonien riktlinjerna till ett ramavtal om ett flerårigt investeringsprogram för flygplatsen i Charleroi, som i synnerhet innehöll "en ny passagerarterminal", till en sammanlagd budget på 113,74 miljoner euro.

Tabell 1

Infrastrukturinvesteringar som planerades i ramavtalet av den 20 juli 2000

(i miljoner)

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

⁽¹⁷⁾ I enlighet med dekretet av den 16 december 1999 om den allmänna budgeten för regionen Valloniens utgifter för budgetåret 2000 och förordningen av den 27 september 2000 från den vallonska regeringen om beviljande av ett driftbidrag till BSCA för att täcka utgifterna för brandförsvaret och underhållet vid Charlerois flygplats för år 2000.

⁽¹⁸⁾ I enlighet med dekretet av den 14 december 2000 om den allmänna budgeten för regionen Valloniens utgifter för budgetåret 2001 och förordningen av den 4 oktober 2001 från den vallonska regeringen om beviljande av ett driftbidrag till BSCA för att täcka utgifterna för brandförsvaret och underhållet vid Charlerois flygplats för år 2001.

⁽¹⁹⁾ Denna studie gällde en utvecklingsplan för flygplatsen i Brussels South Charleroi Airport på medellång sikt (5 år) och på lång sikt (20 år). Den hänvisade till projektet med den nya norra terminalbyggnaden och innehöll en exakt beskrivning av de föreslagna investeringarna.

⁽²⁰⁾ Studien visade på de potentiella nischerna för flygplatsen i Charleroi och i synnerhet en eventuell lågprisbas, med en hänvisning till Ryanair. Denna studie beräknade de investeringar som behövde utföras för att utveckla flygplatsen: bansystemet, expropriationer, utrustningar och olika nätverk, fyllning/schaktning, den nya terminalbyggnaden, kundparkeringen och det privat tillträdet till flygplatsen, anslutningarna till det allmänna vägnätet etc. (bränsle, kontrolltorn, rullande materiel etc.).

⁽²¹⁾ I studien bekräftades utvecklingssegmentet för flygplatsen i Charleroi, nämligen lågprisbolag, regionala bolag och charterbolag. Det bekräftades även att Ryanair kunde bidra till en snabb utveckling av trafiken på kort sikt, med fem flygplan stationerade vid flygplatsen. Studien analyserade dessutom de tekniska villkoren med anknytning till en ankomst av flygbolagen easyJet och Go, liksom regionala bolag och charterbolag.

⁽²²⁾ Dessa tekniska begränsningar hade att göra med att man behövde ha ett ILS-system (Instrument landing system) av kategori III för att möjliggöra landningar vid dålig sikt, något som är absolut nödvändigt för att kunna ta emot flygbolag med stationerade flygplan och regelbunden lufttrafik. Vid denna tidpunkt omfattade projektet med luftfartscentrumet i sin ursprungliga version ett område som sträckte sig mycket längre söderut, vilket skulle ha gjort det omöjligt att utveckla flygplatsinfrastrukturen.

- (38) Den 8 november 2000 antog regionen ett beslut om genomförande av sitt beslut av den 20 juli 2000, som ändrade förutsättningarna för det fleråriga investeringsprogrammet och som ledde till en total investeringskostnad på 121 miljoner euro. Enligt den not som åtföljde detta beslut "ska de investeringar som rör den nya terminalbyggnaden och dess tillhörande infrastrukturer utföras i takt med de specifika behov som uppstår. Ansvaret för dessa investeringar ska analyseras i förhållande till hur verksamheterna utvecklas." I noten utvärderas de kostnader för en ny terminalbyggnad som man då räknade med: "Om det blir nödvändigt på grund av flygplatsens faktiska behov skulle uppförandet av den nya terminalbyggnaden och de tillhörande infrastrukturer kunna innebära en investering på omkring 1 514 miljoner belgiska franc", det vill säga cirka 37,5 miljoner euro, dock utan att man redogör för tidsplanen för utnyttjande av denna summa (se tabell 9). Vid detta datum hade villkoren för finansiering av investeringsprogrammet för Charlerois flygplats ännu inte fastställts ⁽²³⁾.

Tabell 2

Infrastrukturinvesteringar som planerades i den not som bifogades beslutet av den 8 november 2000

(i miljoner)

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

A: direkt finansiering från regionen, B: investeringsbidrag.

2.1.5 Inrättandet av Sowaer den 1 juli 2001

- (39) Den 1 juli 2001 inrättade regionen ett bolag som den hade ensam kontroll över, *Société Wallonne des Aéroports* (nedan kallat *Sowaer*), för att utveckla flygplatsinfrastrukturerna i regionen, ställa infrastrukturerna till förfogande för de bolag som förvaltade de berörda flygplatserna och för att upprätthålla dem i driftsdugligt skick genom att stå för större underhållsarbeten och reparationer.
- (40) I ett beslut av den 23 maj 2001, som syftade till att "inrätta en finansieringsmekanism och skapa ett specialiserat bolag", godkände regionen först stadgarna och finansieringsplanen för *Sowaer* för åren 2001–2004 ⁽²⁴⁾, och framför allt ett totalt investeringsbelopp för flygplatsen i Charleroi på 3 753 miljoner belgiska franc, det vill säga omkring 93 miljoner euro, varav 28 miljoner euro rörde den nya terminalbyggnaden (se tabell 3).

Tabell 3

Infrastrukturinvesteringar som planerades i Sowaers finansieringsplan, som godkändes av regionen den 23 maj 2001

(i miljoner)

	2001	2002	2003	2004	Totalt BEF	Totalt EUR
Mark	253	15	0	38	306	7,59
Infrastrukturer	741	709	548	319	2 317	57,44

⁽²³⁾ Ett finansiellt ingripande från *Société Régionale Wallonne du Transport* (SRWT), som slutligen ställdes in, planerades vid denna tidpunkt. I ovan nämnda not anges dessutom att "man således bör anpassa de befintliga texterna (koncessionsavtalet, kravspecifikationen och de bifogade protokollen) i förhållande till den nya formel som har valts för finansiering av investeringarna".

⁽²⁴⁾ Översändes i bilaga 19 till Belgiens skrivelse av den 26 augusti 2003.

	(i miljoner)					
	2001	2002	2003	2004	Totalt BEF	Totalt EUR
Terminalbyggnad	10	500	500	120	1 130	28,01
Totalt	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

- (41) En mer utförlig finansieringsplan som innehöll den senaste utvecklingen med avseende på investeringsprogrammen för Liège och Charleroi lämnades in till Sowaers styrelse i mars 2002 ⁽²⁵⁾. Denna plan har sedan uppdaterats regelbundet (ungefär en gång om året).
- (42) I enlighet med Sowaers finansieringsplan som godkändes den 23 maj 2001 fastställdes också ett tak för bidraget till miljöfonden på 75 miljoner belgiska franc (1,86 miljoner euro) för år 2002. Denna finansieringsplan inkluderade också miljöfondens saldo i Sowaers intäkter, inom ramen för dess delegerade uppdrag.

2.1.6 Avtalet mellan Sowaer och BSCA av den 15 april 2002 och tillägg nr 3 till avtalet mellan regionen och BSCA av den 29 mars 2002

- (43) Den 15 april 2002 ingick Sowaer, som den 29 mars 2002 hade tagit över den egendomskoncession som beviljats BSCA under 1991, ett underavtal avseende egendomskoncession med BSCA (nedan kallat *avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002*). I enlighet med detta fastställdes följande:
- a) BSCA får fram till 2040 ensam nyttja flygplatsområdet för sin verksamhet. I detta flygplatsområde åtar sig Sowaer att genomföra ett investeringsprogram, som beskrivs i avtalet mellan Sowaer och BSCA och som är identiskt med det program som nämns i skäl 40. Sowaer åtar sig dessutom att utföra större reparationer och underhållsarbeten med koppling till mark, byggnader och infrastrukturer.
- b) Som motprestation mot att flygplatsområdet ställs till förfogande och investeringsprogrammet och större underhållsarbeten utförs ska BSCA betala en koncessionsavgift bestående av följande:
- En rörlig årlig del motsvarande 35 % av luftfartsavgifterna med ett tak avsett att utvecklas med tiden (nedan kallad *rörlig avgift med tak*).
 - En årlig standardavgift som också ska utvecklas med tiden (nedan kallad *standardavgiften*).
- (44) Nästan samtidigt, den 29 mars 2002, tecknade regionen och BSCA ett tillägg som ändrade avtalet mellan regionen och BSCA. Enligt detta tillägg – tillägg nr 3 till avtalet mellan regionen och BSCA ⁽²⁶⁾, åtog sig regionen att betala följande till BSCA:

— Ett bidrag som gjorde det möjligt för BSCA att stå för de kostnader som uppstår i samband med Sowaers tillhandahållande av mark, byggnader och flygplatsinfrastrukturer. Detta bidrag motsvarade den standardavgift som nämns i skäl 43, även om BSCA i slutändan endast stod för den rörliga avgiften med tak.

— Ett bidrag som ersätter de utgifter (kostnader och investeringar) som BSCA ådrar sig för tjänster med koppling till "underhåll och brandförsvar". Tillägg nr 3 ändrar likaså artikel 25 i kravspecifikationen genom att i synnerhet inkludera investeringskostnaderna och/eller avskrivningarna på investeringarna i den resultaträkning som hörde samman med tjänsterna för brandförsvar och underhåll.

2.1.7 Översyn av investeringsprogrammet av den 3 april 2003

- (45) Den 3 april 2003 utförde den vallonska regeringen en översyn av investeringsprogrammet. Denna översyn föreskrev framför allt en ändring av den nya terminalens kapacitet i förhållande till den nivå som beslutades i investeringsprogrammets ursprungliga version. Istället för en kapacitet på 2 miljoner passagerare planerades det

⁽²⁵⁾ Översändes i bilaga 2 till Belgiens skrivelse av den 24 februari 2014.

⁽²⁶⁾ Artikel 3.2.2 till tillägg nr 3 till avtalet mellan regionen och BSCA av den 29 mars 2002.

nämligen att man skulle uppföra en terminal med kapacitet på 3 miljoner passagerare, liksom en större bilparkering än vad som planerades från början. Denna översyn motsvarande ytterligare investeringar på 33 miljoner euro.

2.1.8 *Avtalet mellan Sowaer och BSCA av den 4 april 2006 och tillägg nr 5 till avtalet mellan regionen och BSCA av den 10 mars 2006*

- (46) Avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002 ersattes den 4 april 2006 av ett nytt avtal (nedan kallat *avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2006*). Det sistnämnda upprepar de grundläggande bestämmelserna i avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002 och ger en närmare beskrivning av vissa tjänster som Sowaer tillhandahåller BSCA genom sina olika tjänster som definieras i avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002. Dessutom ändrar avtalet villkoren för beräkning av de koncessionsavgifter som BSCA ska betala till Sowaer.
- (47) Avtalet mellan regionen och BSCA ändrades parallellt genom tillägg nr 5 till detta, som tecknades den 10 mars 2006. I artikel 3.2.2 i avtalet mellan Sowaer och BSCA föreskrivs hädanefter följande:
- De kostnader som BSCA ådrar sig för tjänsterna med anknytning till brandförsvaret och trafiksäkerhet på marken och i flygplatsområdet ska ersättas av regionen.
 - Ett tak ska fastställas för denna ersättning. Detta tak, som fastställts till 5 774 000 euro för 2006, ska indexeras årligen.
- (48) I tillägget förtydligas också att storleken på den ekonomiska ersättningen ska ses över före juli 2009.

2.1.9 *Tillägg nr 6 till avtalet mellan regionen och BSCA av den 15 januari 2008*

- (49) Avtalet mellan regionen och BSCA ändrades på nytt den 15 januari 2008 (tillägg nr 6). I enlighet med denna ändring gäller följande:
- Utöver utförandet av tjänsterna med anknytning till brandförsvaret och trafiksäkerhet på marken och i flygplatsområdet anförtror regionen BSCA utförandet av tjänster med anknytning till kontroll och registrering av flygningar, planering av föreskrivna flygningar⁽²⁷⁾, lotsning och säkerhet (dessa uppdrag säkerställdes tidigare direkt av regionen)⁽²⁸⁾ ⁽²⁹⁾ ⁽³⁰⁾.
 - Bidraget från regionen täcker hädanefter inte bara BSCA:s kostnader med avseende på brandförsvaret och trafiksäkerhet på marken och i flygplatsområdet (med bibehållet tak), utan också de som rör säkerheten, kontrollen och registreringen av flygplan, planeringen av föreskrivna flygningar och lotsningen.

2.2 Utvecklingen vid Charlerois flygplats

- (50) Den 1 maj 1997 etablerade sig flygbolaget Ryanair, inledningsvis för att driva sin flyglinje mellan Dublin och Charleroi, vid Charlerois flygplats, som därtills praktiskt taget saknat regelbundna användare. I april 2001 öppnade Ryanair sin första kontinentala bas i Charleroi och förlade i ett första steg två flygplan till flygplatsen, och öppnade nya destinationer (Shannon, Glasgow, Pisa, Venedig och Carcassonne).
- (51) Mellan 2000 och 2013 steg trafiken vid Charleroi från 200 000 till nästan 7 miljoner passagerare.

⁽²⁷⁾ Dessa uppdrag omfattar i) insamling av samtliga uppgifter om luftfartygens rörelser, ii) insamling av luftfartygens olika handlingar och iii) planering och hantering av flygplanens uppställningsplatser.

⁽²⁸⁾ Ledning av flygplanen fram till uppställningsplatsen.

⁽²⁹⁾ Tjänsterna med anknytning till säkerhet omfattar säkerhetskontroll, elektronisk övervakning, tillsynsronder och patrullering, tillträdeskontroll och utfärdande av passerkort till besökare. Säkerhetsuppdragen delegerades till BSCA Security, ett bolag som till 51 % ägs av regionen Vallonien och till 49 % av BSCA.

⁽³⁰⁾ Säkerhets- och trygghetsuppgifterna vid flygplatsen i Charleroi anförtroddes BSCA i enlighet med dekretet av den 19 december 2007 om ändring av dekretet av den 23 juni 1994 om inrättande och drift av flygplatser i regionen Vallonien. Även i enlighet med detta dekret delegerade BSCA säkerhetsuppgifterna till BSCA Security, ett aktiebolag som skapats för detta ändamål, vars kapital till 49 % innehas av BSCA och till 51 % av regionen.

Tabell 4

Årlig statistik över trafiken vid Charlerois flygplats

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

- (52) Ryanair har alltid stått för mer än [70–80] (*) % av trafiken vid flygplatsen i Charleroi.

2.3 BSCA:s stadgar och aktieägare

- (53) Innehavet i BSCA har omstrukturerats flera gånger sedan 2001. I slutet av år 2000 ägdes BSCA i själva verket till mer än 80 % av Sambrinvest ⁽³¹⁾, och i mindre utsträckning av Cockerill Sambre, Igretec ⁽³²⁾ och några aktieägare till.
- (54) En första omarbetning skedde på grundval av ett beslut från den vallonska regeringen av den 8 februari 2001. Genom detta beslut gav regeringen Sogepa ⁽³³⁾, ett bolag som kontrolleras av regionen, i uppdrag att köpa tillbaka 2 680 aktier i BSCA (det vill säga 43,79 % av kapitalet) från Sambrinvest, de egna aktier som ägdes av BSCA, liksom de andelar som önskades säljas av de "privata aktieägarna". Dessutom gav regeringen i samma avtal ministern med ansvar för flygplatsförvaltningen i uppdrag att "ta fram ett aktieägaravtal som sammanlänkade Sowaer, Sambrinvest och möjligen Igretec, som sinsemellan ska organisera samordningen av befogenheterna inom BSCA, både vad gäller bolagsstämman, styrelsen och ledningsgruppen".
- (55) Regionen beslutade sig även för att parallellt öka BSCA:s kapital: principen för en sådan rekapitalisering slogs fast i maj 2001 i ett beslut från Valloniens regering ⁽³⁴⁾. Denna kapitalökning, till ett totalt belopp på 3 941 300 euro, utfördes den 3 december 2002. Sowaer stod för en summa på 3 808 660 euro i utbyte mot 49,23 % av BSCA:s kapitalandel.

(*) Sekretessbelagda uppgifter.

⁽³¹⁾ Sambrinvest är ett riskkapitalbolag som är verksamt i regionen Charleroi-Thuin. Det har som mål att arbeta med och utveckla små och medelstora företag. Fram till 2012 ägdes Sambrinvest till 50 % av regionen Vallonien.

⁽³²⁾ Igretec är ett interkommunalt bolag för förvaltning och utförande av tekniska och ekonomiska studier. Det bidrar till att utveckla och ställa om Charleroi genom utvecklingen av flygplatsen, det närliggande luftfartscentrumet och förvaltningen av industriområdena. Igretec ingår 68 kommuner, huvudsakligen från Hainaut-provinsen. Det leds av den vallonska ministerpresidenten.

⁽³³⁾ *Société Wallonne de Gestion et de Participation* (Sogepa) är regionen Valloniens prioriterade finansiella gren för stöd till företag vid omställningar. Sogepa ingriper i form av lån eller kapital, och sköter innehav, skyldigheter, förskott eller räntor som regionen Vallonien eller Sogepa själv innehar i dessa bolag via de uppdrag som regeringen delegerat.

⁽³⁴⁾ Beslut av den 23 maj 2001 om utveckling av flygplatserna, inrättande av en finansieringsmekanism samt bildande av ett specialiserat bolag. Det var genom detta beslut som den vallonska regeringen godkände Sowaers stadgar samt företagets finansieringsplan, budgetprognoser och ledningsstruktur. Regeringen uppmanade Sogepa att gå vidare med bildandet av Sowaer och föreskrev att "finansieringen av miljöåtgärder med undantag för isolering ska undersökas av Sowaer i samarbete med koncessionshavarna".

Tabell 5

Utveckling av aktieinnehavet i BSCA ⁽¹⁾

(i %)

År	BSCA	Sowaer	Sogepa	Sambrinvest	Igretec	Belgian airport	Övriga
2000	6,21	—	0,00	82,84	2,29	0,00	8,66
2001	0,00	—	55,07	39,05	2,29	0,00	3,59
2002	0,00	49,23	27,01	19,16	2,32	0,00	2,28
2003	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2004	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2005	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2006	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2007	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2008	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2009	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2010	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2011	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2012	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2013	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67

Siffror per den 31 december under det angivna året.

⁽¹⁾ Skrivelse från de belgiska myndigheterna av den 21 september 2011 och av den 6 februari 2014.

- (56) Mellan 2002 och 2008 förvaltade Sowaer ungefär 49 % av BSCA:s kapital. Enligt de belgiska myndigheterna utfördes detta för den vallonska regeringens räkning.
- (57) 2009 öppnade BSCA upp sitt kapital för en privat partner. Konsortiet Belgian Airports (nedan kallat *Belgian Airports*), bestående av den italienska koncernen Save och det belgiska bolaget Holding Communal SA ⁽³⁵⁾, förvärvade på så sätt 27,65 % av flygplatsförvaltarens andelar. Belgian Airports har vetorätt vid ett visst antal viktiga beslut, även de kommersiella avtalen med Ryanair.

3. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDERNA

- (58) Två typer av åtgärder omfattas av detta beslut:

— Åtgärderna från regionens och Sowaers sida till förmån för BSCA (avsnitt 3.1).

— Åtgärderna från regionens, Sowaers och BSCA:s sida till förmån för Ryanair (avsnitt 3.2).

⁽³⁵⁾ Detta bolag avvecklades 2011.

3.1 Åtgärder från regionens och Sowaers sida till förmån för BSCA

(59) Följande åtgärder till förmån för BSCA omfattas av förfarandet:

- I enlighet med avtalet mellan Sowaer och BSCA och investeringsbesluten: BSCA:s tillgång till marken och infrastrukturerna vid flygplatsen i Charleroi och genomförandet av ett investeringsprogram som syftade till att modernisera och bygga ut dessa, liksom tillhandahållandet av vissa tjänster från Sowaers sida inklusive större reparationer av infrastrukturen, mot en avgift som betalades av BSCA (avsnitt 3.1.1).
- I enlighet med avtalet mellan regionen och BSCA: beviljandet från regionens sida av ett bidrag för vissa tjänster med anknnytning till flygplatsverksamheten (jfr avsnitt 3.1.2).
- Sowaers tecknande den 3 december 2002 av en ökning av BSCA:s aktiekapital (avsnitt 3.1.3).

3.1.1 *Tillhandahållandet av marken och infrastrukturerna vid flygplatsen i Charleroi, inbegripet de infrastrukturer som uppförts tack vare investeringsprogrammet, och tillhandahållandet av vissa tjänster, i synnerhet större reparationer, i utbyte mot en koncessionsavgift*

3.1.1.1 *Tillhandahållandet av marken och infrastrukturerna vid flygplatsen i Charleroi, inbegripet de infrastrukturer som uppförts tack vare investeringsprogrammet, och tillhandahållandet av vissa tjänster, i synnerhet större reparationer*

(60) I enlighet med avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002 ska Sowaer utföra följande:

- Fram till 2040 bevilja BSCA ett underavtal avseende egendomskoncession om permanent och exklusivt nyttjande av flygplatsområdet för sin egen drift.
- Ställa nya investeringar till BSCA:s förfogande. Investeringsprogrammet, som bland annat inbegriper uppförande av en ny terminalbyggnad, en förlängning av start- och landningsbanan, anläggande av en taxibana och en uppställningsplats för ytterligare flygplan samt navigeringssystem, står för ett belopp på 93 miljoner euro ⁽³⁶⁾.

Tabell 6

Investeringsprogram som bifogades avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002

	(i miljoner)					
	2001	2002	2003	2004	Totalt BEF	Totalt EUR
Mark	253	15	0	38	306	7,59
Infrastrukturer	741	709	548	319	2 317	57,44
Terminalbyggnad	10	500	500	120	1 130	28,01
Totalt	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

⁽³⁶⁾ Detta program är identiskt med det program som nämns i skäl 41.

— Större reparationer och större underhållsarbeten med anknytning till mark, byggnader och flygplatsinfrastrukturer som ligger inom det område som upplåts.

- (61) Investeringsprogrammet sågs över årligen. Dessa omarbetningar inbegrep både uppdateringar med koppling till extrakostnader som inte förutspåddes i april 2002 och beslut om nya investeringar. Den 3 april 2003 utförde den vallonska regeringen i synnerhet en översyn av det investeringsprogram som godkännts av Sowaers styrelse. Denna översyn ⁽³⁷⁾ förutspådde framför allt en ny terminal med högre kapacitet än vad som ursprungligen planerades (3 miljoner istället för 2 miljoner passagerare) och en större bilparkering än vad man ursprungligen förutspådde. Denna översyn innebar ytterligare investeringar på 33 miljoner euro.
- (62) Investeringsprogrammet sågs över årligen fram till 2009 ⁽³⁸⁾. Den totala kostnaden för Sowaers investeringsprogram för Charleroi för 2002–2010, enligt översynen i samband med Sowaers styrelse senaste uppdatering 2009, uppgår till 219 103 435 euro ⁽³⁹⁾. Även om detta investeringsprogram kallades för "investeringsprogrammet för 2002–2010" planerades utgifter fram till 2017.

Tabell 7

Totala kostnader för Sowaers investeringsprogram för Charleroi, enligt den översyn som utfördes av Sowaers styrelse 2009

(i euro)

Typ av investeringar	
Traditionella investeringar	[180 000 000–210 000 000]
Mark	[4 000 000–5 000 000]
Uppställningsplats för flygplan	[36 000 000–40 000 000]
Ny terminalbyggnad	[80 000 000–100 000 000]
Kontrolltorn	[10 000 000–13 000 000]
Gamla åtaganden	[1 000 000–2 000 000]
Inkomstgenererande investeringar	[3 000 000–4 000 000]
Säkerhet – trygghet – miljö	[8 000 000–11 000 000]
Särskilt underhåll	[4 000 000–6 000 000]
Totalt	219 103 435

Källa: bilaga 7 till de belgiska myndigheternas skrivelse av den 21 september 2011.

⁽³⁷⁾ Enligt noten från Sowaer till den vallonska regeringen av den 3 april 2003 höjdes i enlighet med denna översyn investeringsprogrammet från 93 till 150,8 miljoner euro, dvs. en ökning på 57,8 miljoner, enligt följande:

- 33 miljoner för utbyggnaden av passagerarterminalen i förhållande till vad som tidigare planerades.
- 3 miljoner för den andra etappen av uppförandet av kontrolltornet.
- 2 miljoner för programmet för säkerhet och trygghet.
- 1,6 miljoner för Sowaers återtagande av budgetkostnader.
- 1,5 miljoner för översynen av förvärven av mark runt omkring flygplatsen.
- 12 miljoner för bidrag till eventuella avdrag och regleringar.
- 4,8 miljoner i "variationer".

⁽³⁸⁾ Jfr Belgiens not av den 6 februari 2014.

⁽³⁹⁾ Detta belopp utesluter det obligatoriska programmet för ytterligare investeringar (som inte granskas i detta beslut) och de investeringar som finansieras av BSCA själv.

- (63) Utöver de större reparationerna och underhållsarbetena åtog sig Sowaer i enlighet med avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2006 att tillhandahålla ytterligare tjänster för BSCA:s räkning, bland annat rådgivningstjänster av olika slag (juridiska, miljörelaterade, finansiella, administrativa etc.), analyser och rekommendationer gällande buller från flygplatsen och definitionen och uppdateringen av ett geografiskt informationssystem (GIS).

3.1.1.2 Koncessionsavgift som BSCA betalar till Sowaer

- (64) Som motprestation mot de inslag som beskrivs i avsnitt 3.1.1.1 betalar BSCA Sowaer en koncessionsavgift.

i) Avtalsbestämmelser

- a) Perioden mellan den 15 april 2002 och den 31 december 2005

- (65) I enlighet med avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002 ska BSCA betala regionen en koncessionsavgift som består av följande:

— Ett rörligt årligt belopp (nedan kallad *rörlig avgift med tak*) motsvarande 35 % av de luftfartsavgifter som erhålls under året i fråga, med ett tak som fastställts till 883 689 euro år 2002 och som ökar med 2 % om året mellan 2003 och 2006. Detta högsta belopp höjs till 2 650 000 euro år 2007, ökar med 2 % om året och ska ses över från och med 2015⁽⁴⁰⁾. Denna avgift betalas till en fond och skapar en budget för de miljöproblem som uppstår i samband med driften av flygplatsen.

— En årlig standardavgift (nedan kallad *standardavgiften*), som fastställts till 9 371 000 euro för 2002 och som sedan indexerats. Detta belopp höjdes till 13 525 000 euro från och med 2010 och indexerats⁽⁴¹⁾.

- (66) I enlighet med koncessionsavtalet mellan regionen och BSCA i dess ändrade lydelse den 29 mars 2002 erhåller BSCA dock ett bidrag från regionen för att göra det möjligt för BSCA att "ta på sig de allmännyttiga uppgifterna inom ramen för driften av flygplatsen i Charleroi, det vill säga kostnaderna med koppling till nyttjandet av den mark, de byggnader och de flygplatsinfrastrukturer som Sowaer ställer till dess förfogande". Detta bidrag motsvarar standardavgiften med tak, så att BSCA faktiskt bara debiteras den rörliga avgiften med tak. I enlighet med avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002 är BSCA därtill befriad från att betala standardavgiften om BSCA inte erhåller bidraget från regionen⁽⁴²⁾.

- b) Perioden från och med den 1 januari 2006

- (67) Avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002 omarbetades genom avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2006, som gällde från och med den 1 januari 2006. Enligt detta avtal ska⁽⁴³⁾ BSCA betala följande belopp till Sowaer:

— Ett årligt rörligt belopp, som fastställts till 1,5 euro per passagerare och 8 euro per ton frakt, indexerat på grundval av konsumentprisindex i Belgien⁽⁴⁴⁾. Detta rörliga belopp har enligt avtal fastställts till högst 956 533 euro⁽⁴⁵⁾ för 2006, sedan till 2 651 067 euro från och med 2007, och har från och med 2008 höjts med 2 % om året.

— Ett årligt schablonbelopp på 10 094 000 euro, som årligen höjs med 2 %.

⁽⁴⁰⁾ Artikel 11 i avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002.

⁽⁴¹⁾ *Idem*.

⁽⁴²⁾ I artikel 11.3 i avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002 anges att "BSCA kommer att vara befriad från betalningen av standardavgiften upp till bidraget från regionen Vallonien om BSCA inte skulle erhålla bidraget av ett skäl som BSCA inte styr över eller som ligger utanför dess kontroll".

⁽⁴³⁾ Artikel 12 i avtalet om tjänster mellan Sowaer och BSCA från 2006.

⁽⁴⁴⁾ Indexeringen sker årligen från och med 2007 och beräknas med utgångspunkt i Belgiens konsumentprisindex.

⁽⁴⁵⁾ Taket på 956 533 euro motsvarar det högsta beloppet på 883 689 euro (som föreskrivs i avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002) höjt med 2 % per år

- (68) Parallellt ändrar avtalet om tjänstekoncession mellan regionen och BSCA av den 10 mars 2006 villkoren för regionens bidrag som syftar till att täcka den fasta delen av BSCA:s avgifter till Sowaer ⁽⁴⁶⁾ och korrigerar den undantagsklausul som avses i skäl 66 ⁽⁴⁷⁾.
- (69) Slutligen, genom tillägg nr 1 av den 27 maj 2009 till avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2006, kom parterna överens om att ett ytterligare årligt belopp på [...] euro per ytterligare kvadratmeter ⁽⁴⁸⁾ ska betalas av BSCA till Sowaer från och med 2009 på grund av Sowaers förvärv av ny mark och den motsvarande utvidgningen av omfattningen på tjänsteavtalet. Dessa ytterligare summor uppgår till 1 206 euro under 2010, 1 230 euro under 2011, 1 255 euro under 2012 och 1 280 euro under 2013 ⁽⁴⁹⁾.
- ii) Avgifter som BSCA betalat till Sowaer
- (70) Mot bakgrund av dessa uppgifter sammanfattas de avgifter som faktiskt betalats av BSCA till Sowaer i tabell 8, med hänsyn tagen de ersättningar som betalats av regionen till BSCA för att överföras till Sowaer.

Tabell 8

Avgifter som betalats av BSCA till Sowaer ⁽¹⁾

(i euro)

År	Fast del	Rörlig del	Totala avgifter	Nettoavgifter
2002	9 371 000	883 689	10 254 689	883 689
2003	9 558 420	901 363	10 459 783	901 363
2004	9 749 588	919 390	10 668 978	919 390
2005	9 944 580	937 778	10 882 358	937 778
2006	10 094 000	956 532	11 050 532	956 532
2007	10 262 000	2 651 067	12 913 067	2 651 067
2008	10 478 000	2 704 088	13 182 088	2 704 088
2009	10 150 000	2 758 170	12 908 761	2 758 761
2010	10 150 000	2 813 333	12 964 539	2 814 539
2011	10 353 000	2 869 600	13 223 830	2 870 830
2012	10 353 000	2 926 992	13 281 247	2 928 247
2013	10 353 000	2 985 532	13 339 812	2 986 812

Utöver de fasta och rörliga delarna inkluderar de totala avgifterna det ytterligare belopp som hör ihop med den utvidgning av omfattningen på avtalet om tjänster från och med 2009 som avses i skäl 69. Nettoavgifterna tar hänsyn till regionens bidrag till BSCA.

⁽¹⁾ Bilaga 2 till Belgiens skrivelse av den 24 februari 2014.

⁽⁴⁶⁾ Enligt detta tillägg är regionens ekonomiska ersättning till BSCA inte längre bara avsedd för "kostnaderna med koppling till nyttjandet av den mark, de byggnader och de flygplatsinfrastrukturer som Sowaer ställer till BSCA:s förfogande i samband med utförandet av tjänsterna med anknytning till brandförsvaret, trafiksäkerhet på marken och i flygplatsområdet". Beloppen registreras alltså i regionens budget som "bidrag till BSCA som gör det möjligt för BSCA att utföra allmännyttiga uppdrag inom ramen för driften av flygplatser".

⁽⁴⁷⁾ I artikel 12.3 i avtalet om tjänster från 2006 anges att "BSCA kommer att befrias från betalningen av priset på tjänsterna upp till den ekonomiska ersättningen från regionen Vallonien om BSCA inte skulle erhålla ersättningen av ett skäl som BSCA inte styr över eller som ligger utanför dess kontroll".

⁽⁴⁸⁾ Detta belopp indexeras med omkring 2 % per år. Det gäller de ytor som lagts till underavtalet från och med det datum då de förvärvades av Sowaer.

⁽⁴⁹⁾ Bilaga 2 till Belgiens skrivelse av den 24 februari 2014.

3.1.2 Bidrag som betalats av regionen för vissa tjänster med anknytning till flygplatsverksamheten

3.1.2.1 Avtalsbestämmelser

a) Perioden mellan den 29 mars 2002 och den 31 december 2005

- (71) Tillägg nr 3 av den 29 mars 2002 till koncessionsavtalet mellan regionen och BSCA ändrar artikel 3.2 i avtalet mellan regionen och BSCA och föreskriver att regionen Vallonien ska ersätta de utgifter som hör ihop med brandförsvar och underhåll:

— Brandförsvaret definieras genom en hänvisning till Internationella civila luftfartsorganisationens regler ⁽⁵⁰⁾.

— Med underhållstjänster avses "teknisk service i form av underhåll av byggnader, start- och landningsbanor, omgivningar, fordon etc." ⁽⁵¹⁾ samt "underhåll av mark, byggnader och inventarier i byggnaderna samt material som omfattas av koncessionen eller som ställs till dess förfogande så att de hålls i gott skick" ⁽⁵²⁾.

- (72) Tillägg nr 3 av den 29 mars 2002 ändrar också artikel 25 i kravspecifikationen och föreskriver att koncessionshavaren ska lämna in budgeten för posterna gällande brandförsvar och underhåll till koncessionsgivaren och ha en separat resultaträkning som när som helst kan analyseras och kontrolleras av koncessionsgivaren.

"Följande tillskrivs i synnerhet denna resultaträkning:

— Hela kostnaden för den personal som ansvarar för brandförsvar och underhåll i flygplatsområdet och ledningen för denna personal, inbegripet arbetsgivaravgifter och dithörande bestämmelser (nya verksamheter).

— Kostnaderna för diverse tjänster och varor (inbegripet eventuell underentreprenad).

— Investeringskostnaderna och/eller avskrivningskostnaderna ⁽⁵³⁾.

— Eventuella utgifter för underentreprenad på området underhåll och brandförsvar".

b) Perioden mellan den 10 mars 2006 och den 31 december 2007

- (73) Tillägg nr 5 av den 10 mars 2006 till koncessionsavtalet mellan regionen och BSCA ändrar artikel 3.2.2 i avtalet mellan regionen och BSCA på följande sätt: "Följande registreras årligen i regionen Valloniens budget: Den ekonomiska ersättning som regionen Vallonien beviljar BSCA för kostnaderna för utförandet av tjänster med anknytning till brandförsvar och trafiksäkerhet på marken och i flygplatsområdet, i enlighet med villkoren i artikel 25 i den kravspecifikation som finns bifogad till detta avtal."

- (74) Tillägg nr 5 ändrar dessutom artikel 25 i kravspecifikationen. I den ändrade artikel 25 föreskrivs att "tjänsterna med anknytning till brandförsvar och trafiksäkerhet på marken och i flygplatsområdet inbegriper löpande underhåll av flygplatsområdet, tekniska underhållstjänster för byggnader, start- och landningsbanor, omgivningar och fordon, mindre asfalteringsarbeten, löpande underhåll och reparation av start- och landningsbanan och åtkomstvägar, underhåll av belysning och optisk trafikledningsutrustning och säkerställande av att de hålls i driftsdugligt skick, grässlagnig, rengöring av banan och dess markeringar, snöröjning och alla andra tjänster som garanterar trafiksäkerheten på marken, i flygplatsområdet och hos infrastrukturerna, med undantag av de kommersiella ytorna i flygplatsområdet".

- (75) I enlighet med artikel 25 i kravspecifikationen fastställs taket för den ekonomiska ersättningen till 5 774 000 euro för 2006. Detta tak indexerar årligen fram till den 31 december 2009. Beloppet för den ekonomiska ersättningen ska ses över senast under det andra halvåret av 2009.

⁽⁵⁰⁾ Artikel 12 i kravspecifikationen.

⁽⁵¹⁾ *Idem*.

⁽⁵²⁾ Artikel 19 i kravspecifikationen.

⁽⁵³⁾ Investeringskostnaderna och/eller avskrivningskostnaderna nämndes inte i de tidigare texterna.

(76) I artikel 25.7 i kravspecifikationen, som infördes genom tillägg nr 5 av den 10 mars 2006, föreskrivs dessutom att ersättningsbeloppet inte får överskrida de faktiska kostnader som BSCA ådragit sig och att all överkompensation av kostnader kommer att bli föremål för en budgetmässig kompensation som ska skrivas in i budgeten för det efterföljande året.

c) Perioden från och med den 1 januari 2008

(77) Tillägg nr 6 av den 15 januari 2008 till koncessionsavtalet mellan regionen och BSCA ändrar artikel 25.1 i kravspecifikationen och läggs till de tjänster som redan har anförtrots BSCA ⁽⁵⁴⁾: kontrollen och registrering av flygningar, planeringen av föreskrivna flygningar, lotsningen och säkerheten.

(78) Kontrollen och registreringen av flygningar består av att i de vallonska myndigheternas databas registrera uppgifter om flygningarna (antal passagerare, registreringsnummer, pilotens namn, typen av flygplan, typen av flygning, ursprungsland, planets vikt etc.). Planeringen av flygningar rör kommunikation, färdplaner, slottider, radiomeddelanden och skötsel av flygplanens uppställningsplatser. Kontrollen och registreringen av flygningar samt planeringen av föreskrivna flygningar säkerställs av "navigationsavdelningen".

(79) Lotsningen omfattar två uppgifter, dvs. lotsning av typen "stand", som utförs av områdessamordnaren i samband med varje ankommande flygplan, och "follow me", som består av att leda flygplanen med hjälp av en bil som endast används då piloterna inte är bekanta med flygplatsen (affärsflyg) eller för stora transportflygplan, kod D. Vid flygplatsen i Charleroi är denna typ av verksamhet mycket begränsad (högst 100 flygningar per år).

(80) Säkerhetstjänsterna definieras i den ändrade artikel 25.2 i kravspecifikationen, i dess ändrade lydelse genom tillägg nr 6 av den 15 januari 2008: "säkerhetskontroll, elektronisk övervakning, tillsynsronder och patrullering, tillträdeskontroll och utfärdande av passerkort till besökare". BSCA delegerar utförandet av säkerhetstjänsterna till aktiebolaget BSCA Security. BSCA Securitys uppdrag definieras med hänvisning till dekretet av den 23 juni 1997 om inrättande av flygplatser i regionen Vallonien ⁽⁵⁵⁾. BSCA Security ägs till 51 % av regionen Vallonien och till 49 % av BSCA.

(81) Villkoren för den ekonomiska ersättningen fastställs på följande sätt i artikel 25.1 i den ändrade kravspecifikationen:

— Beträffande tjänsterna med anknytning till brandförsvaret och trafiksäkerhet på marken och i flygplatsområdet står regionen för kostnaderna med koppling till utförandet av dessa på samma villkor som de som definieras genom tillägg nr 5 (jfr skäl 75) och detta fram till den 31 december 2009. Parterna ska utvärdera ersättningsbeloppet på nytt senast under det andra halvåret 2009.

— Vad gäller tjänsterna med anknytning till kontroll och registrering av flygningar, planering av föreskrivna flygningar, lotsning och säkerhet ⁽⁵⁶⁾ står regionen för kostnaderna för dessa tjänster för åren 2008 och 2009. Från och med den 1 januari 2010 fastställs ett tak för ersättningen till det indexerade ersättningsbelopp som betalats för det föregående året.

(82) Artikel 25.7 i kravspecifikationen ändras och föreskriver att ersättningsbeloppet inte får överskrida de faktiska kostnader som BSCA ådragit sig efter avdrag av avgifter som eventuellt drivits in från användarna för att täcka dessa tjänster.

3.1.2.2 Bidrag som betalats av regionen Vallonien

(83) I tabell 9 sammanfattas de bidrag som betalats av regionen Vallonien till BSCA och BSCA Security, exklusive bidraget för "allmännyttiga tjänster" som ersätter den årliga standardavgiften.

⁽⁵⁴⁾ Tjänster med anknytning till brandförsvaret och trafiksäkerhet på marken och i flygplatsområdet.

⁽⁵⁵⁾ I bilaga 10 till skrivelsen från Belgien av den 5 februari 2014 anges stadgarna för BSCA Security.

⁽⁵⁶⁾ Stycket i fråga nämner även tjänsterna med koppling till trafiksäkerheten på marken och i flygplatsområdet.

Tabell 9

Bidrag som betalats av regionen Vallonien till BSCA eller BSCA Security ⁽¹⁾ mellan 2001 och 2013 (exklusive bidraget för "allmännyttiga tjänster" som ersätter den årliga standardavgiften)

	Brandförsvar, trygghet, underhåll	Säkerhet och trygghet	Avdelningen för navigation, inbegripet lotsning	Totalt
2001	2 892 612	—	—	2 892 612
2002	3 201 000	—	—	3 201 000
2003	4 184 964	—	—	4 184 964
2004	5 182 000	—	—	5 182 000
2005	5 525 000	—	—	5 525 000
2006	5 774 000	—	—	5 774 000
2007	5 774 000	—	—	5 774 000
2008	5 993 000	9 233 984	317 000	15 544 054
2009	6 148 000	13 512 788	417 324	20 078 112
2010	6 148 000	13 596 515	419 909	20 164 424
2011	6 148 000	13 703 323	533 323	20 384 646
2012	6 148 000	14 013 621	454 381	20 616 002
2013	6 148 000	14 013 621	454 381	20 616 002
Totalt	69 266 576	78 073 852	2 596 388	149 936 816

Källa: bilaga 9 till Belgiens skrivelse av den 6 februari 2014, som ändrades för Giro-bidraget genom Belgiens svar av den 25 mars 2014.

⁽¹⁾ Det bidrag som betalats ut för säkerhet och trygghet har betalats till BSCA Security.

3.1.3 Sowaers höjning av det tecknade kapitalet

- (84) Inom ramen för sina utvecklingsprojekt, och i synnerhet förhandlingarna om avtalen från 2001 med Ryanair, visade ett strategidokument som lämnades till BSCA:s styrelse den 31 juli 2001 att "efter de tre första åren beräknas BSCA ha dragit på sig 164 miljoner i kumulerade förluster. Den 31 december 2003 torde det egna kapitalet ha krympt till 23 miljoner belgiska franc, det vill säga mindre än 20 % av det nuvarande kapitalet på 153 miljoner belgiska franc. Av denna anledning bör man göra ett kapitaltillskott på 5 miljoner euro för att undvika att hamna i en prekär situation."
- (85) I sitt beslut av den 23 maj 2001 om Sowaers finansieringsplan hade regionen redan godkänt principen om successiva kapitaltillskott till de bolag som förvaltar de vallonska flygplatserna ⁽⁵⁷⁾. Sowaers finansieringsplan förutspådde vid detta datum "ett förvärv av andelar i BSCA på ± 60 miljoner belgiska franc och därefter 3 gånger 30 miljoner fördelat på tre år (ett eget kapital på 600 miljoner där Sowaer äger 25 %, det vill säga 150 miljoner)", dvs. ett kapitaltillskott på 3,718 miljoner euro fördelat på tre år.

⁽⁵⁷⁾ I finansieringsplanen anges att "den utveckling som planeras för BSCA och SAB kommer att kräva kraftiga ökningar av det egna kapitalet (utöver den externa finansieringen) och alltså en uppföljning från Sowaers sida".

- (86) Kapitalökningen utfördes slutligen en enda gång, den 3 december 2002. Det tecknade kapitalet har betalats in till fullo. Sowaer har alltså tillfört 3,809 miljoner euro mot 49,23 % av BSCA:s kapitalandelar ⁽⁵⁸⁾.

3.2 Åtgärder från regionens och BSCA:s sida till förmån för Ryanair ⁽⁵⁹⁾

3.2.1 Avtalen från 2001

- (87) Följande omfattas av beteckningen "avtalen från 2001":

- Den vallonska regeringens åtagande av den 6 november 2001.
- Avtalet mellan BSCA och Ryanair av den 2 december 2001 (nedan kallat *2001 års avtal*).
- Promocy-avtalet av den 12 december 2001 och avtalet mellan Promocy och Leading Verge av den 31 januari 2002, som BSCA:s styrelse beslutade om den 31 juli 2001 ⁽⁶⁰⁾.

3.2.1.1 Den vallonska regeringens åtagande av den 6 november 2001

- (88) Regionen ingick den 6 november 2001 ett avtal med Ryanair. Detta avtal föreskriver en landningsavgift på 1 euro per avresande Ryanair-passagerare, det vill säga en sänkning på cirka 50 % av landningsavgiften i förhållande till det fastställda belopp som offentliggjorts av Valloniens regering och som följde av en annan beräkningsmetod ⁽⁶¹⁾ (vid denna tidpunkt fastställdes nämligen de flygplatsavgifter som fakturerades flygbolagen enligt en prislista som beslutats och offentliggjorts av regionen Vallonien och inte av BSCA). Dessutom åtog sig regionen att ersätta Ryanair för de förluster som bolaget direkt skulle ådra sig på grund av eventuell ändring av nivån på flygplatsskatterna eller flygplatsens öppettider under åren 2001–2016, förutom om dessa förändringar föreskrevs av Europeiska unionen, belgiska staten, Internationella civila luftfartsorganisationen eller andra krav enligt internationell rätt.

3.2.1.2 2001 års avtal, inbegripet bestämmelserna om Promocy

- (89) I enlighet med 2001 års avtal mellan BSCA och Ryanair fastställde BSCA ett pris för marktjänsterna för Ryanair på 1 euro per passagerare ⁽⁶²⁾, dvs. tio gånger mindre än det pris som BSCA tillkännagav 2001 för övriga användare.
- (90) BSCA åtog sig även att bidra på ekonomisk väg och genom olika tjänster till de utgifter som hörde ihop med öppningen av Ryanairs bas vid Charleroi ⁽⁶³⁾. Detta bidrag uppgick till
- 250 000 euro för kostnaderna för hotell och uppehälle för Ryanairs personal,
 - 160 000 euro per ny linje som öppnas upp till högst tre linjer för varje flygplan som stationeras i Charleroi, det vill säga högst 1 920 000 euro,
 - 768 000 euro till kostnaderna för att rekrytera och utbilda piloter och kabinpersonal till de nya destinationer som flygplatsen ska betjäna,
 - 4 000 euro för inköp av kontorsutrustning.
- (91) BSCA behövde parallellt säkerställa kostnadsfri tillgång för Ryanair till 100 kvadratmeter kontorsyta och 100 kvadratmeter tekniska lokaler ("engineering store"), samt icke-exklusivt tillträde till en utbildningssal. BSCA behövde också erbjuda Ryanair en minimal kostnad för användningen av en hangar för flygplansunderhåll, alternativt kostnadsfri användning.

⁽⁵⁸⁾ Övriga andelar som hör ihop med kapitalökningen har tecknats till ett totalt belopp på omkring 133 000 euro av vissa minoritetsägare: bolagen SONACA, Carolo Parking och Igretec.

⁽⁵⁹⁾ Den 6 juli 2012 ingick BSCA ett nytt avtal med Ryanair. Eftersom detta avtal varken ingår bland de åtgärder som tas upp i beslutet om att inleda förfarandet från 2002 eller bland de som avses i beslutet om att utvidga förfarandet från 2012 granskas det inte heller i detta beslut.

⁽⁶⁰⁾ Upplysningar som lämnades vid mötet den 24 juni 2003 mellan kommissionen och de belgiska myndigheterna.

⁽⁶¹⁾ Medan landningsskatten beräknades utifrån flygplansvikt i det allmänna system som gällde för alla beräknades den på andra grunder för Ryanair och togs ut per ombordstigande passagerare.

⁽⁶²⁾ Punkt 1.3 i avtalet mellan BSCA och Ryanair av den 2 december 2001.

⁽⁶³⁾ Punkt 1.5 i avtalet mellan BSCA och Ryanair av den 2 december 2001.

- (92) Enligt villkoren i 2001 års avtal skapade Ryanair och BSCA för övrigt ett gemensamt marknadsföringsbolag, med namnet *Société de Promotion de Brussels South Charleroi Airport* (nedan kallat *Promocy*). Promocys bolagsändamål var att utveckla Charleroi och dess region genom den kommersiella driften av flygplatsen ⁽⁶⁴⁾ (Promocy finansierade till exempel en del av priset på Ryanairs kampanjbiljetter). BSCA och Ryanair skulle bidra i samma utsträckning till driften av Promocy ⁽⁶⁵⁾, och båda parter tecknade därför lika andelar av Promocys aktiekapital, på totalt 62 500 euro. Dessutom betalade både BSCA och Ryanair ett bidrag på 4 euro per passagerare som transporterades av Ryanair från flygplatsen i Charleroi.
- (93) De avgifter per avresande passagerare som var tillämpliga på Ryanairs verksamhet i enlighet med 2001 års avtal, liksom bidragen till finansieringen av Promocy, sammanfattas i tabell 10.

Tabell 10

Avgifter som var tillämpliga på Ryanair enligt 2001 års avtal ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Landningsavgifter	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Avgift per passagerare	7	7	7,38	7,5	7,88	8	8	8	8	8	8	8
Markttjänster	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Promocy	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4
Totalt netto som betalats av Ryanair	5	5	5,58	5,76	6,14	6,26	6,52	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6

Priserna i 2001 års avtal, som varierar från den 1 april, tillämpas proportionerligt för att kunna jämföras på årsbasis (den 1 januari–den 31 december).

⁽¹⁾ Avgift per avresande passagerare enligt de uppgifter som lämnades i svaret från de belgiska myndigheterna av den 14 juli 2011. Avgifterna för år 2001–2003 är identiska med de från 2004.

- (94) Som motprestation åtog sig bolaget Ryanair gentemot BSCA att stationera ett visst antal flygplan (mellan två och fyra) i Charleroi, och att utföra minst tre starter och landningar om dagen och per flygplan från Charleroi under den period på 15 år (2001–2016) som omfattas av avtalet. Det irländska bolaget garanterade sålunda flygplatsförvaltaren en passagerartrafik som ger den sistnämnda anledning att förvänta sig intäkter i form av flygplatsskatter eller från annan verksamhet än själva flygtrafiken. Om Ryanair hade upphört med verksamheten vid Charleroi under de fem första åren av avtalet skulle bolaget enligt detta ha behövt ersätta BSCA för bidraget till utgifterna med anknytning till öppningen av Ryanairs bas och marknadsföringsbidraget. Från och med avtalets femte år sjunker ersättningsbeloppet ⁽⁶⁶⁾.

3.2.2 Ministerförordningen av den 11 juni 2004 och BSCA:s skrivelse av den 24 juni 2004

- (95) Belgien menar att i enlighet med nationell rätt ogiltigförklarade beslutet från 2004 i själva verket avtalen från 2001. Regionen beslutade sig även den 11 juni 2004 för anta en ministerförordning för att i marknadsföringssyfte sänka landningsavgiften för luftfartyg vid flygplatsen i Charleroi. Denna förordning trädde i kraft retroaktivt den

⁽⁶⁴⁾ Punkt 4 i bilaga C till avtalet mellan BSCA och Ryanair av den 2 december 2001.

⁽⁶⁵⁾ Punkt 1.6 i och bilaga C till avtalet mellan BSCA och Ryanair av den 2 december 2001.

⁽⁶⁶⁾ Artikel 2 i 2001 års avtal.

13 februari 2004. I denna föreskrevs att i marknadsföringssyfte fastställdes den avgift som togs ut för att landa ett luftfartyg som betjänade en regelbunden linje till 1 euro per passagerare för samtliga flygbolag (det vill säga den avgift som Ryanair gynnades av i enlighet med avtalen från 2001). Denna allmänna sänkning gällde bara under 36 månader räknat från och med ministerförordningens ikraftträdande.

- (96) Genom en skrivelse av den 24 juni 2004 ⁽⁶⁷⁾ åtog sig BSCA gentemot Ryanair att fortsätta tillämpa villkoren i avtalen från 2001 fram till den 31 mars 2006, genom att framför allt garantera bolaget en total användningskostnad för flygplatstjänsterna på 5 euro per avresande passagerare, vilket motsvarar den nivå som skulle ha följt av tillämpningen av avtalen från 2001 om de hade fortsatt att gälla 2005 och 2006 (se tabell 10). Dessa tillfälliga kommersiella villkor krävde att man inte överskred ett tak på 2 miljoner passagerare per år för all flygplatsverksamhet ⁽⁶⁸⁾. Trots att man något överskred detta tak 2004 ⁽⁶⁹⁾ ändrades inte de villkor som erbjöds Ryanair 2004 och 2005.

3.2.3 2005 års tillägg

- (97) Genom ett dekret av den 3 februari 2005 gav regionen flygplatsförvaltarna, bland annat BSCA ⁽⁷⁰⁾, behörighet att fastställa storleken på flygplatsavgifterna.
- (98) Från och med den 1 april 2006 uppgick det allmänna priset på de landningsavgifter som BSCA tog ut till 2 euro per avresande passagerare. Detta pris på 2 euro indexerades. Dessutom inrättades ett system med årliga sänkningar i förhållande till antalet passagerare i enlighet med tabell 11.

Tabell 11

Sänkningar av landningsavgifterna som var tillämpliga på alla bolag som trafikerar flygplatsen i Charleroi från och med den 1 april 2006 ⁽¹⁾

Årliga sänkningar		
Sänkningar i %	Från antal avresande passagerare	Till antal avresande passagerare
0	0	15 000
5	15 001	35 000
10	35 001	50 000
25	50 001	100 000
35	100 001	200 000
50	200 001	—

⁽¹⁾ Skrivelse från de belgiska myndigheterna av den 14 juli 2011 och <http://www.charleroi-airport.com/en/b2b/airport-fees/scheduledcharter-flights/index.html>

- (99) Den 9 december 2005 föreslog BSCA ett nytt affärsavtal av den 9 december 2005 (nedan kallat 2005 års avtal) för perioden mellan den 1 april 2006 och den 31 december 2015 för Ryanair, som Ryanair samtyckte till.

⁽⁶⁷⁾ Skrivelse som översändes till kommissionen i ett meddelande från de belgiska myndigheterna av den 13 september 2004. Denna skrivelse följde på den avsiktsförklaring ("Memorandum of Intent") som tecknades den 8 april 2004.

⁽⁶⁸⁾ Punkt 3b i skrivelsen av den 24 juni 2004.

⁽⁶⁹⁾ Det totala antal passagerare som använde sig av flygplatsen uppgick 2004 till 2 034 140 (se tabell nr 1).

⁽⁷⁰⁾ Artiklarna 35 och 36 i dekretet av den 3 februari 2005 om ekonomisk återhämtning och administrativ förenkling. Dessa bestämmelser har införlivats vid Charlerois flygplats genom tillägg nr 4 till koncessionsavtalet från 1991 mellan regionen och BSCA, som i sin artikel 1 föreskriver att "koncessionshavaren fastställer och ålägger användarna de luftfartsavgifter som ska betalas för användningen av den flygplats som denne förvaltar".

(100) Enligt 2005 års tillägg gällde följande:

- De landningsavgifter som Ryanair skulle betala beräknades på grundval av de allmänna priserna, som föreskrev en sänkning på 50 % efter 200 000 passagerare (jfr tabell 11).
- De priser på marktjänsterna som var tillämpliga för Ryanairs verksamhet fastställdes fram till 2015 i enlighet med tabell 12.
- Ryanair fick betala en ny avgift för tillträde till infrastrukturerna ("infrastructure access fee").
- Enligt avtalet skulle BSCA inte utföra några fler betalningar till Promocyt.

Tabell 12

Avgifter som var tillämpliga på Ryanair enligt 2005 års tillägg ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Landningsavgifter			[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]	[1–1,2]
Avgift per passagerare			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Markttjänster			[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]	[4–6]
Tillträde till infrastrukturen			[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]
Totalt netto som betalats av Ryanair			[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]	[5–7]
Skillnad jämfört med 2001 års avtal			[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]	[0–0,5]

Siffrorna för landningsavgiften baseras på Ryanairs passagerarprognoser vid den tidpunkt då 2005 års tillägg undertecknades.

⁽¹⁾ Avgift per avresande passagerare enligt de uppgifter som lämnades i svaret från de belgiska myndigheterna av den 14 juli 2011.

(101) Kommissionen konstaterar att de belopp per passagerare som Ryanair betalat i enlighet med tabell 12, med undantag av år [...], är identiska med de som förutsågs i 2001 års avtal ⁽⁷¹⁾ (jfr tabell 10).

(102) Slutligen föreskrevs i 2005 års avtal att under en period på minst sex månader efter det att den nya terminalen hade börjat användas skulle Ryanair stationera fyra flygplan med minst [25–32] dagliga starter och landningar vid Charlerois flygplats. Om detta inte uppfylldes skulle Ryanair betala en tilläggsavgift på [10–25] %.

⁽⁷¹⁾ Regionens prognoser tar varken hänsyn till den årliga indexeringen av landningsavgifterna eller en ökning av Ryanairs passagerarantal bortom 1,75 miljoner. Dessa båda korrigeringar har en motsatt effekt på det faktiska beloppet för de avgifter per passagerare som Ryanair betalat.

3.2.4 2010 års tillägg

- (103) Den 1 januari 2009 införde BSCA en ytterligare avgift per passagerare, som skulle betalas av samtliga flygbolag som bedrev verksamhet från Charlerois flygplats, i form av en avgift för passagerare med nedsatt rörlighet (nedan kallad PNR-avgiften). Tillägg nr 7 till avtalet mellan regionen och BSCA ger i själva verket BSCA rätt att fastställa en sådan avgift, som enligt Belgien uppfyller kraven i unionsrätten ⁽⁷²⁾. PNR-avgiften fastställdes till 19,5 cent per avresande passagerare år 2009 ⁽⁷³⁾.
- (104) Ett tillägg till avtalet mellan BSCA och Ryanair ingicks genom skriftväxling mellan BSCA och Ryanair den 6 december 2010 (nedan kallat 2010 års tillägg). I tillägget anges följande:
- Ett allmänt undantag från PNR-avgiften, enligt vilket Ryanair ska betala [10-30] cent per passagerare under det år som sträcker sig från den 1 februari 2009 till den 31 januari 2010. Villkoren för indexering av PNR-avgiften föreskriver dessutom en sänkning av avgiften som står i proportion till ökningen av Ryanairs trafik ⁽⁷⁴⁾.
 - En sänkning på [10-50] cent per passagerare för Ryanair gällande priserna på marktjänsterna.

3.2.5 Överlåtelse av BSCA:s andelar i Promocy

- (105) Den 31 mars 2010 överlät BSCA sitt innehav på 50 % i Promocy till Ryanair ⁽⁷⁵⁾. BSCA sålde sina aktier till deras bokförda värde till ett totalt belopp av 31 100 euro (dvs. 100 euro/aktie). Samtliga risker och skyldigheter överfördes till den enda aktieägaren, i detta fall Ryanair.
- (106) Enligt Belgien uppgick Promocys kassa då till 261 073 euro (tillgångssaldo efter avdrag för kapital och reservfond) ⁽⁷⁶⁾. BSCA överlät alltså hälften av Promocys kapital till ett mycket lägre pris än hälften av kassans värde.

4. SYNUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

4.1 Synpunkter från berörda parter med avseende på åtgärderna till förmån för BSCA

4.1.1 Brussels Airport Company (nedan kallat BAC)

- a) Synpunkter som togs emot i september 2012 efter antagandet av beslutet om att utvidga förfarandet från 2012
- (107) BAC anser att samtliga åtgärder som beviljats BSCA och som beskrivs i beslutet om utvidgning från 2012 utgör statligt stöd som inte ska förklaras förenligt med den inre marknaden.
- (108) Enligt BAC var inga av de investeringar som beskrivs i detta beslut föremål för ett juridiskt bindande beslut före den 12 december 2000.
- (109) BAC anser inte att någon av investeringarna i infrastrukturerna rörde myndighetsutövning, med tanke på att samtliga investeringar var avgörande för operatörens ekonomiska verksamhet, inbegripet de arbeten som syftade till att förbättra driften av flygplatsen (som landningssystem eller förlängningar av start- och landningsbanan) eller att gynna dess ekonomiska utveckling (fordonsparkering, tillfartsvägar eller underhållshallar).

⁽⁷²⁾ Förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, EUT L 204, 26.7.2006, s. 1.

⁽⁷³⁾ Detta belopp indexerar årligen, se <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>

⁽⁷⁴⁾ PNR-avgift år $N + 1 = [0,10-0,30]$ euro \times Ryanair-passagerare 2009/Ryanair-passagerare år N . Antalet Ryanair-passagerare uppgick 2009 till 3 289 725.

⁽⁷⁵⁾ Promocy var ett samriskföretag mellan BSCA och Ryanair som inrättades inom ramen för avtalen från 2001.

⁽⁷⁶⁾ Svar från Belgien av den 18 mars 2014 till kommissionen – svar på kommissionens begäran om upplysningar av den 7 februari 2014 (svaret på fråga 18).

i) BSCA:s betalning för koncessionen och infrastrukturerna

- (110) BAC framhåller att inga av de åtgärder som beviljats BSCA enligt beskrivningen i beslutet om att utvidga förfarandet från 2012 överensstämmer med marknadsekonomitestet. Jämfört med praxis inom sektorn är den avkastning på investeringarna som regionen/Sowaer erhållit mycket lägre än vad en privat investerare skulle ha väntat sig ⁽⁷⁾.
- (111) Enligt BAC var inget av de investeringsstöd som beviljades BSCA begränsat till ett nödvändigt minimum. Detta förklaras genom att den summa som betalats av BSCA för koncessionen och infrastrukturerna förblev densamma mellan 2002 och 2010, med undantag för en höjning 2007, medan antalet passagerare och intäkterna ökade under samma period. Alltså ökade infrastrukturernas genomsnittliga nettovärde för BSCA medan de genomsnittliga nettobetalingarna minskade.

ii) Tjänster som Sowaer tillhandahållit BSCA och tjänster som ersatts av regionen

- (112) Vad gäller de tjänster som Sowaer tillhandahållit BSCA och de tjänster som regionen ersatt BSCA för förklarar BAC att förutom allmännyttiga tjänster såsom polis och tull ingriper inte belgiska staten i någon annan verksamhet vid flygplatsen i Bryssel. BAC står själv för kostnaden för brandförsvaret, säkerhet och underhåll. Tjänsterna med koppling kontroll, registrering och planering av flygningar betalas direkt till Belgocontrol av de flygbolag som använder flygplatsen i Bryssel. Vid flygplatsen i Charleroi behöver flygbolagen inte betala för att få ta del av dessa tjänster. De tjänster som regionen Vallonien har ersatt BSCA för har inte att göra med myndighetsutövning.
- (113) BAC anser att dessa tjänster inte utgör tjänster av allmänt ekonomiskt intresse eftersom de hör ihop med driften av en flygplats och viktiga aspekter av en flygplats ekonomiska verksamhet, och att de inte uppfyller kriterierna i Altmark-domen.
- (114) BAC anser att betalningarna för att ersätta BSCA inom ramen för dessa tjänster inte överensstämmer med marknadsekonomitestet och utgör ett driftstöd. BSCA:s betalningar till regionen för användningen av infrastrukturerna var lägre än vad en privat investerare skulle ha godtagit, och en sådan investerare skulle inte gå med på kompletterande betalningar för tjänster utan att gynnas av en motsvarande avkastning.
- (115) BAC understryker att driftstöden endast kan förklaras förenliga under särskilda omständigheter och på strikta villkor i missgynnade regioner. Inga av dessa villkor uppfylls i fråga om flygplatsen i Charleroi och stödet kan inte betraktas som förenligt med den inre marknaden.

iii) Sowaers bidrag till BSCA:s kapitalökning

- (116) BAC tvivlar på att ökningen av BSCA:s kapital den 3 december 2002 uppfyller marknadsekonomitestet. BAC understryker dessutom att man för att utvärdera om en privat investerare skulle ha utfört kapitalökningen inte bör ta hänsyn till de övriga stöd som BSCA gynnats av.

iv) Påverkan på konkurrensen

- (117) BAC hävdar att stöden har gjort det möjligt för flygplatsen i Charleroi att stärka sin konkurrenssituation i förhållande till andra flygplatser och andra transportsätt, till exempel höghastighetståget, eftersom de gör det möjligt för BSCA att tillämpa låga luftfartsavgifter. Det finns följaktligen en skillnad mellan de avgifter som tillämpas i Bryssel och de som tillämpas i Charleroi, framför allt på grund av skillnaderna mellan avgifterna per passagerare och avgifterna med anknytning till säkerheten. De luftfartsavgifter som BSCA tagit ut är lägre än marknadspriset jämfört med flygplatsen i Bryssel och andra jämförbara flygplatser som ligger i upptagningsområdet för Charlerois flygplats (såsom Eindhoven, Lille och Köln/Bonn).

⁽⁷⁾ BAC menar att en privat investerare skulle räkna med en avkastning på investeringarna på minst 14 miljoner euro (5 %) på grundval av den investering på 281 miljoner euro som Sowaer gjorde i BSCA:s infrastruktur. Sowaer fick dock endast en avkastning på 0,66 % efter bolagsskatt 2009, och varken regionen Vallonien eller Sowaer rörde de andra intäkterna, såsom utdelningarna, mellan 2002 och 2007. Mellan 2007 och 2009 uppgick den utbetalade utdelningen till mindre än 400 000 euro och, år 2010, fick regionen Vallonien en utdelning på 4,66 miljoner euro. BSCA:s infrastrukturkostnader i förhållande till intäkterna stod dessutom bara för 6,7 % år 2009 trots att de normalt sett ska återfinnas bland en flygplats största kostnader. BAC:s årliga avskrivningskostnader uppgår därför till 30 % av de årliga intäkterna.

(118) Enligt BAC ledde denna skillnad till en förlust på 2,5 miljoner passagerare mellan 2004 och 2011. Att Charlerois flygplats är så pass framgångsrik beror inte bara på den extra trafik som flygplatsen i Bryssel inte lyckats generera, vilket bekräftas av att den genomsnittliga årliga tillväxten vid ett urval av europeiska referensflygplatser uppgick till 20,5 % mellan 2005 och 2011, medan trafiken vid Bryssels flygplats förblev konstant. Dessutom har det ökade antalet destinationer och avgångar vid Charleroi gått hand i hand med en indragning eller minskning av antalet avgångar i Bryssel för dessa destinationer.

b) Synpunkter som togs emot i maj 2014 efter offentliggörandet av riktlinjerna för statligt stöd till flygplatser och flygbolag

(119) BAC anser att såväl de investeringsstöd som de driftstöd som BSCA har erhållit är statliga stöd som inte kan betraktas som förenliga med den inre marknaden. Ikraftträdandet av luftfartsriktlinjerna stärker i BAC:s mening denna slutsats.

i) Investeringsstöden

(120) BAC anser att de investeringsstöd som BSCA har erhållit utgör statliga stöd som bör ses som oförenliga med den inre marknaden eftersom de inte står i proportion till målen av gemensamt intresse (Bryssels internationella flygplats drogs inte med trafikstockningar) och inte är begränsade till ett nödvändigt minimum.

ii) Driftstöden

1. Förekomst av statligt stöd i enlighet med artikel 107.1 i EUF-fördraget

(121) Enligt BAC koncentreras beslutet om att inleda förfarandet i huvudsak på hur finansieringen av verksamheterna skiljer sig åt mellan Charleroi och andra företag i samma medlemsstat, och andra flygplatser såsom Bryssels nationella flygplats. I detta avseende anser BAC att ersättningen från regionen Vallonien till BSCA för kostnaderna för dessa tjänster utgör statliga stöd och diskriminering från belgiska statens sida av BAC, då BAC menar att BSCA själv borde ha stått för dessa kostnader.

2. De statliga stödåtgärdernas förenlighet i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget

(122) Punkt 137 i riktlinjerna för statligt stöd till flygplatser och flygbolag ⁽⁷⁸⁾ (nedan kallade *luftfartsriktlinjerna*) slår fast att ett visst antal kriterier måste uppfyllas för att gamla driftstöd ska betraktas som förenliga med den inre marknaden. Enligt BAC uppfyller inte de driftstöd som BSCA fått dessa kriterier.

a) Stödet bidrar inte till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse

(123) I och med att Charlerois flygplats och Bryssels nationella flygplats konkurrerar inom samma upptagningsområde leder de stöd som beviljats till BSCA, enligt BAC, nämligen till en dubbel användning av de flygplatskapaciteter som finns tillgängliga i Belgien. Alltså ska Charlerois kapaciteter ha utvecklats trots att kapaciteterna vid Bryssels flygplats inte var uttömda. Det totala antal passagerare vid Charleroi och Brussels Airport uppgick 2012 således till 25,4 miljoner, dvs. en siffra som fortfarande understeg den högsta mottagningskapacitet som Brussels Airport kan erbjuda.

b) Behövdes det statliga ingripandet?

(124) BAC understryker att den årliga trafiken vid Charleroi överskred 1 miljon passagerare 2001–2002 och 3 miljoner passagerare 2008–2009. Med tanke på de kategorier som inrättas genom luftfartsriktlinjerna borde BSCA själv ha kunnat stå för majoriteten av, eller rent av alla, kostnader som uppstått för flygplatsen i Charleroi under den period som berörs av kommissionens granskning.

⁽⁷⁸⁾ Se fotnot 8.

(125) Enligt BAC borde inget driftstöd ha beviljats BSCA efter ikraftträdandet av luftfartsriktlinjerna eftersom den årliga passagerartrafiken gott och väl översteg tröskelvärdet på 3 miljoner efter 2009.

c) Stödet är inte lämpligt och dess belopp är oproportionerligt

(126) Enligt BAC borde de belopp som BSCA betalade för följande tjänster ha kunnat vara mer lämpliga: betalningen för tillhandahållna flygplatsinfrastrukturer, betalningen i utbyte mot de tjänster som Sowaer tillhandahöll och även regionen Valloniens ersättning för vissa tjänster. Enligt BAC har de statliga stöd som beviljats BSCA inte begränsats till ett nödvändigt minimum och för konkurrensen mindre skadliga strategier stod till regionen Valloniens och Sowaers förfogande.

d) Stödet ger negativa effekter på handel och konkurrens

(127) Till att börja med understryker BAC att tvärtemot vad som rekommenderas i punkt 131 i luftfartsriktlinjerna undersöktes det inte i BSCA:s verksamhetsplan hur utvecklingen av dess verksamheter påverkade trafiken vid Brussels Airport.

(128) Dessutom uppmärksammar BAC kommissionen på det faktum att ärendet i fråga inte kan jämföras med det som rörde flygplatsen i Groningen, då kommissionen ansåg att driftstödet var förenligt med den inre marknaden. I detta ärende hade kommissionen nämligen erkänt behovet av att minska trafiken vid Schipols flygplats och det faktum att flygplatserna låg tillräckligt långt ifrån varandra, två aspekter som inte är relevanta i detta fall.

(129) Dessa stöd, som har gjort det möjligt för BSCA att på konstgjord väg sänka beloppen för flygplatsavgifterna, har haft följande negativa effekter för BAC: en omfattande sänkning av antalet passagerare och ett minskat antal avgångar eller rent av indragningar av flyglinjer som också trafikerades från flygplatsen i Charleroi.

(130) När det rör sig om den minskade passagerarvolymen vid Bryssels nationella flygplats understryker BAC att detta främst har att göra med att BSCA tog över dess klientel. Medan de flesta europeiska flygplatser upplevde en högre besöksfrekvens mellan 2005 och 2013 stagnerade enligt BAC denna vid Bryssels nationella flygplats samtidigt som passagerarvolymen ökade vid Charlerois flygplats.

(131) Enligt BAC förklarar absorberingen av dess klientel också varför ett antal linjer drogs in vid Bryssels nationella flygplats och avgångarna minskade på vissa flygningar. BAC fastställer framför allt en koppling mellan de indragna flygningarna vid Bryssels nationella flygplats och inrättandet av motsvarande flygningar vid flygplatsen i Charleroi.

(132) BAC rekommenderar att kommissionen, i sitt framtida beslut om dessa stöd, i enlighet med de tröskelvärden som fastställs i de nya luftfartsriktlinjerna, förklarar att i) inga fler driftstöd och investeringsstöd får beviljas BSCA från och med ikraftträdandet av de nya luftfartsriktlinjerna, och att ii) flygplatstjänsterna vid Charleroi ska prissättas på en nivå som är tillräcklig för att täcka de merkostnader som uppstår.

4.1.2 Brussels Airlines

a) Stöd till BSCA

i) Ekonomisk verksamhet

(133) Brussels Airlines påstår att brandförsvarstjänsterna och underhållstjänsterna samt säkerhets- och trygghets-tjänsterna, liksom tjänsterna med anknytning till landning, igångsättning och infrastrukturer, inte ingår i det allmännyttiga uppdraget utan är en del av den ekonomiska verksamhet som består av att förvalta en flygplats, och bör inte understödjas på ett diskriminerande sätt. Dessa tjänster kan inte betraktas som tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Brussels Airlines framhåller att andra sektorer i regionen Vallonien finansierar sitt eget brandförsvar, och detta gäller även flygplatsen i Bryssel. Med tanke på att regionen Vallonien täcker kostnaderna med anknytning till säkerheten vid flygplatsen i Charleroi tar BSCA inte ut dessa kostnader från flygbolagen, medan Bryssels flygplats inte erhåller någon ersättning i detta avseende. De passagerare som reser från Bryssel omfattas också av avgiften från den belgiska luftfartsmyndigheten, vilket inte är fallet för de passagerare som reser från flygplatsen i Charleroi.

ii) Fördel

- (134) Brussels Airlines anser inte att regionen/Sowaer beter sig som en privat marknadsekonomisk aktör när de ger BSCA stöd. BSCA:s lönsamhet tycks uppblåst av bistånden, bidragen och kompensationsåtgärderna, och utan dessa skulle BSCA konstant ha haft en negativ marginal. Brussels Airlines ifrågasätter också om den kombinerade lönsamheten för BSCA och Sowaer återspeglar praxis på marknaden. Brussels Airlines framhåller att regionen inte agerar som en privat investerare eftersom en sådan investerare inte skulle investera i ett bolag med ett strukturellt underskott.

iii) Snedvridning av konkurrensen

- (135) Mellan 2004 och 2012 tredubblades antalet kortdistanspassagerare vid Charlerois flygplats, medan siffrorna för Bryssels flygplats stod stilla: besöksfrekvensen var 2012 densamma som 2004. Brussels Airlines tillägger att när det gäller det egna bolaget steg antalet passagerare från [...] miljoner till [...] miljoner. Mot denna bakgrund, och eftersom de betraktas tillsammans, ökade flygplatsernas besöksfrekvens med 34 %, och Brussels Airlines drar därför slutsatsen att all tillväxt har gynnats flygplatsen i Charleroi. Brussels Airlines konstaterar att mellan 2004 och 2007 var tillväxten stark vid andra europeiska flygplatser (mer än 20 %), men tillväxten vid flygplatsen i Charleroi förklaras inte bara av en trafikökning utan också av det faktum att ett stort antal passagerare som vanligtvis skulle ha besökt flygplatsen i Bryssel istället valde flygplatsen i Charleroi. Brussels Airlines uppskattar denna förlust till [...] miljoner passagerare per år till förmån för flygplatsen i Charleroi, dvs. förlorade intäkter på mer än [...] miljoner euro per år.

b) Rättslig grund för bedömningen av förenligheten hos stöden till BSCA

- (136) Enligt Brussels Airlines saknar kommissionen rättslig grund för att godkänna ett driftstöd som i) beviljades innan luftfartsriktlinjerna trädde i kraft och ii) var oförenligt med den inre marknaden vid den tidpunkt då det beviljades. En retroaktiv tillämpning av luftfartsriktlinjerna strider mot de allmänna rättsprinciperna och i synnerhet, vilket är fallet här, när villkoren för godkännande av driftstöd är jämförelsevis mindre strikta än tidigare.
- (137) Först och främst gör principerna om rättslig säkerhet och EU-lagstiftningens icke-retroaktiva karaktär det omöjligt för en unionsföreskrift att få verkan innan den offentliggörs, förutom under särskilda omständigheter. I det aktuella fallet anser Brussels Airlines att det inte rör sig om särskilda omständigheter.
- (138) För det andra tas det i kommissionens tillkännagivande om vilka regler som är tillämpliga för att avgöra om ett statligt stöd är olagligt upp att kommissionen alltid måste bedöma om olagligt statligt stöd är förenligt med den gemensamma marknaden enligt de materiella kriterier som fastställs i något av de instrument som gällde när stödet beviljades. Enligt Brussels Airlines kan kommissionen följaktligen inte gå ifrån sina egna regler utan att bryta mot allmänna rättsprinciper (likabehandling, legitima förväntningar). Enligt Brussels Airlines finns det alltså inga legitima skäl till att inte tillämpa detta tillkännagivande på detta ärende.
- (139) Slutligen är driftstöd av sin natur oförenliga med den inre marknaden. Enligt Brussels Airlines tas denna princip tydligt upp i 2005 års riktlinjer.
- (140) Brussels Airlines anser att kommissionens strategi är än mer oacceptabel i detta ärende eftersom

— kommissionen tidigare hade förbjudit de berörda åtgärder som Charleroi har gynnats av,

— i sitt beslut om att utvidga förfarandet för 2012 utvidgade kommissionen tillämpningsområdet för de åtgärder som omfattades av granskningsförfarandet,

— enligt beslutet om att utvidga förfarandet är de granskade åtgärderna klart oförenliga med den inre marknaden.

- (141) Enligt Brussels Airlines var regionen Vallonien och BSCA följaktligen helt på det klara med vilken lagstiftning som gällde i fråga om statliga stöd. Förbudet mot stöden strider därför inte mot principen om berättigade förväntningar. Tvärtom tycks det särskilt orättvist att på retroaktiv väg motivera deras olagliga beteende på bekostnad av tredje parter, och i synnerhet på bekostnad av dem som har följt reglerna. Jämvikten mellan de föreliggande intressena gör det klart nödvändigt att förbjuda de berörda stöden.
- (142) Genom att tillämpa luftfartsriktlinjerna retroaktivt på tidigare driftstöd som helt klart är oförenliga menar Brussels Airlines att kommissionen underförstått erkänner att stöden är oförenliga.
- c) Förenlighet hos stödet till BSCA på grundval av de nya luftfartsriktlinjerna
- i) Mål av allmänt intresse
- (143) Brussels Airlines uppmärksammar kommissionen på det faktum att de positiva effekter som förväntas av offentliga stöd såsom utveckling av och tillgänglighet till regionerna är osäkra.
- (144) Omriktningen av trafiken vid de etablerade flygplatserna till förmån för de regionala flygplatserna får enligt Brussels Airlines flera negativa konsekvenser:
- För det första bidrar man till en ineffektiv dubblering av infrastrukturerna, eftersom kapacitet skapas medan annan förblir tillgänglig. Till stöd för detta argument understryker Brussels Airlines att under den berörda perioden (2000–2012) var den tillgängliga kapaciteten vid Bryssels nationella flygplats tillräcklig för att ta emot fler passagerare. Som exempel var mottagningskapaciteten vid Bryssels flygplats 2011 högst 28 miljoner passagerare, medan endast 18,8 miljoner passagerare besökte flygplatsen. Samtidigt hanterade Charleroi 5,9 miljoner passagerare när dess mottagningskapacitet uppgick till 6–7 miljoner. De totala mottagningskapaciteterna vid båda flygplatserna var 2011 24,7 miljoner euro, det vill säga en total kapacitet som understeg den maximala kapaciteten vid Bryssels flygplats ensam.
 - För det andra understryker Brussels Airlines att utvecklingen av verksamheten vid flygplatsen i Charleroi på bekostnad av Bryssels nationella flygplats och Brussels Airlines har haft en negativ social och ekonomisk inverkan. Brussels Airlines jämför det direkta och indirekta mervärdet för flygplatserna i Bryssel och Charleroi mellan 2007 och 2009. Mervärdet för flygplatsen i Charleroi uppgår till 38 miljoner euro medan det för Bryssels nationella flygplats uppgår till 358 miljoner euro. Brussels Airlines hänvisar likaså till antalet arbetstillfällen om skapats direkt och indirekt genom flygplatserna mellan 2007 och 2009. Medan sysselsättningen vid flygplatsen i Charleroi ökade under denna period med 589 heltidsekvivalenter, minskade den vid Bryssels flygplats med 1 057. Medan antalet passagerare vid flygplatsen i Charleroi ökade stort mellan 2007 och 2009 tvärt emot den vid Bryssels nationella flygplats, ökade inte de direkta och indirekta arbetstillfällena tillräckligt för att väga upp för de arbetstillfällen som gick förlorade vid Bryssels flygplats.
 - Enligt Brussels Airlines har slutligen omriktningen haft negativa följder för de traditionella bolagens lönsamhet till förmån för lågprisbolagen, vars lönsamhet främst beror på bidrag. Brussels Airlines menar att medan den genomsnittliga lönsamheten för AEA (Association of European Airlines) är låg eller rent av negativ under hela den period som avses (vinsten före räntor och skatter uppgick 2000 till 0,9 miljarder euro och 2012 till – 0,4 miljarder euro), var Ryanairs lönsamhet påtaglig (vinsten före räntor och skatter uppgick 2000 till 84 miljoner euro och 2012 till 617 miljoner euro). Enligt Brussels Airlines ökar denna lönsamhet av de bidrag som flygplatserna får. Enligt Brussels Airlines skulle Ryanairs lönsamhet utan dessa stöd (som värderats till 720 miljoner euro för 2011) ha varit betydligt lägre, eller rent av negativ.
- (145) Dessutom understryker Brussels Airlines det faktum att driftstöden har beviljats flygplatsen i Charleroi trots att i) denna flygplats ligger i samma upptagningsområde som den nationella flygplatsen i Bryssel och ii) den sistnämnda fortfarande hade tillgänglig kapacitet. Följaktligen skulle en verksamhetsplan som baserar sig på trafikprognoser för frakt och passagerare ha kunnat fastställa den potentiella inverkan som utvecklingen av denna flygplats skulle ha på trafiken vid flygplatsen i Bryssel. Brussels Airlines understryker att någon sådan utvärdering aldrig utfördes. Om en sådan utvärdering hade gjorts skulle den hur som helst ha visat på en trafikökning vid flygplatsen i Charleroi på bekostnad av den vid flygplatsen i Bryssel. Enligt Brussels Airlines skulle detta resultat ha motsvarat verkligheten: en ökning av Charlerois flygplats marknadsandelar står i samband med en minskning av Bryssels nationella flygplats marknadsandelar samt minskad turtäthet och/eller stängning av flera av Bryssels

Airlines linjer. Följaktligen påpekar Brussels Airlines på nytt att de driftstöd som beviljats till BSCA inte har bidragit till att uppnå ett mål av gemensamt intresse. Tvärt emot har dessa åtgärder lett till ett dåligt utnyttjande av och slöseri med medel.

ii) Behovet av stöd

- (146) Brussels Airlines påminner om att enligt luftfartsriktlinjerna får en flygplats ha en årlig trafikvolym på högst 3 miljoner passagerare för att få driftstöd. Brussels Airlines understryker att detta tröskelvärde överskreds redan 2009. Dessutom konstaterar Brussels Airlines att driftstöden till BSCA inte har utvecklats mellan 2002 och 2008 medan BSCA i teorin ska ha varit kapabel att stå för en växande andel av sina driftskostnader. Sedan 2009 ska flygplatsen i Charleroi därtill ha kunnat täcka sina egna driftskostnader och hade inte rätt att ta emot andra driftstöd.

iii) Är stödåtgärderna lämpliga?

- (147) Även om man skulle kunna bevisa att driftstöden fortfarande var nödvändiga för flygplatsen i Charleroi 2008 menar Brussels Airlines att det däremot är säkert att den offentliga finansieringen till BSCA via statliga stöd var en olämplig strategi eftersom flygplatsen i Charleroi inte var lönsam. Dessutom understryker Brussels Airlines att åtgärderna i fråga är olämpliga eftersom regionen Vallonien inte, såvitt man vet, försökte att jämföra stödåtgärderna på förhand med sådana som skulle ha kunnat ha en mindre inverkan på konkurrensen.

iv) Snedvridning av konkurrensen.

- (148) Brussels Airlines påminner om att flygplatsen i Charleroi ligger i samma upptagningsområde som Bryssels flygplats och att den sistnämnda fortfarande hade tillgänglig kapacitet under den granskade perioden. Dessutom understryker Brussels Airlines att även om antalet passagerare ökade vid flygplatsen i Charleroi så har utvecklingen vid Bryssels nationella flygplats stannat av, eller rent av minskat under de senaste åren, trots att flygtrafiken sammantaget har ökat i alla europeiska länder.

4.1.3 *Association des représentants des compagnies aériennes (BAR)*

a) Synpunkter som togs emot efter beslutet om att utvidga förfarandet från 2012

- (149) BAR hävdar att vid flygplatsen i Bryssel betalas kostnaderna för terminaltjänsterna (avgifterna), kostnaderna med anknäring till säkerhet och vissa kostnader beträffande trygghet samt kostnaderna för brandförsvaret av användarna, medan kostnaderna vid de regionala flygplatserna betalas av flygplatsmyndigheterna eller de regionala myndigheterna. Enligt BAR rör det sig här om en påtaglig fördel till förmån för de regionala flygplatserna.

b) Synpunkter som togs emot efter offentliggörandet av riktlinjerna för statligt stöd till flygplatser och flygbolag.

i) Snedvridning av konkurrensen som orsakats av driftstöden till förmån för Brussels South Charleroi Airport (BSCA)

- (150) BAR påminner kortfattat om vilken typ av stöd det rör sig om: driftstöd till BSCA som betalats ut av regionen Vallonien, "som sannolikt överförts till Ryanair, åtminstone delvis".

- (151) BAR visar på det faktum att kommissionen, genom att tillkännage att den önskar tillämpa principerna i luftfartsriktlinjerna "på samtliga ärenden avseende driftstöd [...] till flygplatser, även om stödet beviljats före den 4 april 2014", strider mot rättssäkerhetsprincipen och antar en motsatt strategi jämfört med den strategi som den rekommenderade 2002 i sitt tillkännagivande om vilka regler som är tillämpliga för att avgöra om ett statligt stöd är olagligt eftersom det enligt BAR anges att stöden bör granskas "mot bakgrund av de bestämmelser som gällde det datum då stödet beviljades". Dessutom anser BAR att denna ändrade strategi från kommissionens sida även bryter mot motiveringsprincipen eftersom kommissionen inte förklarar varför utvecklingen inom luftfartssektorn skulle påverka granskningen av tidigare driftstöd, eller varför endast de sistnämnda berörs och inte också tidigare igångsättningsstöd eller investeringsstöd. I detta avseende understryker BAR att om kommissionen skulle förklara

ett tidigare beviljat stöd som förenligt med den inre marknaden, samtidigt som det dessförinnan bedömts på ett annat sätt, skulle detta inte bara strida mot de allmänna principer som nämns ovan utan även mot principerna om god förvaltning och berättigade förväntningar.

(152) Enligt BAR är de berörda stödåtgärderna, inklusive de som tidigare beviljats BSCA, inte förenliga med den inre marknaden, även om de granskas mot bakgrund av bestämmelserna i luftfartsriktlinjerna av följande skäl:

— Stödåtgärderna är inte nödvändiga. BSCA har överskridit tröskelvärdet på 1 miljon passagerare eftersom flygplatsen tar emot 6 miljoner och följaktligen bör kunna stå för sina driftskostnader. Hur som helst kan driftstöden inte förklaras vara förenliga eftersom BSCA har registrerat 3 miljoner passagerare, och de var inte heller nödvändiga under den föregående perioden eftersom BSCA själv kunde stå för sina driftsutgifter.

— Stödet är konkurrenshämmande: BAR menar att med tanke på att BSCA ligger i samma upptagningsområde som den nationella flygplatsen i Bryssel, som hade reservkapacitet, borde regionen Vallonien ha beaktat detta när stödet beviljades, vilket inte var fallet.

ii) Kompletterande anmärkningar gällande likvärdiga konkurrensvillkor

(153) Om BSCA anser att de stöd som var avsedda för tillhandahållandet av vissa allmännyttiga tjänster vid flygplatsen bör godkännas måste de sistnämnda enligt BAR jämföras med samma tjänster som tillhandahålls vid den nationella flygplatsen i Bryssel. BAR understryker emellertid att vissa tjänster som tillhandahållits BSCA anses vara allmännyttiga, vilket inte är fallet vid Bryssels nationella flygplats.

(154) BAR framhåller att faktureringen av flygplatsavgifterna inte bör skapa en situation som diskriminerar mellan användare. I synnerhet hänvisar BAR till de sänkta flygplatsavgifter som Ryanair har gynnas av och som övriga bolag vid denna flygplats inte har omfattas av, och det faktum att flygplatsavgifterna vid Bryssels nationella flygplats är mycket högre.

(155) BAR påminner om att sedan Bryssels flygplats privatiserats betraktas dess tillhandahållande av tjänster uttryckligen inte längre som tillhörande den offentliga sektorn. Dessa tjänster utgör den "regelbundna verksamhet" som debiteras användarna eller flygplatsens passagerare i form av avgifter som regleras i enlighet med en formel.

(156) Dessutom uppmärksammar BAR kommissionen på att det kan röra sig om korssubventionering eftersom Ryanair bedriver sin verksamhet både vid flygplatsen i Charleroi och vid Bryssels nationella flygplats. Om ett sådant antagande visar sig stämma rör det sig tydligt om en snedvridning av konkurrensen.

4.1.4 *Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA)*

a) Synpunkter som togs emot efter beslutet om att utvidga förfarandet från 2012

(157) AEA framhåller att de bidrag som beviljas regionala flygplatser bara är godtagbara om de gynnar flygplatsens samtliga användare utan diskriminering och inte skapar snedvridningar mellan flygplatserna i ett och samma upptagningsområde. AEA medger att flygplatserna kan anpassa sina infrastrukturer för att bemöta specifika användares särskilda behov, så länge principerna om insyn, förhållandet till kostnader och icke-diskriminering uppfylls.

4.1.5 *Air France*

a) Synpunkter som togs emot efter beslutet om att utvidga förfarandet från 2012

(158) Air France ber kommissionen att inte godkänna vad som flygbolaget betraktar som driftstöd som snedvrider konkurrensen mellan lufttrafikföretagen och mellan flygplatserna. Air France anser att kommissionen bör utföra en omfattande jämförelse mellan de avgifter som tillämpas vid flygplatsen i Charleroi och de som tillämpas vid flygplatserna i samma upptagningsområde, i synnerhet Bryssels nationella flygplats.

- (159) Air France ifrågasätter dessutom den retroaktiva tillämpningen av luftfartsriktlinjerna på ärenden som gäller stöd till driften av flygplatser, även om dessa stöd har betalats ut innan riktlinjerna offentliggjordes, av flera skäl:
- Enligt Air France gynnar en retroaktiv tillämpning av luftfartsriktlinjerna oseriösa aktörer genom att legitimera beteenden som inte var förenliga med de regler som gällde vid den tidpunkten. Tvärtom bestraffar denna strategi de aktörer som följde de tidigare riktlinjerna och som avstod från att ta emot offentliga medel.
 - En retroaktiv tillämpning av luftfartsriktlinjerna på driftstöd som beviljats flygplatser strider mot de allmänna rättsprinciperna och EU:s rättspraxis.
- (160) Air France hävdar att de nya riktlinjerna leder till att nya aktörer gynnas framför gamla. Genom att tillåta att ett nytt flygbolag enbart betalar merkostnaderna för sin verksamhet diskrimineras de gamla aktörerna vid flygplatsen, som har betalat högre avgifter.
- (161) Slutligen påpekar Air France att även om villkoret om icke-diskriminerande tillgång till en flygplats infrastruktur är lätt att uppfylla i teorin, är tillämpningen en helt annan och vissa användningsmodeller missgynnas medvetet.

4.1.6 BSCA

a) Synpunkter som togs emot efter beslutet om att utvidga förfarandet från 2012

- (162) BSCA uppmanar kommissionen att avsluta sin granskning eftersom varken BSCA eller dess kommersiella partner har erhållit några statliga stöd.
- (163) För det första anser BSCA att den tid som förflutit sedan dess att ärendet inleddes kan ge upphov till ett berättigat förtroende hos BSCA:s ledning och dess användare. BSCA påminner om att kommissionen, i samband med sin första granskning som ledde till beslutet från 2004, redan hade informerats om den mekanism som regionen Vallonien och BSCA inrättat under 1991 inom ramen för koncessionsavtalet och dess senare ändringar. BSCA är följaktligen kritisk mot att man utvidgat omfattningen för de åtgärder som är föremål för kommissionens granskning.
- (164) BSCA uppmärksammar kommissionen på de regionala flygplatsernas betydelse för den ekonomiska och sociala utvecklingen, tillgängligheten till regionen och turismen. BSCA anser att liberaliseringen av luftfarten har skapat en ny kategori passagerare som är inriktade på stadsresor och kortare resor av familjeskäl, liksom nya ekonomiska lågprismodeller som bemöter denna nya efterfrågan. BSCA anser följaktligen att man konkurrerar ytterst lite med Bryssels nationella flygplats. I detta avseende understryker BSCA den minimala inverkan som den föregående öppningen av en linje mellan Dublin och Bryssels South Charleroi Airport hade på Bryssels nationella flygplats⁽⁷⁹⁾. BSCA motiverar sin framgång med den dynamiska strategin som inrättats av de vallonska myndigheterna liksom med sin flexibla infrastruktur och den dynamiska flygplatspersonalen.
- (165) När det rör sig om tjänsterna av allmänt intresse påminner BSCA om att man sedan 1991 erhåller ersättning för de tjänster av allmänt intresse som definieras i artikel 25 i den kravspecifikation som avtalats med de offentliga vallonska myndigheterna. BSCA bestrider den analys som kommissionen gjorde i sitt beslut av den 21 mars 2012, som motbevisar den icke-ekonomiska karaktären hos dessa verksamheter. Förvaltaren anser att det här dels rör sig om en förändring av kommissionens ståndpunkt jämfört med dess befintliga beslutspraxis, och, dels bristande kunskap om internationell och europeisk lagstiftning på området transportsäkerhet. BSCA påminner kommissionen om att överföringen av dessa tjänster av allmänt intresse som tidigare utfördes av myndigheterna motiverades av ett problem som hade att göra med sund förvaltning och flexibilitet. Den ersättning som betalats av de vallonska myndigheterna har således ett tak, motiveras av kostnaderna och ger inte BSCA någon fördel. Ett kontrollsystem har inrättats för att undvika eventuell överkompensation.
- (166) När det rör sig om kapitalökningen påminner BSCA om att kommissionen inte framförde några tvivel i samband med den första granskningen och anser att den uppfyller marknadsekonomitestet. Förvaltaren tillägger att man

⁽⁷⁹⁾ Beslut 2004/393/EG, skäl 300.

beslutade om kapitalökningen på grundval av en trovärdig och realistisk verksamhetsplan och att den motiverades av behoven inom ramen för den betydande utvecklingen av dennes verksamheter. I detta avseende understryker BSCA att kommissionen redan 2004 noterade att de förväntade resultaten för 2003 överskred de som man förväntade sig utifrån verksamhetsplanen från 2001. Likaså överskred BSCA:s passageraravtal och rörelseintäkterna för 2011 beräkningarna i samma verksamhetsplan. Slutligen ska utvecklingen av BSCA:s verksamheter i partnerskap med Ryanair enligt BSCA ha gjort det möjligt för Sowaer att gynnas av BSCA:s goda resultat för att erhålla ett betydande mervärde när det sålde en del av sina aktier 2009.

4.2 Synpunkter från berörda parter med avseende på åtgärderna till förmån för Ryanair

4.2.1 *Britannia*

(Synpunkter som togs emot efter beslutet om att inleda förfarandet från 2002)

- (167) Flygbolaget Britannia anser att det är normalt att flygplatser kan erbjuda marknadsföringsstöd och prissänkningar som grundar sig på de passagerarvolymerna som flygbolagen tillför, särskilt om det rör sig om flygplatser som ännu inte är så väletablerade. Dessa fördelar ska dock vara proportionerliga, realistiska och begränsade i tiden. Britannia oroas av den ojämlikhet som skapas mellan konkurrerande flygbolag i det aktuella fallet. Flygplatsskatterna är olika och orealistiska trots att lågprisbolagen använder start- och landningsbanor, terminaler och säkerhetsutrustning på samma sätt som övriga flygbolag.

4.2.2 *Scandinavian Airlines (SAS)*

(Synpunkter som togs emot efter beslutet om att inleda förfarandet från 2002)

- (168) SAS påminner om att avregleringen av det europeiska luftrummet har ökat konkurrensen mellan de traditionella flygbolagen och gjort det möjligt att bilda nya flygbolag som har utvecklat nya företagsmodeller. Det är väsentligt att denna konkurrens stämmer överens med ett regelverk som tillämpas på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

4.2.3 *KLM Royal Dutch Airline*

(Synpunkter som togs emot efter beslutet om att inleda förfarandet från 2002)

- (169) KLM förklarar att lågprisbolagen och de traditionella bolagen erbjuder olika produkter och att de alla har sitt existensberättigande, både affärsmässigt och verksamhetsmässigt. Lågprisbolagen undviker i allmänhet de stora flygplatserna vars logistik kan vara tung och användningskostnader höga: de väljer i stället regionala plattformar som möjliggör snabba starter och landningar till en lägre kostnad. Denna utveckling bör inte ifrågasättas, men den får inte motivera stöd. Enligt KLM går de fördelar som Ryanair fått i Charleroi långt utöver vad som är tillåtet enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget, och den motprestation som Ryanair gått med på, och som består i att stationera ett visst antal flygplan vid flygplatsen i Charleroi, ändrar inte detta förhållande.

4.2.4 *Air France*

(Synpunkter som togs emot efter beslutet om att inleda förfarandet från 2002)

- (170) Air France anser att sänkningen av Ryanairs kostnader genom att regionen Vallonien och BSCA står för dem innebär en nackdel för Ryanairs konkurrenter, som står för vissa förbindelser på den inre marknaden. Nedsättningen av landningsavgiften gör det möjligt för Ryanair att sänka sina driftskostnader och gör företaget konkurrenskraftigare än dess konkurrenter – inte bara på de linjer som det driver från och till Charleroi, utan inom hela Ryanairs linjenät. Regionen Valloniens åtagande att ge Ryanair ersättning betraktas också som en fördel som garanterar Ryanair stabila driftsvillkor trots att "verkligheten när det gäller att använda vilken flygplats som helst visar att affärs- och regleringsklimatet aldrig är bestämt. Flygplatsskatterna kan lätt komma att höjas om flygplatsförvaltaren tvingas finansiera specifika insatser, till exempel för att ta emot andra transportörer som vill etablera sig i Charleroi. Utvecklingen av miljöåtgärderna kan likaså ändra användningsvillkoren för en flygplats".

4.2.5 Austrian Airlines

(Synpunkter som togs emot efter beslutet om att inleda förfarandet från 2002)

- (171) Enligt Austrian Airlines får lågprisbolagens inträde flygplatser och regioner som vill locka till sig dessa transportföretag att tävla om vem som erbjuder mest subventioner. Denna utveckling innebär att principen om ersättning för de infrastrukturer som ställs till flygbolagens förfogande åsidosätts, trots att den utgör en grundläggande regel inom den civila luftfarten. Det stöd som beviljats är inte tänkt att avvecklas gradvis, är oberoende av vilka framgångar Ryanair uppnår på sina förbindelser och gynnar bara ett enda flygbolag, vilket utgör diskriminering. Austrian konstaterar att ett samarbete som det mellan Ryanair och regionen Vallonien medför en kraftig snedvridning av konkurrensen mellan flygbolagen och är oförenligt med den inre flygmarknaden.

4.2.6 Organisationen för kringboende och invånare i kommuner som ligger i närheten av flygplatsen Charleroi-Gosselies (Association des riverains et habitants des communes proches de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, Arach)

(Synpunkter som togs emot efter beslutet om att inleda förfarandet från 2002)

- (172) Arach oroas över att det ekonomiska stöd som Ryanair beviljats skulle leda till en "ohämmad utveckling av flygplatsen" i ett stadsområde och att "vi både som medborgare och skattebetalare oroas över det diskutabla offentliga stöd som beviljas ett privat bolag eftersom det rör sig om ett missbruk av regionen Valloniens budgetmedel".

4.2.7 Berörd part A

(Synpunkter som togs emot efter beslutet om att inleda förfarandet från 2002)

- (173) Berörd part A säger sig vara *mycket oroad* över de bidrag som beviljats av de offentliga myndigheterna och som påverkar konkurrensvillkoren mellan olika transportsätt: "Flygbolaget Ryanair åtnjuter sålunda offentliga subventioner för förbindelsen Charleroi-London, medan Eurostar, som drivs gemensamt av SNCB, de brittiska järnvägarna och SNCF, inte får något stöd. De båda transportsätten konkurrerar dock direkt på förbindelsen Bryssel-London. Järnvägsföretagen måste själva svara för sin förbindelse, köpa material och lokledning, betala avgifter för användning av infrastrukturer och kanaltunneln etc. Principen om likabehandling av konkurrenter har sålunda frångåtts."

4.2.8 Berörd part B

(Synpunkter som togs emot efter beslutet om att inleda förfarandet från 2002)

- (174) Berörd part B hävdar att de fördelar som Ryanair beviljats minskar företagets kostnader så att det kan tillämpa lägre priser. Detta påverkar konkurrensvillkoren för de företag som bedriver flygtrafik från Charleroi eller den nationella flygplatsen i Bryssel, oaktat deras destinationer. Konkurrensen mellan så kallade lågprisbolag bör inte bara analyseras för varje enskild linje. För många resenärer är destinationer som Venedig och Barcelona utbytbara. Konkurrensen omfattar därmed alla linjer.
- (175) Företaget förklarar att de direkta kostnaderna uppgår till 32,14 euro per passagerare för flygningar från Bryssel, jämfört med 5 euro för Ryanairs flygningar från Charleroi ⁽⁸⁰⁾.
- (176) Även om marktjänsterna är mer begränsade för Ryanair än för andra flygbolag påpekar denna berörda part att ett mycket stort antal marktjänster ändå är nödvändiga för alla bolag. Det faktum att marknaden för marktjänster är konkurrensutsatt på den nationella flygplatsen i Bryssel innebär att kostnaderna för dessa tjänster normalt inte borde vara högre i Bryssel än i Charleroi. Kostnaderna för sådana tjänster är i allmänhet högre vid små flygplatser

⁽⁸⁰⁾ De direkta kostnaderna per flygplan och start/landning i Bryssel inbegriper landningsskatter, passageraravgifter, andra avgifter och kostnader för marktjänster. Om man utgår från prognosen om 1 700 000 passagerare 2003 blir kostnadsskillnaden 23 miljoner euro.

än på stora eftersom tjänsteföretagen vanligtvis inte blir tillräckligt stora för att uppnå stordriftsfördelar. Denna berörda part anser att Ryanair 2003 sparade 17 miljoner euro på de reella kostnaderna för marktjänster och landningsskatter. Det framgår också att BSCA inte har beaktat effekterna av rådets direktiv 96/67/EG⁽⁸¹⁾: flygplatsen bör ganska snabbt uppnå 2 miljoner passagerare per år, vilket innebär att BSCA måste följa detta direktiv och öppna marknaden för marktjänster för andra aktörer.

- (177) BSCA har inte agerat som en privat investerare i en marknadsekonomi, utan har handlat utifrån politiska och sociala motiv på uppdrag av regionen Vallonien. Det femtonåriga avtalet kommer förmodligen inte att göra det möjligt för BSCA att bli lönsamt, utan företaget lär fortsätta att stöta på driftsproblem. Utsikterna till avkastning på investeringen kan falla om Ryanair drar sig ur affären⁽⁸²⁾.
- (178) BSCA får bidrag från regionen Vallonien både i form av 65 % av intäkterna från flygplatsskatterna och genom att företaget kostnadsfritt får tillgång till infrastrukturen, medan regionen Vallonien betalar en avgift till Sowaer. I princip bör varje utbetalning från regionen Vallonien begränsas till ersättningen för de kostnader som är förknippade med BSCA:s trafikplikt, och läget är oklart i detta avseende.
- (179) Enligt detta företag, som erkänner att det ibland också åtnjuter marknadsföringsfördelar vid lanseringen av nya destinationer men aldrig några sänkta flygplatsskatter eller sänkta kostnader för marktjänster, går de fördelar som Ryanair beviljats vid Charleroi långt utöver vad som är praxis. Det anser sig också ha tagit stora affärsrisker genom att ha etablerat sig vid den nationella flygplatsen i Bryssel vid en tidpunkt då konkurrensen från Sabena var mycket hård.
- (180) Det faktum att vissa andra flygplatsförvaltare ger Ryanair fördelar är inte relevant för att visa att flygplatsen i Charleroi har agerat som en privat investerare i en marknadsekonomi. Företaget hänvisar till Steinike & Weilingdomen⁽⁸³⁾.

4.2.9 Brussels International Airport Company, numera Brussels Airport Company (nedan kallat BAC)

(Synpunkter som togs emot efter beslutet om att inleda förfarandet från 2002)

- (181) Enligt BAC har BSCA inte agerat som en privat investerare eftersom de fördelar som beviljats skiljer sig i omfattning från dem som beviljats av andra flygplatser⁽⁸⁴⁾. Att Ryanair får fördelar från andra flygplatser är i vilket fall som helst inte relevant eftersom dessa fördelar också kan utgöra statligt stöd.
- (182) Parten uppmärksammar kommissionen på följande faktorer som bör beaktas i analysen av möjligheterna för BSCA att uppnå lönsamhet, och som tycks utesluta möjligheterna att uppvisa vinst på medellång sikt:
- (183) BSCA fick ett kapitaltillskott på fyra miljoner euro från regionen Vallonien i december 2002.

— BSCA "åtnjuter ett uppskov med hälften av de avgifter som företaget är skyldigt att betala till regionen Vallonien för perioden 2001–2006. Denna fördel uppgår till 1 miljon euro per år som BSCA bör börja betala av från år 2007".

⁽⁸¹⁾ Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatser inom gemenskapen (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36). Direktivet ändrades senast genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 av den 29 september 2003 om anpassning till rådets beslut 1999/468/EG av de bestämmelser i rättsakter som omfattas av förfarandet i artikel 251 i EG-fördraget som avser de kommittéer som biträder kommissionen när den utövar sina genomförandebefogenheter (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

⁽⁸²⁾ Den berörda parten nämner flygplatsen Shannon i Irland som exempel. Shannon gav under en tid Ryanair fördelar som inte förnyades. Ryanair beslutade sig för att flytta sin verksamhet till en annan flygplats, och Shannon fick sålunda inte den avkastning på sin investering som man rimligtvis kunde ha räknat med.

⁽⁸³⁾ Domstolens dom av den 22 mars 1977 i mål 78/76, Steinike & Weinlig mot Förbundsrepubliken Tyskland; REG 1977, s. I-595, ECLI: EU:C:1977:52: "En medlemsstats överträdelse av en skyldighet enligt fördraget i samband med förbudet i artikel 92, kan inte anses vara berättigad genom den omständigheten att även andra medlemsstater underlåter att uppfylla denna skyldighet. Verkningsarna av snedvridning i flera former av konkurrensen på handeln mellan medlemsstaterna är inte att dessa upphäver varandra ömsesidigt utan tvärtom att verkningsarna kumuleras, vilket ökar de skadliga följderna för den gemensamma marknaden." (punkt 24).

⁽⁸⁴⁾ De avgifter som tas ut av Frankfurt-Hahn och London Stansted är högre och rabatterna lägre, trots att Ryanair har 49 destinationer från London och 15 från Frankfurt-Hahn jämfört med 9 från Charleroi.

- Kommissionen bör beakta kostnaderna för arbetet med att bygga ut flygplatsen i Charleroi, och som uppskattas till 95 miljoner euro, liksom formerna för att finansiera detta. Om BSCA inte står för detta arbete bör man undersöka regionen Valloniens villkor för att ställa denna utbyggda infrastruktur till BSCA:s förfogande. Denna berörda part tvivlar på att flygplatsen med sin nuvarande infrastruktur kan ta emot tillräckligt många passagerare för att säkra BSCA:s ekonomiska balans.
- Regionen Vallonien ställer kostnadsfritt den utrustning och personal som krävs för all säkerhetsverksamhet, nämligen kontroll av passagerare och deras bagage, vid flygplatsen i Charleroi till BSCA:s förfogande, medan "i allmänhet belastar kostnaderna dem som använder flygplatsen, antingen i form av en säkerhetsavgift som betalas till flygplatsförvaltaren eller genom en skatt om dessa tjänster tillhandahålls av myndigheterna".

4.2.10 Berörd part C

(Synpunkter som togs emot efter beslutet om att utvidga förfarandet från 2012)

- (184) Berörd part C anser att de fördelar som regionen Vallonien beviljat BSCA och Ryanair skadar konkurrensen och att Charlerois flygplats och Bryssels nationella flygplats bedriver verksamhet på samma marknad.
- (185) Berörd part C kritiserar kopplingen mellan regionen Vallonien, BSCA och Ryanair och skillnaderna i fråga om de avgifter som tagits ut av flygbolagen i Bryssel och Charleroi. Närmare bestämt rör det sig om att i) underhållsavgifterna inte tas ut från användarna utan kompenseras av regionen Vallonien, ii) landningsskatterna gynnar Ryanair, [...].
- (186) Berörd part C framhåller även att Ryanair inte betalar för tjänster som har att göra med den normala flygplatsförvaltningen, som brandförvar, utbyggnad och uppförande av infrastrukturer och avgifterna per passagerare.

4.2.11 Brussels Airlines

a) Förekomsten av stöd

i) Selektiv fördel

- (187) Enligt Brussels Airlines har Ryanair erhållit en selektiv fördel jämfört med övriga flygbolag.
- (188) De stöd som har beviljats av regionen och Sowaer till förmån för BSCA minskar nämligen BSCA:s driftskostnader och gör det därigenom möjligt för den sistnämnda att tillämpa lägre avgifter för flygbolagen, bland annat Ryanair, och att på så sätt även sänka detta bolags driftskostnader. Med tanke på att regionen Vallonien täcker kostnaderna med anknytning till säkerheten vid flygplatsen i Charleroi tar BSCA inte ut dessa från flygbolagen, medan Bryssels nationella flygplats inte erhåller någon ersättning i detta avseende. Brussels Airlines anser att programmet för regionens totala ekonomiska stöd till förmån för BSCA bör beaktas vid bedömningen av de kommersiella förbindelserna mellan BSCA och Ryanair.
- (189) Ryanair har också gynnats av direkta finansiella åtgärder såsom ett igångsättningsstöd och bidrag till marknadsföringsverksamheter. Brussels Airlines ifrågasätter huruvida dessa stöd överensstämmer med de villkor som avses i 2005 års riktlinjer och principerna om proportionalitet och insyn.
- (190) Brussels Airlines anser att det på grund av den samlade effekten av alla dessa åtgärder är omöjligt att se det som att BSCA beter sig som en privat investerare och uppmanar kommissionen att inte granska åtgärderna var och en för sig utan i stället sammantaget.

1. Benchmarking

- (191) Enligt Brussels Airlines var de avgifter som BSCA tog ut av Ryanair under den berörda perioden mycket lägre än de som betalades av övriga flygbolag vid jämförbara flygplatser.

- (192) Brussels Airlines använder som referens luftfartsavgifterna vid ett antal andra flygplatser i samma upptagningsområde som Charleroi (Eindhoven, Lille och Köln) eller av liknande storlek (Marseille, Porto och Bologna) och slår fast att de flygplatsavgifter som tillämpas vid Charlerois flygplats inte överensstämmer med de som en privat marknadsekonomisk investerare skulle tillämpa.
- (193) Brussels Airlines anser likaså att flygplatsen i Bryssel är en bra referens för att utvärdera den diskriminerande karaktären hos flygplatsavgifterna: de två flygplatserna ligger i samma upptagningsområde och befinner sig i samma ekonomiska miljö. Dessutom kan man vid flygplatsen i Bryssel fördela sina fasta kostnader på fler flygbolag, vilket ogiltigförklarar argumentet om att de avgifter som tillämpas av flygplatsen i Bryssel måste vara högre på grund av flygplatsens storlek. En jämförelse visar stora skillnader mellan flygplatsavgifterna i Bryssel och Charleroi, även om man tar hänsyn till de olika tilläggstjänster som tillhandahålls vid Bryssels nationella flygplats på grund av skillnaderna mellan bolagens ekonomiska modeller.

2. Kostnadstäckning

- (194) Enligt Brussels Airlines bevisar inte BSCA att när man beslutade om avtalen i fråga (avtalen från 2001 liksom de ändringar som följt) kunde BSCA täcka de kostnader som följde av dessa avtal, under hela deras varaktighet, samtidigt som man gjorde en rimlig vinst på medellång sikt. Följaktligen betar sig BSCA inte om en privat investerare i en marknadsekonomi.
- (195) Brussels Airlines hävdar att BSCA:s vinstmarginal är mycket lägre än den vid andra flygplatser i unionen. Under 2006 och 2007 låg den genomsnittliga vinstmarginalen för flera av unionens flygplatser på 7–9 %. BSCA:s/Sowaers vinstmarginaler, justerade med hänsyn tagen till bidragen, är tydligt negativa och motsvarar alltså inte de marginaler som nämns ovan, vilket tyder på metoder som inte är marknadsmässiga.
- (196) Brussels Airlines ifrågasätter möjligheten att med stordriftsfördelar motivera den sänkning på 50 % som Ryanair har beviljats för dessa avgifter. Avgifterna per passagerare, per passagerare med begränsad rörlighet och marktjänsterna har visat sig vara obefintliga eller extremt låga, trots att det rör sig om kostnader som flygbolagen normalt sett står för.
- (197) Enligt Brussels Airlines bör de investerings- och driftskostnader som inte har belastat BSCA beaktas vid bedömningen av stödet till Ryanair.
- (198) Brussels Airlines frågar sig om BSCA gjorde en tillräcklig prognos för de beräknade intäkterna och kostnaderna för flygplatsen för hela varaktigheten för de avtal som ingåtts med Ryanair.
- (199) I utbyte mot de sänkta avgifterna kunde inte Ryanair garantera BSCA en trafik som skulle ha genererat en intäkt som motsvarade och stod i proportion till kostnaderna för de fördelar som beviljades Ryanair.
- (200) Enligt Brussels Airlines överensstämmer inte åtgärderna i fråga med den marknadsekonomiska investerarprincipen, utan de utgör statliga stöd och ger Ryanair en selektiv fördel.

ii) Snedvridning av konkurrensen

- (201) Brussels Airlines framhåller att stöden har en negativ inverkan på de flygbolag som bedriver verksamhet från den nationella flygplatsen i Bryssel. Stöden gör det möjligt för BSCA att tillämpa lägre avgifter och att på så sätt sänka kostnaderna för de bolag som bedriver verksamhet vid flygplatsen i Charleroi. Dessa bolag kan sänka priserna kraftigt jämfört med sina konkurrenter som är verksamma vid andra flygplatser. Följaktligen har den europeiska marknaden för direktförbindelser från Belgien flyttats till Charleroi. Det är bara Charlerois trafik som har ökat inom detta segment. Antalet passagerare vid Bryssels nationella flygplats har stannat av under de senaste åren, medan trafiken har ökat i resten av Europa. Med andra ord gynnar den lokala trafikökningen helt och hållet Charleroi, enligt Brussels Airlines.
- (202) Brussels Airlines påminner om att företaget är verksamt vid Bryssels nationella flygplats, vars upptagningsområde nästan helt täcker det för Charleroi. Brussels Airlines konkurrerar direkt med Ryanair: de är verksamma inom

samma upptagningsområde och riktar sig mot samma klientel. På unionsmarknaden erbjuder Brussels Airlines och Ryanair samma typ av service (direkttrafik) och trafikerar samma destinationer. 60 av de destinationer som Brussels Airlines betjänar är desamma som de som Ryanair betjänar. Vad gäller 46 destinationer konkurrerar Brussels Airlines med Ryanair på 16 destinationer vid samma flygplats och på 12 vid en flygplats i samma upptagningsområde.

- (203) Denna situation har lett till att Brussels Airlines har behövt stänga ner vissa linjer som också trafikeras av Ryanair (sju sedan 2007) och dra ner på antalet avgångar på vissa linjer (för 14 destinationer). Mellan 2004 och 2012 minskade Brussels Airlines marknadsandel från [...] % till [...] %. Dess marknadsandelar fortsätter att sjunka till förmån för Charleroi, vars marknadsandelar har ökat från [...] till [...] %.

b) Bristande förenlighet med den inre marknaden

- (204) För Brussels Airlines bidrar de flesta stöd som har beviljats till Ryanair inte till att uppfylla ett mål av gemensamt intresse. Dessutom har stöden genomförts på ett sätt som leder till en snedvridning av konkurrensen som strider mot de gemensamma intressena. Enligt Brussels Airlines är de stöd som beviljats Ryanair följaktligen oförenliga med den inre marknaden.

4.2.12 BSCA

(Synpunkter som togs emot efter beslutet om att utvidga förfarandet från 2012)

- (205) Enligt BSCA utgör de kommersiella villkoren med Ryanair inte på något sätt ett stöd till förmån för Ryanair. De resultat som genererats av detta partnerskap visar nämligen på den ekonomiska modellen lönsamhet. Därutöver hävdar BSCA att man bedriver sin verksamhet helt självständigt och utan direkt eller indirekt ingripande från den vallonska regeringens sida, i synnerhet förhandlingarna om kommersiella avtal med flygbolag.

4.2.13 Ryanair

- (206) Ryanair framhåller att de avtal som ingåtts mellan Ryanair, BSCA och regionen Vallonien inte innehåller några statliga stöd av tre skäl: marknadsekonomitestet uppfylls, det förekommer ingen selektivitet och avtalen snedvrider inte konkurrensen.

4.2.14 TBI

- (207) Enligt TBI liknar de avtal som ingåtts vid flygplatsen i Charleroi de arrangemang som TBI ingått med Ryanair och andra lågprisbolag, framför allt vid Stockholm Skavsta. Att bevilja rabatter på landningsskatterna och kostnaderna för marktjänster är en vanlig affärsmetod för att locka till sig flygbolag som kan tillföra stora passagerarvolym. Bidragen i form av ersättning för hotellkostnader, utbildning av personal eller marknadsföring bör jämföras med den investering som utförts och den risk som transportören tar. "Marknadsföringsbidragen" gynnar flygplatsen, vars renommé och passagerarvolym förbättras. TBI erbjuder denna typ av bidrag framför allt när ett flygbolag etablerar en ny linje eller ökar antalet flygningar på en viss linje.

4.2.15 HRL Morrison and Co

- (208) Enligt HRL Morrison skulle en privat investerare kunna anta samma strategi som följs av flygplatsen i Charleroi. Flygplatsen grundar sitt erbjudande på vissa avgörande faktorer: den passagerarvolym som ett flygbolag kan tillföra till flygplatsen, flygbolagets vilja att göra långsiktiga avtalsmässiga åtaganden, flygbolagets särskilda behov, tidtabellen för flygrörelser och dess överensstämmelse med flygplatsens verksamhet (befintlig trafik) samt behov och resurser i fråga om terminal- och marktjänster. Flygplatsen beräknar de samlade vinster som man förväntar sig av avtalet med Ryanair (och inte dess olika beståndsdelar separat). Vinsterna av en sådan transaktion bör

beräknas under en period på cirka 20 år, där det tar tre till fem år för verksamheten att komma gång. Ett avtal på 15 år kan enligt Morrisons aktieägare vara affärsmässigt godtagbart om man får avkastning på investeringen inom cirka fem år efter det att avtalet undertecknades.

5. KOMMENTARER FRÅN BELGIEN

5.1 Kommentarer från Belgien med avseende på åtgärderna till förmån för BSCA

5.1.1. Frånvaro av statliga stöd till förmån för BSCA

5.1.1.1 Belgiens synpunkter på beslutet om att utvidga förfarandet från 2012

a) Sowaers tillhandahållande av infrastrukturen

i) Huvudsakligt argument som lagts fram av Belgien: investeringsprogrammet godkändes av den vallonska regeringen före den 12 december 2000

(209) Enligt Belgien beslutade den vallonska regeringen om investeringsprogrammet i juli 2000, och detta bekräftades i november 2000, det vill säga före domen i målet *Aéroports de Paris* ⁽⁸⁵⁾ (nedan kallad *ADP-domen*). Denna dom utgör det datum då reglerna i EUF-fördraget om statliga stöd blev tillämpliga på finansieringen av flygplatser.

(210) Ramavtalet av den 20 juli 2000, som innehöll villkoren för utveckling av de regionala flygplatserna samt miljöåtgärder och relaterade åtgärder, utgör det avtal som slöts inom den vallonska regeringen. I detta åtar sig regionen att anslå en del av sin budget till utvecklingen av sina egna infrastrukturer vid Brussels South Charleroi Airport. Beslutet av den 8 november 2000 verkställer beslutet av den 20 juli 2000 genom att införliva det ramavtal som tidigare fastställts i ett flerårigt investeringsprogram. De båda besluten bör alltså betraktas tillsammans eftersom det andra kompletterar och förtydliga det första, i synnerhet när det gäller den konkreta tidplanen för genomförandet av de finansiella åtgärder som man beslutat om.

1. Tillbakavisning av vissa uppgifter som lades fram av kommissionen i beslutet om att utvidga förfarandet från 2012

a) Frånvaron av ett åtagande med avseende på en tredje part

(211) Ingen stödmottagande tredje part kan utläsas i dessa beslut, utan regionen har själv beslutat om sina investeringar. Enligt Belgien har dessa två beslut följaktligen formulerats på ett mindre formellt sätt än ett beslut om att bevilja ett stöd till förmån för en tredje part. För att bevilja stöd till förmån för en tredje part skulle regionen ha antagit principen och beloppen för investeringarna på samma sätt, utan något ytterligare förfarande, med dock genom att skicka en skrivelse som anmälde regeringsbeslutet, vilket var meningslöst i detta fall.

(212) Enligt Belgien innebär emellertid inte denna brist på formalia att dessa beslut inte är bindande. Även om regionen är mottagaren för de beslut som fattats utgör antagandet av ett regeringsbeslut att ett åtagande uppstår för regeringschefen. Att detta åtagande är ensidigt har ingen betydelse i detta fall. Alla finansiella åtgärder beslutas nämligen, oavsett vem de riktas mot, alltid genom ett ensidigt förvaltningsbeslut från myndigheten sida. Myndigheten fortsätter sedan att ansvara för att upprätthålla, ändra eller dra tillbaka beslutet.

(213) Ingen formell skrivelse om beviljande av stöd har följaktligen avfattats till förmån för ett stödmottagande företag, men enligt domen i målet *Fleuren Compost* ⁽⁸⁶⁾ är det detta beslut som ska betraktas som det juridiskt bindande beslut genom vilket den behöriga myndigheten åtar sig att bevilja stödet, och som följaktligen utgör det datum då stödet beviljades. Utan ett sådant dokument är det enda möjliga datumet dagen för regeringens beslut om att godkänna (princip, belopp och tidsplan) investeringarna.

⁽⁸⁵⁾ Dom av den 12 december 2000 i mål T-128/98, *Aéroports de Paris mot kommissionen*, REG 2000, s. II-3929, ECLI:EU:C:2000:290.

⁽⁸⁶⁾ Dom av den 14 januari 2004, *Fleuren Compost BV mot kommissionen*, T-109/01, REG. s. II-127, ECLI:EU:T:2004:4, punkt 18.

b) Den oåterkalleliga, bindande och definitiva karaktären hos besluten från 2000

- (214) Belgien uppger att kommissionen menar att det därefter har utförts omfattande ändringar av besluten av den 20 juli och den 8 november 2000, och att de följaktligen inte är oåterkalleliga, bindande och definitiva.
- (215) Enligt Belgien måste man här skilja mellan de beslut som rör nya investeringar, som motsvarar nya projekt, och de beslut som faktiskt verkställer/genomför, i förekommande fall genom vissa justeringar, de investeringar som man beslutat om tidigare.
- (216) I detta fall anser Belgien att den bindande och oåterkalleliga karaktären hos besluten från juli och november 2000 bekräftas av det faktum att inget nytt finansieringsbeslut har antagits därefter. De enda beslut som därefter har antagits av Vallonien, och sedan av Sowaer, syftade till att tillämpa och verkställa finansieringsåtgärderna enligt regeringens beslut från juli och november 2000.
- (217) De senare justeringarna av de fastställda investeringsbeloppen utgör alltså inga nya investeringsbeslut, utan en nödvändig anpassning i förhållande till den allmänna utvecklingen av situationen för det som redan hade godkänts i juli och november 2000. I själva verket har vissa belopp som avses i ramavtalet och finansieringsprogrammet behövt omvärderas i efterhand, i synnerhet på grund av ökade kostnader på råmaterial, finjustering av de nödvändiga investeringarna via tekniska studier, tekniska begränsningar med koppling till beviljandet av tillstånd eller resultaten av offentliga upphandlingar. Enligt Belgien är dessa budgetjusteringar eller tekniska justeringar inte några väsentliga ändringar.
- (218) Regeringen var dessutom medveten om begränsningarna i fråga om uppskattningen av dessa investeringar och hade redan från början förutspått att vissa poster (bland annat uppförandet av den nya terminalbyggnaden) kunde komma att omvärderas "i förhållande till flygplatsens faktiska verksamhet" eller om de "krävdes för flygplatsens faktiska behov". Eftersom flygplatsens faktiska verksamhet och behov torde utvecklas inom ramen för ramavtalet och ett investeringsprogram som sträckte sig över flera år var det enligt Belgien logiskt att regeringen hade beräknat vissa poster med reservation för att dessa faktorer kunde utvecklas.
- (219) Belgien menar att regeringen faktiskt var villig att fastställa och beräkna sina åtaganden redan från början, även om de kunde komma att justeras i ett senare läge, i samband med antaget av ramavtalet av den 20 juli 2000 och antagandet av investeringsprogrammet av den 8 november 2000. De justeringar som utförts efter dessa beslut kan inte ifrågasätta den bindande karaktären hos det åtagande som regeringen gjorde på detta datum.
- (220) Alternativt, om vissa justeringar vid denna tidpunkt blev omfattande, och om det skulle visa sig att det i verkligheten handlade om nya investeringar och inte längre en anpassning i efterhand av en investering som redan hade beviljats (vilket inte är fallet), skulle endast denna investering, betraktad separat, följaktligen kunna betraktas som att den utförts efter besluten av den 20 juli och den 8 november 2000.
- (221) Då omvärderingen av denna investering medför att den klassificeras om som en ny investering bör, enligt Belgien, den utförda ändringen inte bara avse omfattningen, utan också naturen hos den fastställda investeringen. Denna ändring ska kunna bekräfta att det projekt som planerades vid den tidpunkt då besluten från juli och november 2000 fattades inte i något fall kan hänföras till det projekt som därefter faktiskt har finansierats och utförts, oberoende av hur den allmänna situationen faktiskt har utvecklats. Till exempel skulle på så sätt ett "investerings tillägg", som inte motiveras av den senare anpassningen av flygplatsens faktiska behov, utan som beslutas i syfte att skapa ytterligare infrastruktur utöver de som ursprungligen planerades i juli och september 2000, kunna betraktas, uteslutande upp till beloppet för detta tillägg, som en ny investering som beslutats utanför ramavtalet och det fysiska investeringsprogrammet från 2000.
- (222) I det aktuella fallet, om det visar sig att vissa poster beräknades i underkant eller inte kunde genomföras inom den tilldelade tidsfristen, planerades alla investeringar som utförts i princip genom besluten från juli och november 2000. Om dessa belopp därefter har ändrats skedde det på grund av nya inslag i handlingarna, som inte kunde förutspås när besluten fattades, eller enbart i viss utsträckning.

2. Belgiens argument på grundval av analysen av besluten från 2000

- (223) Enligt Belgien intygar analysen av besluten av den 20 juli 2000 och den 8 november 2000 den bindande rättsliga karaktären hos de åtaganden som de innehåller.
- a) Den vallonska regeringens beslut av den 20 juli 2000 om godkännande av ramavtalet
- (224) Ramavtalet och investeringsprogrammet motsvarar faktiska beslut, som fungerar som bindande åtaganden för regeringen. Att det rör sig om ett beslut med titeln "ramavtal" har för övrigt inte hindrat kommissionen från att i tidigare beslut se det som att det rörde sig om ett juridiskt bindande beslut, och att betrakta datumet för undertecknande av detta beslut som datumet för beviljande av ett stöd ⁽⁸⁷⁾.
- (225) Enligt Belgien går ramavtalet från juli 2000 mycket längre än ett principavtal, men föreskriver i konkreta ordalag att investeringarna ska föras upp. De berörda posterna har redan fastställts och investeringskostnaderna har också utvärderats på så sätt att utgifterna omedelbart kan belasta budgeten.
- (226) Dessutom såg regeringen till att en "särskild finansieringsmekanism" skulle finnas på plats. Detta bekräftar att regeringen redan planerade att göra ett nytt offentligt ingripande till förmån för flygplatsinfrastrukturerna.
- (227) Sowaers verkställande av regeringens beslut från juli och november 2000 bekräftar att Sowaers finansieringsplan som godkändes av regeringen den 23 maj 2001 hänvisar till ramavtalet av den 20 juli 2000, vilket undanröjer alla tvivel vad gäller de åtaganden som gjorts av Vallonien.
- (228) Enligt Belgien saknar detta för övrigt betydelse jämfört med principen om godkännande av investeringsprogrammet, som är den grundläggande frågan i det aktuella fallet. Sowaer har i själva verket inrättats för att verkställa besluten från juli och november 2000, i form av ett finansieringsinstrument för Vallonien. Om den konkreta finansieringsmekanismen för genomförandet av de investeringar som regionen beslutat om fortfarande måste fastställas på grundval av besluten från juli och november 2000 var de vallonska myndigheternas åtaganden faktiskt verkliga och utfördes med den finansieringsmekanism som hade valts.
- b) Beslutet av den 8 november 2000 från den vallonska regeringen om verkställande av ramavtalet av den 20 juli 2000 och om godkännande av det fleråriga investeringsprogrammet för flygplatsen i Charleroi
- (229) Den vallonska regeringen godkände den 8 november 2000 ett beslut om verkställande av dess beslut av den 20 juli 2000. Den godkände vid detta tillfälle "det fysiska fleråriga investeringsprogrammet för 2000–2004 för flygplatsen i Charleroi och den tillhörande finansieringsplanen". Varje investering som beskrivs i den not som godkänts av regeringen har utvärderats och dess kostnad har fastställts med exakthet.
- (230) Enligt Belgien beslutade man sammanfattningsvis om investeringsprogrammet för 2001–2010 för flygplatsen i Charleroi före den 12 december 2000, det datum då domen i målet *Aéroports de Paris* meddelades.
- ii) Belgiens alternativa argument: finansieringen av infrastrukturerna överensstämmer med principen om en privat investerare
- (231) I varje fall anser Belgien att finansieringen av infrastrukturerna vid flygplatsen i Charleroi överensstämmer med principen om en privat investerare.
- (232) För att bevisa detta har Belgien tagit fram en tabell över kassaflöden med anknytning till investeringarna i den nya terminalbyggnaden och bilparkeringen mellan 2002 och 2036 ⁽⁸⁸⁾. Av dessa investeringsbelopp har man endast beaktat 89,7 % av investeringarna för parkeringen och 28,1 % av investeringarna för den nya terminalbyggnaden, med tanke på att de övriga investeringarna rörde icke-ekonomiska verksamheter. För övrigt har

⁽⁸⁷⁾ Kommissionens beslut 2008/948/EG av den 23 juli 2008 om Tysklands åtgärder till förmån för DHL och flygplatsen Leipzig/Halle C 48/06 (f.d. N 227/06) (EUT L 346, 23.12.2008, s. 1), skäl 291.

⁽⁸⁸⁾ Jfr bilaga 3 till Belgiens synpunkter som överlämnades den 23 maj 2012.

Belgien utgått från att den offentliga finansieringen av tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse, och i förlängningen de infrastrukturer som är avsedda för dessa verksamheter, var godkänd enligt unionslagstiftningen om statliga stöd. Belgien slår fast att utan den ersättning som regionen beviljat BSCA för att stå för en del av avgifterna med anknytning till de infrastrukturer som är avsedda för tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse uppgår avkastningsgraden för finansieringen av dessa infrastrukturer till knappt 2 %. Infrastrukturen tillhandahålls följaktligen inte till ett pris som underskrider dess värde.

b) Tjänster från Sowaers sida till förmån för BSCA

- (233) Belgien understryker att en stor del av utgifterna för större underhåll och reparationer har att göra med infrastrukturer som används för icke-ekonomiska verksamheter.

c) Regionens finansiering av en del av kostnaderna för tjänsterna av allmänt intresse

- (234) Sedan 1991 tas principen om bokföringsmässig uppdelning för fastställande av vilka kostnader som täcks av ersättningen upp i artikel 25 i kravspecifikationen.

i) I första hand: finansieringen av icke-ekonomiska verksamheter

1. Brandförsvaret

- (235) Enligt Belgien utgör brandförsvaret icke-ekonomiska verksamheter eftersom det rör sig om verksamheter som omfattas av myndigheternas befogenheter.

2. Tjänster med anknytning till trafiksäkerheten på marken

- (236) Enligt Belgien omfattas tjänsterna med anknytning till trafiksäkerheten på marken likaså av myndighetsuppgifterna.

- (237) Belgien menar att i samband med det beslut som meddelades den 23 juli 2008 av kommissionen med avseende på flygplatsen Leipzig/Halle medgav kommissionen själv att tjänsterna med anknytning till driftsäkerheten var icke-ekonomiska verksamheter⁽⁸⁹⁾. Men det framgår av den förteckning över infrastrukturer som har att göra med driftsäkerheten och som de tyska myndigheterna överlämnade och som tas upp i tabellen i skäl 58 i detta beslut att dessa infrastrukturer är absolut nödvändiga för trafiksäkerheten på marken, det vill säga: oavbruten elförsörjning av trafikområdena, transformatorstationerna, banbelysningen, belysningen i trafikområdena etc. Det kan erinras att kommissionens ståndpunkt i denna fråga av tribunalen bekräftades genom domen i målet Freistaat Sachsen mot kommissionen⁽⁹⁰⁾ i samband med den talan om ogiltigförklaring som lämnades in mot kommissionens ovannämnda beslut.

- (238) Det framgår dock av beskrivningen av tjänsterna med anknytning till trafiksäkerheten på marken och i flygplatsområde i tillägg nr 5 till koncessionsavtalet av den 9 juli 1991 och den kravspecifikation som tecknades den 10 mars 2006 att de avsedda kostnaderna, det vill säga löpande underhåll av flygplatsområdet med anknytning till säkerheten, tekniska underhållstjänster för byggnader, start- och landningsbanor, omgivningar och fordon, mindre asfalteringsarbeten, löpande underhåll och reparation av start- och landningsbanan och åtkomstvägar, underhåll av belysning och optisk trafikledningsutrustning och säkerställande av att de hålls i driftsdugligt skick, grässlagnings, rengöring av banan och dess markeringar och snöröjning, väl motsvarar de tjänster med koppling till driftsäkerheten som kommissionen i sitt beslut om flygplatsen Leipzig/Halle godtog som icke-ekonomiska.

3. Tjänster med anknytning till säkerheten

- (239) Enligt Belgien är verksamheterna med anknytning till säkerheten verksamheter som omfattas av offentlig makt eftersom det rör sig om uppdrag som traditionellt utförs av staten. Belgien citerar unionsregler och kommissionens beslut om flygplatsen i Leipzig⁽⁹¹⁾ till stöd för sitt resonemang.

⁽⁸⁹⁾ Beslut 2008/948/EG, skäl 182.

⁽⁹⁰⁾ Dom av den 24 mars 2011, Freistaat Sachsen mot kommissionen, T-443/08 och T-455/08, REG 2011, s. II-1311, punkt 225.

⁽⁹¹⁾ Se fotnot 89.

4. Tjänster med anknytning till kontroll och registrering av flygningar, planering av föreskrivna flygningar och lotsning

(240) Enligt Belgien är tjänsterna med anknytning till kontroll och registrering av flygningar, planering av föreskrivna flygningar och lotsning viktiga inslag i den civila flygsäkerheten och motsvarar alltså myndighetsuppgifter i och med att de är grundläggande för flygplatssäkerheten.

5. Slutsatser gällande finansieringen av de tjänster av allmänt ekonomiskt intresse som BSCA tillhandahåller på Valloniens begäran

(241) Av uppgifterna ovan framgår det att enligt Belgien utgör samtliga tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, som definieras i artikel 25 i kravspecifikationen och som är föremål för en ersättning från regionen till förmån för BSCA, icke-ekonomiska verksamheter som inte omfattas av tillämpningsområdet för artikel 107.1 i EUF-fördraget, i enlighet med kommissionens beslutspraxis och europeisk rättspraxis.

(242) Belgien understryker att dessa tjänster tidigare tillhandahölls av de vallonska myndigheterna, nämligen före 1991 när det gäller tjänsterna för "brandförvar/underhåll" och före 2008 när det gäller säkerheten och tjänsterna med anknytning till kontroll och registrering av flygningar, planering av föreskrivna flygningar och lotsning.

(243) Genom att tillhandahålla dessa tjänster uppfyller BSCA bara i deras ställe de krav som ställs på offentliga myndigheter i enlighet med internationella skyldigheter som följer av Icaos regler eller i enlighet med unionens regler.

ii) För det andra: finansiering av ekonomiska verksamheter i allmänhetens intresse enligt Altmark-domen

(244) Om kommissionen skulle anse att vissa av de ovannämnda verksamheterna utgör ekonomiska verksamheter anser Belgien att den bör slå fast att finansieringen av dessa verksamheter utgör ersättning utan inslag av stöd på grundval av kriterierna i Altmark-domen⁽⁹²⁾. I själva verket uppfyller denna ersättning de kriterier som fastställs i rättspraxis i målet Altmark, som gör att det går att utesluta förekomsten av ett statligt stöd.

1. Förekomst av en klart definierad trafikplikt

(245) Enligt Belgien eftersträvar de granskade verksamheterna, som har att göra med den civila luftfartssäkerheten och flygplatsverksamheterna, ett allmänt intresse. I artikel 25 i den kravspecifikation som bifogats till koncessionsavtalet av den 9 juli 1991 definieras de skyldigheter som åligger BSCA inom ramen för säkerhets- och trygghetsuppdragen. I denna bestämmelse förtydligas att dessa tjänster "verkställs av koncessionshavaren i allmänhetens intresse". Det framgår av denna bestämmelse att Vallonien har anförtrott koncessionshavaren verkställandet av dessa tjänster och att regionen alltså har gett koncessionshavaren detta i uppdrag.

2. Parametrarna för ersättningen har definierats på ett objektvt och öppet sätt

(246) Parametrarna för ersättningen har definierats på ett objektvt och öppet sätt genom artikel 25 i kravspecifikationen, som föreskriver en separat resultaträkning för BSCA för de verksamheter som avses i denna artikel.

(247) Kostnader som i sin helhet inte kan tillskrivas en allmännyttig tjänst fördelas proportionerligt på grundval av den procentandel av personalen som används för den allmännyttiga tjänsten, den procentandel yta som används för dessa tjänster eller andra objektiva kriterier som måste godkännas av regionen.

(248) Sedan 2006 har ett tak fastställts för posterna med anknytning till brandförvar och underhåll, och sedan 2010, när det gäller tjänsterna med anknytning till säkerhet, navigationsavdelningen och lotsningen, motsvarande det belopp som anges i artikel 25 i kravspecifikationen med förbehåll för indexeringsen. I varje fall får storleken på ersättningen inte överskrida de kostnader som BSCA faktiskt ådrar sig för dessa tjänster.

⁽⁹²⁾ Dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans, C-280/00, REG 2003, ECLI:EU:C:2003:415, s I-7447.

(249) Därigenom har parametrarna för ersättningen fastställts på förhand och uppfyller alltså det andra kriteriet i Altmark-domen.

3. Begränsning av ersättningen till kostnader som uppstått

(250) Enligt Belgien finns det olika mekanismer för att undvika överkompensation:

— Innan man fastställde ett tak för ersättningen gjorde den exakta definitionen av de kostnader som Vallonien stod för liksom principen om bokföringsmässig uppdelning det möjligt att undvika all överkompensation. För övrigt planerades en kontrollmekanism för att verifiera dels den budget som BSCA lagt fram och dels frånvaron av överkompensation när ersättningen betalades.

— Sedan 2006 får inte det stödbelopp som erhålls för tjänsterna med anknytning till brandförsvaret och trafiksäkerheten på marken och i flygplatsområdet överskrida 5 774 000 euro, som indexeras årligen.

— Den ersättning som beviljas för tjänsterna med anknytning till säkerheten, navigationsavdelningen och lotsningen begränsades från och med 2010 till ett tak som motsvarade kostnaden för dessa tjänster 2009, och som indexeras årligen.

(251) Dessutom anges i artikel 25 att i varje fall får det belopp som erhålls inte överskrida de kostnader som verkligen har uppstått, och om överkompensation uppstår tillämpas automatiskt en mekanism för budgetmässig kompensation på budgeten för nästa år. Som en påminnelse upprättas budgeten på förhand av BSCA och kontrolleras av de vallonska myndigheterna. Dessa utför också kontroller på plats varje år för att se till att BSCA respekterar vad som föreskrivs i artikel 25 i kravspecifikationen.

4. Jämförelsen med ett liknande välskött och lämpligt utrustat företag

(252) När det rör sig om BSCA är enligt Belgien en jämförelse med ett annat lämpligt utrustat och välskött företag inte nödvändig eftersom det tydligt rör sig om ett lämpligt utrustat och välskött företag.

(253) BSCA respekterar de internationella redovisningsregler som gäller och alla nyckeltal som tas upp i meddelandet från kommissionen om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse av den 20 december 2011, vilket visar på att detta bolag förvaltas på ett effektivt sätt. Detta gjorde det för övrigt möjligt att locka till sig privata investerare under 2009, när BSCA till viss del blev privatägt.

(254) Det faktum att BSCA är ett välskött och lämpligt utrustat företag bekräftas framför allt av den stadiga ökningen av dess ekonomiska resultat sedan 2000. BSCA registrerade år 2000 en omsättning på 7 578 000 euro, som 2010 uppgick till 81 387 000 euro. Det är för övrigt uppenbart att om BSCA inte var ett välskött och lämpligt utrustat företag skulle flygplatsen i Charleroi inte ha kunnat uppnå sin anmärkningsvärda ökning av antalet passagerare mellan 1997 och 2011 (från 211 065 passagerare till 5 901 007 passagerare).

(255) Slutligen framgår det av den finansieringsmekanism som har inrättats att ersättningen till BSCA per definition är lägre än marknadspriset för samtliga tjänster som anförtrots BSCA, eftersom denna ersättning sedan 2006 har ett tak för tjänsterna med anknytning till brandförsvaret och trafiksäkerheten på marken och i flygplatsområdet, och sedan 2010 för säkerhetstjänsterna.

d) Sowaers höjning av BSCA:s kapital 2002

(256) Enligt Belgien har kommissionen aldrig, fram till beslutet om att utvidga förfarandet från 2012, haft några invändningar mot ökningen av BSCA:s kapital. Tvärtom har kommissionen uttryckligen erkänt att det rörde sig om en åtgärd i enlighet med principen om en privat investerare (se skäl 132 i beslutet från 2004).

(257) De senaste siffrorna visar att BSCA har genererat en vinst som gjorde det möjligt att dela ut 6 505 595 euro till sina offentliga och privata aktieägare bara för år 2010. Resultaten för de fem senaste åren presenteras i tabellen nedan.

RESULTATRÄKNINGAR (i miljoner euro)	2011	2010	2009	2008	2007
Försäljning och tjänster	53 618	48 533	35 434	27 002	19 543
Årets vinst	11 310	9 994	4 445	1 915	1 968
Avkastning på kapital	6 815	6 506	387	387	387

- (258) Den kapitalökning som utfördes av Sowaer kännetecknas av en internränta på 26,09 %, som liknar den uppskattning som Deloitte & Touche gjorde 2003, vilket alltså bekräftar denna analys. Med hänsyn till uppgifterna ovan måste man konstatera att denna investering obestridligen skulle ha utförts av en privat investerare.
- (259) Kommissionens bedömning av kapitalökningen, om att "tvivlen förstärks av det faktum att BSCA inte har stått för kostnaderna för de infrastrukturer som ställts till dess förfogande och olika tjänster som Sowaer som bidragit med", är dessutom en felaktig rättstillämpning. Kommissionen måste nämligen tillämpa de nödvändiga kriterierna individuellt på vart och ett av ingripandena för att bedöma deras respektive giltighet och för var och ett av ingripandena bedöma om det förekommer ett stöd och, om så är fallet, huruvida stödet är förenligt med den inre marknaden eller inte. Tanken bakom en ökning av BSCA:s kapital skiljer sig nämligen från tillhandahållandet av flygplatsinfrastrukturerna, inte minst med tanke på den situation som rådde vid den tidpunkten. Kommissionen kan följaktligen inte slå samman dessa två ingripanden för att kontrollera den sammanlagda lönsamheten.

5.1.1.2 *Kommentarer från Belgien till följd av synpunkterna från tredje parter om frånvaron av stöd till BSCA som togs emot efter beslutet om att utvidga förfarandet från 2012*

a) Den koncessionsavgift som BSCA betalat

- (260) Som svar på BAC:s anmärkningar gällande de avgifter som BSCA betalat för användningen av infrastrukturerna anger Belgien att vissa av de avgifter som BAC nämner inte är relevanta för Charleroi, bland annat följande:
- "Slot coordination fee", då flygplatsen i Charleroi inte drogs med trafikstockningar.
 - "Terminal navigation charge", som inte tas ut av regionala flygplatser vars flygrörelser understiger 50 000 kommersiella flygningar.
- (261) Tvärtemot emot vad som framhålls av BAC menar Belgien att BSCA i egenskap av förvaltare av infrastrukturerna föreskriver att marktjänsteföretagen ska betala en avgift för de centraliserade infrastrukturerna, vilket inbegriper BSCA i egenskap av tillhandahållare av marktjänster. En sådan avgift finns inkluderad i det avtal som BSCA ingått med Ryanair.
- (262) Den avgift som ålagts av den federala myndigheten på omkring 18 cent per avresande passagerare faller under den federala statens behörighet och inte BSCA:s behörighet.
- (263) PNR-avgiften fastställdes på grundval av de verkliga kostnader som belastade BSCA. I detta avseende menar Belgien att det räcker med att jämföra storleken på infrastrukturen vid Charlerois flygplats med den i Bryssel för att inse att frågan om hantering av denna service till förmån för personer med nedsatt rörlighet innebär lägre kostnader i Charleroi än i Bryssel, t.ex. när det gäller de kilometer som måste tillryggaläggas för att nå flygplanet eller lämna terminalen.
- (264) Dessutom erkänner Belgien att det stämmer att BSCA för närvarande inte tar ut någon avgift med anknytning till säkerheten. Detta uppdrag som omfattas av myndigheternas ansvar ersätts av Vallonien, men det fastställs ett tak för ersättningen inom ramen för det koncessionsavtal som knyter BSCA till Vallonien, och de kostnader som överskrider detta tak står BSCA för. Det finns dock inget som tvingar BSCA att återvinna sina kostnader för passagerarna med hjälp av en avgift.

(265) När det gäller parkeringsavgifterna är enligt Belgien den uppgift som anges i den tabell som BAC tillhandahållit felaktig, eftersom den anger att det inte förekommer några parkeringsavgifter vid Charlerois flygplats. Detta är inte sant, vilket bevisas av den avgiftsstruktur som offentliggjorts på BSCA:s webbplats och som tydligt anger att avgifterna motsvarar 1,98 euro om dagen (24 timmar) och per ton.

b) Finansiering av tjänster av allmänt intresse

(266) Flera berörda parter som har lämnat in synpunkter, framför allt Brussels Airlines och BAC, har kommenterat finansieringen av de tjänster av allmänt intresse som BSCA har tillhandahållit Vallonien, och bestrider att vissa av de tjänster som BSCA har tillhandahållit, dvs. säkerhet, trygghet, brandförsvar och tjänster med anknytning till trafiksäkerheten på marken och i flygplatsområdet, utgör verksamheter som inte omfattas av tillämpningsområdet för artikel 107.1 i EUF-fördraget.

i) Anmärkning gällande jämförelsen mellan flygplatsen i Charleroi och BAC

(267) Brussels Airlines och BAC påstår att vid Brussels Airport står de offentliga myndigheterna, i detta fall den federala staten, inte för kostnaderna för dessa olika tjänster, och tycks därav dra slutsatsen att det förekommer ett statligt stöd till förmån för Charlerois flygplats.

(268) I detta avseende bör det förtydligas att i Belgien lyder inte alla flygplatser under samma offentliga myndighet, utan de regionala flygplatserna lyder under regionen i det territorium där de ligger och Brussels Airport omfattas av den federala statens ansvar⁽⁹³⁾. Varje myndighets ansvar för flygplatserna har tydligt bekräftats sedan förvaltningen av flygplatserna överlämnades till regionerna (förutom Brussels Airport) genom samarbetsavtalet mellan belgiska staten som agerar på *Société nationale des voies aériennes* (S.N.V.A.) vägnar⁽⁹⁴⁾ och regionerna⁽⁹⁵⁾, i vilket det otvetydigt anges att "regionerna från och med datumet för ikraftträdande av denna lag är helt och hållet ansvariga för de befogenheter som har överförts till dem. Från och med detta datum har de rätt att vidta alla åtgärder som lämpar sig, som de följaktligen ansvarar till fullo för".

(269) Flygplatsen i Charleroi följer alltså Valloniens lagar medan Brussels Airport styrs av den federala staten. I det aktuella fallet har regionen Vallonien, inom ramen för sin offentliga regleringsmakt, valt att finansiera en del av kostnaderna för vissa tjänster. Det faktum att identiska tjänster i ett fall betalas av en offentlig myndighet och i ett annat fall sköts av förvaltaren påverkar dock inte deras klassificering som ekonomiska eller icke-ekonomiska verksamheter.

(270) I Flandern tillhandahålls för övrigt vissa av de tjänster som granskas här direkt av de regionala myndigheterna och betalas alltså direkt av regionen. Detta är i synnerhet fallet för samtliga tjänster som hör ihop med säkerhets- och trygghetsuppdragen vid flygplatserna i Antwerpen och Oostende, oavsett hur pass stor verksamheten är vid dessa flygplatser.

ii) Brandförsvar

(271) När det mer specifikt rör sig om brandskyddstjänsterna påstår Brussels Airlines att andra företag i Vallonien som omfattas av Seveso-direktivet⁽⁹⁶⁾ själva måste stå för kostnaden för sitt brandförsvar, vilket till exempel är fallet för företaget Total i Feluy, och vid Brussels Airport finansieras inte dessa tjänster av den flamländska regionen/belgiska staten.

(272) Enligt Belgien saknar denna jämförelse med företag som omfattas av skyldigheterna i Seveso-direktivet relevans eftersom det av lydelsen i detta direktiv framgår att det kräver att medlemsstaterna ålägger de företag som omfattas av dess tillämpningsområde⁽⁹⁷⁾ att själva vidta åtgärder för att förhindra bränder. Tvärt emot åläggs skyldigheten att sörja för brandförsvar vid flygplatser av en internationell konvention som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen och åligger medlemsstaterna direkt.

⁽⁹³⁾ Artikel 6, § 1, X, 7^o i lagen om institutionell reform, M.S. av den 15 augusti 1980, s. 9434.

⁽⁹⁴⁾ Idag Belgocontrol.

⁽⁹⁵⁾ M.S. av den 9 mars 1990, s. 4439.

⁽⁹⁶⁾ Rådets direktiv 96/82/EG av den 9 december 1996 om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga olyckshändelser där farliga ämnen ingår (EGT L 10, 14.1.1997, s. 13), det så kallade Seveso-direktivet.

⁽⁹⁷⁾ Detta gäller inte för flygplatser.

(273) För övrigt har både Europeiska kommissionen och tribunalen bekräftat att brandförsvaret utgör en offentlig verksamhet som kan uteslutas från tillämpningsområdet för artikel 107.1 i EUF-fördraget.

iii) Tjänsterna med anknytning till trafiksäkerheten på marken och i flygplatsområdet

(274) Brussels Airlines bestrider även att de underhållstjänster som i detta fall motsvarar trafiksäkerheten på marken och i flygplatsområdet klassificeras som icke-ekonomiska verksamheter. I detta avseende nöjer sig Brussels Airlines med att understryka att sådana tjänster hör ihop med förvaltningen av en flygplats och att de följaktligen är ekonomiska.

(275) Det kan konstateras att förvaltningen av en flygplats utgör en ekonomisk verksamhet. Vissa verksamheter är dock undantagna från tillämpningsområdet för artikel 107.1 i EUF-fördraget eftersom de faller under utövandet av offentlig makt eller av sin natur är icke-ekonomiska, även om, vilket Brussels Airlines påpekar, de är absolut nödvändiga för förvaltningen av en flygplats. Det är till exempel tydligt att förvaltningen av en flygplats (ekonomisk verksamhet) inbegriper en tulltjänst för att kontrollera passagerarnas identitet, men man måste ändå konstatera att en sådan tjänst ingår i de uppdrag som traditionellt sett är reserverade för staten och att det rör sig om en icke-ekonomisk verksamhet. Följaktligen räcker det inte att tjänsterna med koppling till trafiksäkerheten på marken och i flygplatsområdet är avgörande för förvaltningen av en flygplats för att beröva dem sin karaktär som icke-ekonomisk verksamhet.

(276) Kommissionen anger dock följande i sitt ovannämnda beslut om flygplatsen Leipzig/Halle: "[V]issa kostnader i det aktuella fallet ligger inom det offentliga verksamhetsområdet. Dessa kostnader gäller säkerhets- och polisfunktioner, åtgärder som rör brandskydd och allmän säkerhet, driftsäkerhet, den tyska vädertjänsten och den tyska trafikledningen" ⁽⁹⁸⁾. Belgien påminde i sina synpunkter på beslutet om att utvidga det formella granskningsförfarandet från 2012 om att det av samma beslut framgår att "verksamheterna för driftsäkerhet" omfattar allt som är nödvändigt för säkerheten på marken och i flygplatsområdet, det vill säga strömförsörjning, banbelysning, belysning av områden etc. Det är emellertid just underhållet av dessa olika funktioner som det rör sig om här.

iv) Tjänster med anknytning till allmän säkerhet och trygghet

(277) Slutligen bestrider Brussels Airlines att tjänsterna med koppling till allmän säkerhet och trygghet kan kvalificeras som "icke-ekonomiska". I det aktuella fallet tycks det som att Brussels Airlines, bland de tjänster som rör säkerhet, syftar på de som avser kontroll, registrering och planering av flygningar liksom lotsning.

(278) Brussels Airlines bestrider mer specifikt att tjänsterna med anknytning till uppföljning och registrering av flygningar, planering av flygningar och lotsning skulle omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning 2320/2002 ⁽⁹⁹⁾, där luftfartsskyddet motsvarar "en kombination av åtgärder och mänskliga och naturliga resurser som syftar till att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar".

(279) De vallonska myndigheterna har dock aldrig betraktat verksamheterna för kontroll och registrering av flygningar, planering av flygningar och lotsning som en del av flygplatssäkerheten. De anser däremot att dessa verksamheter är avgörande för säkerheten vid en flygplats och hänvisar i denna fråga till de förklaringar som redan har lämnats i deras svar på beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet.

(280) När det rör sig om BAC:s anmärkning om att de flygbolag som är verksamma i Bryssel måste betala en avgift för Belgocontrols tjänster för kontroll, registrering och planering av flygningar rör det sig på nytt om ett argument som grundas på hur en tjänst finansieras, vilket inte räcker för att klassificera denna tjänst som icke-ekonomisk.

(281) Belgien uppmärksammar för övrigt att det faktum att vissa tjänster som tillhandahålls av Belgocontrol vid regionala flygplatser är kostnadsfria beslutades i och med samarbetsavtalet från 1989, där det anges att "regionerna utan kan kostnad tillhandahålla stödet till S.N.V.A:s centrala tjänster inom ramen för tillämpningen

⁽⁹⁸⁾ Skäl 182.

⁽⁹⁹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten (EUTL 355, 30.12.2002, s. 1).

av de internationella reglerna och rekommendationerna på det civila luftfartsområdet⁽¹⁰⁰⁾. Taket för detta kostnadsfria tillhandahållande fastställs till verksamhetsnivån vid de vallonska flygplatserna för 1989, men alla tjänster som överskrider denna verksamhetsnivå stod Vallonien för.

- (282) Både av riktlinjerna från 2005 och unionens särskilda lagstiftning om flygtrafiktjänster framgår att dessa tjänster är icke-ekonomiska verksamheter som följaktligen inte omfattas av tillämpningsområdet för artikel 107.1 i EUF-fördraget. Det rör sig i själva verket om ett av villkoren för regionaliseringen av förvaltningen av andra flygplatser än Brussels Airport.
- (283) Enligt Belgien framgår det av uppgifterna ovan att inga av de anmärkningar som formulerats av Brussels Airlines och BAC kan ifrågasätta det faktum att uppdragen gällande brandförsvar, trafiksäkerhet på marken och i flygplatsområdet, säkerhetsuppdragen och uppdragen för kontroll och registrering av flygningar, planering av dessa liksom lotsning utgör icke-ekonomiska verksamheter.

5.1.1.3 *Belgiens kommentarer efter mottagandet av synpunkterna från berörda parter efter offentliggörandet av de nya luftfartsriktlinjerna*

- (284) Belgien har bland annat inkommit med kommentarer om den inverkan på konkurrensen som orsakats av åtgärderna till förmån för BSCA till följd av de synpunkter från berörda parter som erhöles efter offentliggörandet av de nya luftfartsriktlinjerna.
- (285) De berörda parterna (BAC och Brussels Airlines) anser att stöden har gjort det möjligt för BSCA att tillämpa "konstgjort låga" avgifter och att skillnaden alltså är stor mellan BSCA:s avgifter och avgifterna vid andra flygplatser. Denna praxis ska ha lett till att passagerarvolymen minskade vid Bryssels nationella flygplats.
- (286) Belgien bestrider vissa av de uppgifter som Brussels Airlines har lämnat. När det gäller jämförelsen av prissättningen mellan BAC och BSCA understryker Belgien till exempel att "Brussels Airlines inbegriper priser som inte avser flygbolagen utan marktjänsterna". Den tabell som Brussels Airlines lämnat innehåller inte samma kostnader som fakturerats av BSCA. Detta gäller även övriga kostnader som den federala staten står för.
- (287) Enligt Belgien ska samma försiktighetsåtgärder vidtas med avseende på tabellerna över jämförelsen mellan olika flygplatser. I kolumnen "passenger charges or fee" för flygplatsen i Marseille Provence har Brussels Airlines inkluderat en avgift på 13,47 euro, som enligt Belgien i verkligheten motsvarar en "säkerhetsskatt som staten tar ut och inte en avgift som belastar passageraren inom ramen för flygplatsavgiften".
- (288) När det gäller avsaknaden av inverkan på handeln hänvisar Belgien kommissionen till sina synpunkter av den 23 maj 2012 och dess meddelande av den 12 december 2012 vad gäller skillnaderna mellan Bryssels nationella flygplats och Charlerois flygplats.
- (289) När det gäller den negativa inverkan på de flygbolag som är verksamma vid Bryssels nationella flygplats framhåller Belgien vissa uppgifter:
- Brussels Airlines ska ha slutat att betjäna vissa destinationer såsom Palermo, Krakow och Sevilla. Detta stämmer, men tar inte hänsyn till att dessa destinationer därefter öppnades upp igen, med start 2014.
 - BAC understryker att flygningarna till Nador och Tanger (Marocko) minskade från Bryssels nationella flygplats på grund av Jetfly, som trafikerade samma destinationer från Charleroi, men Belgien påminner om att bolaget Air Arabia också flyger till dessa destinationer från flygplatsen i Bryssel.
 - Vad gäller flygningarna till Istanbul understryker Belgien att Bryssels nationella flygplats har ökat antalet flygningar till denna destination efter det att flygbolaget Pegasus, som flyger till Turkiet, flyttades till Charleroi.
 - Slutligen understryker Belgien att Charlerois flygplats också har upplevt ett minskat antal flygningar eller indragna destinationer på grund av att vissa bolag flyttat sina flygningar till Bryssels nationella flygplats. Till exempel förlorade Charleroi tre flygningar i veckan till Casablanca till förmån för den nationella flygplatsen i Bryssel när Air Arabias flygningar till denna destination flyttades till Bryssel.

⁽¹⁰⁰⁾ Artikel 5.1.

- (290) Belgien påminner om att Ryanair nyligen har etablerat sig vid Bryssels nationella flygplats, och att detta bevisar att den höga avgiftsnivån inte har hindrat Ryanairs nya utveckling. Belgien bekräftar återigen att konkurrensen mellan flygplatsen i Charleroi och Bryssels nationella flygplats är begränsad, och rör väldefinierade segment som charter och lågprisflygningar.
- (291) Dessutom pekar Belgien på påståendet om att BSCA:s kommersiella strategi för sina avgifter är det enda som förklarar varför Charlerois flygplats är framgångsrik. Detta påstående speglar inte verkligheten, där man sett en helt ny lågprismarknad som bemöter en ny efterfrågan växa fram. I detta avseende påminner Vallonien om att för några år sedan flög 40 % av Charlerois passagerare för första gången, vilket bevisar att dessa inte har "stulits" från Bryssels nationella flygplats.

5.1.2. Förenlighet hos stöden till förmån för BSCA

5.1.2.1. Belgiens synpunkter på förenligheten hos åtgärderna till förmån för BSCA bedömd på grundval av luftfartsriktlinjerna

- (292) Enligt Belgien ⁽¹⁰¹⁾, om kommissionen otroligt nog skulle se det som att BSCA har gynnats av stöd, bör dessa stöd klassificeras som driftstöd som kan godkännas mot bakgrund av luftfartsriktlinjerna. De villkor som ska uppfyllas för att sådana stöd som avses i punkt 137 i riktlinjerna för statligt stöd till flygplatser och flygbolag ska godkännas är att de bidrar till ett avgränsat mål av gemensamt intresse, att stödet är nödvändigt, att det statliga stödet är lämpligt som politiskt instrument, att det förekommer en stimulans effekt, att stödet är proportionerligt och att konkurrensen inte påverkas negativt.
- a) Bidrag till ett mål av gemensamt intresse
- (293) Utvecklingen vid regionen Valloniens flygplatser ingår i en övergripande strategi för ekonomisk och social utveckling i de berörda regionerna som genomförts sedan 1989. Vallonien har lämnat in olika handlingar och studier som bekräftar att man eftersträvar detta mål.
- (294) Vilket framgår av de studier som regionen Vallonien och BSCA beställde 2000–2001 var den nationella flygplatsen i Bryssel vid denna tidpunkt nära att uttömma sin kapacitet och Charlerois flygplats kunde ses som en lösning på trafikstockningarna.
- (295) För övrigt framgår det av olika studier som genomförts på begäran av regionen Vallonien och av BSCA att det fanns en faktisk efterfrågan för Charlerois flygplats inom lågprissegmentet. Denna efterfrågan har bekräftats i sak genom dess framgång och det var följaktligen motiverat att säkerställa utvecklingen vid denna flygplats med tanke på dess tätbefolkade upptagningsområde i centrala Europa.
- (296) Utvecklingen vid Charlerois flygplats har visat att det inte rörde sig om finansiering av olönsamma verksamheter eftersom flygplatsen förväntade sig lönsamhet från och med 2004. BSCA:s verksamhetsplan från 2001 förutspådde att lönsamheten skulle återställas 2005, det vill säga ett år senare, vilket intygar att denna plan var försiktig och rimlig.
- (297) Om man granskar den parallella trafikutvecklingen vid Bryssels nationella flygplats och flygplatsen i Charleroi kan det enligt Belgien slås fast att Charlerois eventuella inverkan på Bryssels nationella flyglars har varit marginell. Den inbromsade utvecklingen vid Bryssels nationella flygplats orsakades av Sabenas konkurs i november 2001 och inte av den samtidiga utvecklingen vid Charlerois flygplats. Som en påminnelse slog en studie som BSCA sammanställde 2010 fast att 40 % av dessa passagerare flög för första gången, vilket visar att en stor del av passagerarvolymen inte "stals" från flygplatsen i Bryssel. Dessutom utgörs en annan betydande andel av passagerarna av resenärer som åker på kortare stadsresor som de inte skulle ha gjort utan lockande priser. Fram till nyligen hade Bryssels nationella flygplats inte alls utvecklat lågprissegmentet, eller endast ytterst lite. easyJet lanserade sina första destinationer vid Bryssels nationella flygplats år 2007.

⁽¹⁰¹⁾ Bilaga 15 i Belgiens skrivelse av den 24 februari 2014.

b) Stödets nödvändighet

- (298) De eventuella stöd som kommissionen kan konstatera var med säkerhet nödvändiga för att uppfylla detta mål beträffande ekonomisk och regional utveckling.

c) Stödåtgärdens lämplighet

- (299) Att stå för kostnaderna med koppling till de allmännyttiga uppdrag som regionen anförtrott BSCA utgör det mest lämpliga verktyget för att uppnå ovannämnda mål av gemensamt intresse. Det finns inga andra politiska instrument eller stödinstrument som kan uppnå detta mål.

d) Stimulansseffekt

- (300) För övrigt uppnås en stimulansseffekt eftersom det utan finansieringen inte skulle ha varit möjligt att säkerställa utvecklingen av flygplatsverksamheten eller att uppnå denna volym som har gjort det möjligt att förbättra rörligheten för de europeiska medborgarna och trygga den ekonomiska och regionala utvecklingen tack vare flygplatsens verksamheter. Belgien hänvisar kommissionen till det antal passagerare som BSCA tagit emot under den period som ska beaktas. Som en påminnelse var flygplatsen i Charleroi under denna period en flygplats i kategori D, som inte hade möjlighet att snedvråda konkurrensen. Detta är för övrigt i linje med målen med luftfartsriktlinjerna, nämligen att säkerställa de regionala flygplatsernas lönsamhet på sikt.

e) Stödets proportionalitet

- (301) Slutligen är stödet proportionerligt. Som en påminnelse fastställs ett tak för den ersättning som beviljas för uppdrag av allmänt intresse i enlighet med artikel 25 i den kravspecifikation som ingåtts och som bifogats till tjänsteavtalet mellan regionen Vallonien och BSCA på så sätt så att om den överskrider taket, vilket är fallet när det gäller den del av ersättningen som är avsedd för brandförsvar och tryggheten av trafiken på marken, ska kostnaderna finansieras av BSCA. Det eventuella stödet inom ramen för tillhandahållandet av tjänsterna från Sowaers sida avser ett marginellt belopp.
- (302) Med beaktande av taket för den del av stödet inom ramen för denna ersättning för tjänster av allmänt intresse som kan ifrågasättas av kommissionen, och målet med dessa tjänster, kan det ses som att detta proportionalitetsvillkor uppfylls.

f) Avsaknad av negativ inverkan på konkurrensen

- (303) Vad gäller avsaknaden eller undvikandet av negativa effekter på konkurrensen måste kommissionen använda sig av det datum då den offentliga finansieringen beviljades för att utvärdera detta villkor. Det är först i samband med detta beviljande som en otillbörlig inverkan på konkurrensen kan fastställas. Vilket har bevisats för Europeiska kommissionen har utvecklingen av Charlerois flygplats inte skett på bekostnad av andra flygplatser. Dessa verksamheter är en följd av inrättandet av en ny marknad inom ett visst segment som inte alls hade utvecklats, eller hade utvecklats ytterst lite, vid flygplatsen i Bryssel.
- (304) Man bör hålla i minnet att två studier som utförts av oberoende experter, Roland Berger International Management Consultant och GTM, fastställde att den nationella flygplatsen i Bryssel var nära att uttömma sin kapacitet och att det inte förekom någon överlappning i fråga om klientel mellan de två flygplatserna. De bolag som var verksamma vid Bryssels flygplats var vid den tidpunkten inte alls intresserade av Charlerois flygplats medan Ryanair, som är den främsta användaren av flygplatsen i Charleroi, vid denna tidpunkt inte hade någon strategi för att etablera sig vid större flygplatser.
- (305) Regionen Valloniens ramavtal av den 20 juli 2000, som utvidgades genom beslutet av den 8 november 2000, hade för övrigt som mål att "eftersträva en strategi som möjliggjorde ett effektivt samarbete med förvaltarna av den nationella flygplatsen i Bryssel" ⁽¹⁰²⁾.
- (306) Därtill missgynnades Charlerois flygplats av lagstiftningsmässiga begränsningar som styrde dess öppettider. Under år 2000 var flygplatsen öppen från kl. 7.00 på morgonen till kl. 22.00 på kvällen. Dessa tider har ändrats något och förlängts till kl. 6.30–23.00 för att kunna ta emot de flygplan som stationeras där.

⁽¹⁰²⁾ Not som godkändes av den vallonska regeringen den 8 november 2000, s. 2.

- (307) Under år 2000 hade Charlerois flygplats för övrigt dåligt anseende, vilket intygas av studierna från GTM och de Roland Berger. Infrastrukturen var för liten, begränsad och utnyttjades sällan. Flygplatsen erbjöd endast en regelbunden förbindelse och några charterflygningar under sommaren. Man kan inte se det som att flygplatsen i Charleroi vid denna tidpunkt kunde konkurrera med den nationella flygplatsen i Bryssel.
- (308) Slutligen gynnades Bryssels flygplats av sin infrastruktur (fler terminaler, start- och landningsbanor etc.) och tillgänglighet, tack vare sitt nära läge till huvudstaden och den järnvägsförbindelse som flygplatsen i Charleroi saknar.

5.1.1.5 *Belgiens synpunkter på förenligheten hos tillhandahållandet av infrastrukturen bedömd på grundval av artikel 106.2 i EUF-fördraget*

- (309) Dessa synpunkter rör förenligheten hos följande åtgärder:
- Tillhandahållandet av infrastrukturen bedömt på grundval av 2005 års riktlinjer (dessa ersattes av luftfartsriktlinjerna från 2014).
 - Finansieringen av en del av kostnaderna för tjänsterna av allmänt intresse bedömd på grundval av artikel 106.2 i EUF-fördraget.
- (310) Vad gäller förenligheten hos finansieringen av en del av kostnaderna för de tjänster av allmänt intresse som bedömts på grundval av artikel 106.2 i EUF-fördraget vidhåller Belgien att denna finansiering uppfyller kraven i
- artikel 106.2 i EUF-fördraget för perioden före den 19 december 2005,
 - kommissionens beslut av den 28 november 2005 för perioden mellan den 19 december 2005 och den 31 januari 2012,
 - rambestämmelserna av den 20 december 2011 för perioden efter den 31 januari 2012.
- (311) Om kommissionen uppskattar att inga av villkoren i Altmark- domen uppfylls borde den, enligt Belgien, ändå godkänna ersättningen för tjänsterna av allmänt intresse på grundval av beslutet av den 28 november 2005 ⁽¹⁰³⁾.
- (312) När det rör sig om de åtgärder som beviljades före den 19 december 2005, det vill säga före ikraftträdandet av beslutet av den 28 november 2005, grundas deras förenlighet direkt på artikel 106.2 i EUF-fördraget. Det framgår av kommissionens beslutspraxis ⁽¹⁰⁴⁾ att villkoren i artikel 106.2 i EUF-fördraget blandas samman med de i beslutet av den 28 november 2005 om tillämpning av bestämmelserna i artikel 106.2 i EUF-fördraget på statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ⁽¹⁰⁵⁾. Förenligheten hos de åtgärder som beviljades före den 19 december 2005 kan alltså analyseras gemensamt med de som beviljats senare i enlighet med artikel 106.2 i EUF-fördraget, mot bakgrund av samma grundläggande kriterier som de som tas upp i beslutet av den 28 november 2005.
- (313) Vad beträffar de åtgärder som beviljats efter den 19 december 2005 omfattas de av tillämpningsområdet för beslutet av den 28 november 2005 om de motsvarar ersättning för offentliga tjänster som beviljats till företag vars genomsnittliga årsomsättning exklusive skatt inte överskrider 100 000 000 euro under de två räkenskapsår som föregår det år då nämnda tjänst utfördes, i den mån årsbeloppet för ersättningen inte överskrider 30 000 000 euro ⁽¹⁰⁶⁾. BSCA har dock aldrig haft en årsomsättning på mer än 100 000 000 euro. För övrigt är

⁽¹⁰³⁾ Kommissionens beslut 2005/842/EG av den 28 november 2005 om tillämpningen av artikel 86.2 i EG-fördraget på statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L 312, 29.11.2005, s. 67).

⁽¹⁰⁴⁾ Kommissionens beslut av den 28 oktober 2009 om finansiering av offentliga sjukhus som tillhör organisationen IRIS i huvudstadsregionen Bryssel, NN 54/2009, webbplatsen *Europa*.

⁽¹⁰⁵⁾ Se fotnot 103.

⁽¹⁰⁶⁾ Commission staff working document – Frequently asked questions in relation with Commission Decision of 28 November 2005 on the application of Article 86(2) of the EC Treaty to State aid in the form of public service compensation granted to certain undertakings entrusted with the operation of services of general economic interest, and of the Community Framework for State aid in the form of public service compensation, SEC/2007/1516 final, s. 6 (ej översatt till svenska).

det enligt Belgien uppenbart att ersättningen för eventuella tjänster av allmänt intresse som kommissionen kan klassificera som ekonomiska skulle ligga långt under taket på 30 000 000 euro. Denna ersättning omfattas därmed uppenbart av tillämpningsområdet för beslutet av den 28 november 2005.

(314) På grundval av beslutet av den 28 november 2005 är de åtgärder som omfattas av dess tillämpningsområde förenliga om de uppfyller följande villkor.

a) Uppdraget

(315) Belgien anser sig ha bevisat förekomsten av trafikplikt då landet har "slagit fast" att det första villkoret i Altmark- domen uppfylls (jfr avsnitt 5.1.1.1 c ii). Enligt Belgien har dessutom parametrarna för beräkning av ersättningen liksom de bestämmelser som syftar till att undvika all överkompensation förklarats då Belgien har bevisat att det tredje och det fjärde villkoret i Altmark- domen uppfylls.

b) Ersättningen

(316) Belgien påminner om att man har fastställt ett tak för Valloniens ingripande sedan 2006 när det gäller tjänsterna med anknytning till brandförsvaret och trafiksäkerheten på marken och i flygplatsområdet, och sedan 2010 när det gäller tjänsterna med anknytning till säkerheten, navigationsavdelningen och lotsningen. Den kostnads- bokföring som BSCA har inrättat gör det möjligt att bevisa att detta villkor uppfylls.

c) Bokföringsmässig uppdelning

(317) Enligt Belgien garanteras den bokföringsmässiga uppdelningen genom tillämpningen av artikel 25 i kravspecifi- kationen, som anger att "koncessionshavaren ska föra en särskild resultaträkning för tjänsterna i fråga. Koncessionsgivaren kan när som helst utföra en kontroll på plats av detta konto". Detta bekräftas för övrigt av den handling som återfinns i bilaga 8.

d) Kontrollen av överkompensation

(318) Vallonien har möjlighet att när som helst kontrollera BSCA:s särskilda räkenskaper för tjänsterna av allmänt intresse, i enlighet med artikel 25 i kravspecifikationen. På samma sätt utför de vallonska myndigheterna varje år en kontroll på plats för att verifiera underlagen till den fordran som BSCA lämnat in för att erhålla sin ersättning för tjänsterna av allmänt intresse.

e) Slutsats

(319) Av det som tas upp ovan följer det att finansieringen av de tjänster av allmänt intresse som kan klassificeras som ekonomiska av kommissionen kan förklaras förenliga med den inre marknaden på grundval av beslutet av den 28 november 2005.

5.2 Belgiens kommentarer med avseende på åtgärderna till förmån för Ryanair

(320) Till följd av beslutet om att inleda förfarandet från 2002 och beslutet om att utvidga förfarandet från 2012 har Belgien lämnat kommentarer som syftar till att bevisa att de åtgärder till förmån för Ryanair som granskas i detta beslut inte utgör statligt stöd.

5.3 Kommentarer från Belgien om preskriptionstiden

(321) Enligt de kommentarer som Belgien lämnade efter antagandet av beslutet om att utvidga förfarandet från 2012 ska, om man ser det som att finansieringen av tjänsterna av allmänt intresse utgör ett statligt stöd, denna omfattas av den preskriptionstid som avses i artikel 15 i rådets förordning (EG) nr 659/1999⁽¹⁰⁷⁾ (nedan kallad *förfaranderegler*na).

⁽¹⁰⁷⁾ Rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EGTL 83, 27.3.1999, s. 1).

- (322) I enlighet med denna bestämmelse börjar preskriptionstiden den dag då det olagliga stödet beviljas mottagarna. Enligt unionslagstiftningen ⁽¹⁰⁸⁾ och kommissionens beslutspraxis ⁽¹⁰⁹⁾ måste kommissionen utvärdera en åtgärd i förhållande till de regler som var tillämpliga vid den tidpunkt då stödet beviljades, det vill säga datumet för det juridiskt bindande beslut på grundval av vilken mottagaren får rätt att ta emot stödet. Unionens rättspraxis bekräftar att datumet för beviljande av ett stöd motsvarar datumet för "det juridiskt bindande beslut varmed behöriga [nationella] instanser utlovar stöd" ⁽¹¹⁰⁾. Men beslutet blir bindande från och med den dag som staten, i enlighet med nationell rätt, är skyldig att verkställa sitt åtagande på grundval av beslutet i fråga. Innan detta rörde det sig bara om avsiktsförklaringar ⁽¹¹¹⁾.
- (323) Mot denna bakgrund framgår det att den dag då ersättningen för de tjänster av allmänt intresse som tillhandahålls av BSCA beviljades är den 9 juli 1991, det vill säga datumet för det koncessionsavtal och den kravspecifikation som utgör den rättsliga grunden för denna ersättning som förpliktigar regionen. Sedan detta datum tillfaller betalningen av denna ersättning Vallonien, trots att regionen antagit olika bestämmelser som har mildrat inverkan på principen om obligatorisk ersättning av dessa utgifter. De icke-ekonomiska tjänster som avses i tillägg nr 6 av den 15 januari 2008 är de enda som inte omfattas av denna frist. Utgångspunkten för den tioåriga preskriptionstiden är följaktligen den 9 juli 1991.
- (324) Ingen åtgärd från kommissionens sida gällande den ersättning som erhållits inom ramen för de tjänster av allmänt intresse som tillhandahållits av BSCA har, enligt som krävs enligt artikel 15 i förfarandereglerna, avbrutit tidsfristen på tio år, som alltså löpte ut i juli 2001. Trots att denna ersättning inte formaliserades i avtalet för perioden 2000–2001 har parterna, dvs. Vallonien och BSCA, alltid haft som avsikt att upprätthålla den under obestämd tid, vilket bekräftades av övertagandet av dessa kostnader för denna period och konkretiserades genom 2002 års tillägg. Därigenom ifrågasätts inte utgångspunkten för preskriptionstiden.
- (325) Endast kommissionens skrivelse av den 24 april 2002, som bland annat innehåller frågor om finansieringen av BSCA och alltså indirekt skulle kunna beröra övertagandet av kostnaderna för tjänsterna av allmänt intresse, skulle ha kunnat avbryta preskriptionstiden. Utförliga förklaringar skickades av de vallonska myndigheterna till följd av denna begäran och kommissionen har inte vid något tillfälle ifrågasatt om denna finansiering är laglig.
- (326) Mot denna bakgrund följer att om man ser det som att den ersättning som utgått inom ramen för tjänsterna av allmänt intresse utgör statligt stöd, vilket inte är fallet, är kommissionens befogenheter i fråga om att återkräva stödet preskriberade i enlighet med artikel 15 i förfarandereglerna.

5.4 Kommentarer från Belgien om överträdelsen av principen om berättigade förväntningar

- (327) Efter beslutet om att utvidga förfarandet från 2012 lämnade Belgien in kommentarer om tillämpningen av principen om berättigade förväntningar gällande det bidrag som regionen betalat för vissa tjänster med anknytning till flygplatsverksamheten.
- (328) Av domstolens rättspraxis om statliga stöd framgår dock att kommissionen på eget initiativ ska ta hänsyn till särskilda omständigheter som enligt artikel 14.1 i förfarandereglerna motiverar att olagligt beviljade stöd inte ska återkrävas, om ett sådant återkrav står i strid med en allmän princip i unionsrätten, till exempel mottagarnas berättigade förväntningar.
- (329) Som generaladvokat Philippe Léger sammanfattar godtas överträdelser av denna princip när följande tre villkor uppfylls: "För det första krävs en rättsakt eller ett beteende av gemenskapsadministrationen som kan anses ha gett upphov till förväntningarna. [...]. Vidare skall den berörda personen inte ha kunnat förutse någon ändring av gemenskapsadministrationens tidigare hållning. [...] Slutligen skall kränkningen av en berörd persons berättigade förväntningar inte rättfärdigas av gemenskapsintresset av den ifrågasatta rättsakten."

⁽¹⁰⁸⁾ Se skäl 10 i förordning nr 1998/2006 av den 15 december 2006 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i fördraget på stöd av mindre betydelse (EUT L 379, 28.12.2006, s. 5).

⁽¹⁰⁹⁾ Kommissionens beslut av den 1 augusti 2006 om riktlinjer för avslutande av stöd (2000–2006) från strukturfonderna, COM (2006) 3424, ännu ej offentliggjort i EUT, webbplats europa.com.

⁽¹¹⁰⁾ Dom av den 14 januari 2004, Fleuren Compost BV mot kommissionen, T-109/01, REG 2004, s. II-127, ECLI:EU:T:2004:4, punkt 74.

⁽¹¹¹⁾ Dom av den 15 februari 2001, Österrike mot kommissionen, C-99/98, REG 2001, s. I-1101, ECLI:EU:C:2001:94, punkterna 34, 35 och 38.

- (330) I synnerhet när det gäller det bidrag som betalats av regionen för vissa tjänster med anknytning till flygplatsverksamheten uppfylls enligt Belgien de tre villkor som tas upp i föregående skäl.
- (331) Kommissionen granskade det bidrag som regionen betalat för vissa tjänster med anknytning till flygplatsverksamheten inom ramen för den första granskningen och hade inga invändningar i detta avseende i sitt beslut från 2004. I beslutet från 2004 nämnde kommissionen uttryckligen att den "inte [bestrid] de vallonska myndigheternas legitima rätt att fortsätta att bära kostnaderna för underhåll och brandförsvar" ⁽¹¹²⁾. Men de underhållstjänster som BSCA stod för under denna period definierades på följande sätt: Koncessionshavaren ska inom ramen för tjänstekoncessionen säkra underhåll av mark, byggnader, anläggningar, utrustning och material som omfattas av koncessionen eller som ställs till koncessionshavarens förfogande så att de hålls i gott skick. På samma sätt konstaterar kommissionen i skäl 352 i samma beslut från 2004 att "[e]n del av dessa flygplatsers kostnader är dock – oavsett om det handlar om privata eller allmänna flygplatser – föremål för ersättning för tjänster i det allmänna tjänst i form av säkerhetsuppdrag eller för andra bidrag till kostnader som inte medger lönsamhet, men som ändå är nödvändiga för verksamheten vid dessa flygplatser. Det kan röra sig om flygledning, polisiära uppdrag, brandförsvar m.m."
- (332) Belgien understryker för övrigt att tribunalens ogiltigförklaring inte i något fall rör denna aspekt av beslutet från 2004.
- (333) Landet slår fast att de tre villkor som tas upp i skäl 329 uppfylls.
- (334) För det första har det beslut som kommissionen meddelade 2004 och frånvaron av kritik från tribunalen i denna fråga "skapat en situation som kan ge upphov till sådana förväntningar". Enligt Belgien har BSCA nämligen fått tydliga försäkringar om att övertagandet av kostnaderna för tjänsterna av allmänt intresse inte kunde utgöra statligt stöd, då man i beslutet från 2004 inte klagade på detta. Dessa berättigade förväntningar förstärks för övrigt av kommissionens fasta beslutspraxis i frågan, bland annat särskiljandet mellan ekonomiska verksamheter och icke-ekonomiska verksamheter, vilket framför allt tas upp i beslutet om flygplatsen Leipzig/Halle.
- (335) För det andra kunde BSCA "inte ha kunnat förutse någon ändring av gemenskapsadministrationens tidigare hållning". Enligt Belgien gjorde inget det möjligt för BSCA att föreställa sig att kommissionen 2012 på nytt skulle granska en åtgärd som den inte hade några invändningar emot år 2004, och som tribunalen inte ifrågasatte 2008.
- (336) För det tredje går inte i unionens intresse före BSCA:s intresse "av att upprätthålla en situation som [BSCA] rimligen kunde anse vara säker". Enligt Belgien skulle BSCA nämligen drabbas hårt av ett beslut från kommissionen om att återkräva de bidrag som erhållits av BSCA som motprestation mot tillhandahållandet av tjänsterna av allmänt intresse.
- (337) Som slutsats menar Belgien att denna ekonomiska ersättning, som är grundläggande för att säkerställa säkerheten och tryggheten i flygplatsområdet och för flygplatsverksamheten, framför allt har upprätthållits och utvidgats efter beslutet från 2004 på grundval av de berättigade förväntningar som uppstått i och med kommissionens åsikt om att finansieringen av tjänster av allmänt intresse inte utgör ett statligt stöd enligt artikel 107 i EUF-fördraget. Med beaktande av de berättigade förväntningar som kommissionen låtit uppstå för BSCA:s ledning skulle kommissionen inte, om den skulle betrakta bidragen i fråga som statliga stöd, kunna beordra ett återkrav av dessa i enlighet med artikel 15 i förfarandereglererna.

6. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDERNA

- (338) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är stöd som beviljas av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än må vara, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen till förmån för vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

⁽¹¹²⁾ Skäl 214 i beslutet från 2004.

- (339) Klassificeringen av en åtgärd som statligt stöd förutsätter alltså att följande kumulativa villkor är uppfyllda: 1) Stödmottagaren eller stödmottagarna är företag i enlighet med artikel 107.1 i EUF-fördraget, 2) åtgärden ger stödmottagaren en selektiv fördel, 3) åtgärden beviljas med statliga medel och kan tillskrivas staten och 4) åtgärden snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen och kan påverka handeln mellan medlemsstaterna.
- (340) I detta kapitel utvärderar kommissionen om de åtgärder som beskrivs i kapitel 3 kan utgöra stöd till BSCA och/eller Ryanair, och tar sig sedan an frågan om huruvida de fastställda stöden är förenliga med den inre marknaden, preskriptionstidens tillämplighet och principen om berättigade förväntningar.

6.1 Förekomst av statliga stöd till förmån för BSCA

6.1.1 Företag i den mening som avses i artikel 107 i EUF-fördraget

- (341) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget måste en åtgärd för att betraktas som statligt stöd gynna "vissa företag eller viss produktion".
- (342) Domstolen har konsekvent definierat företag som enheter som bedriver ekonomisk verksamhet, oberoende av deras rättsliga ställning och hur de finansieras⁽¹¹³⁾. Domstolen har vidare fastslagit att ekonomisk verksamhet utgörs av all verksamhet som består i att erbjuda varor eller tjänster på en viss marknad⁽¹¹⁴⁾.
- (343) I sin dom i målet *Aéroports de Paris* slog tribunalen fast att driften av en flygplats som består av att tillhandahålla flygplatstjänster till flygbolag utgör en ekonomisk verksamhet.
- (344) I sin dom i målet *flygplatsen Leipzig/Halle*⁽¹¹⁵⁾ bekräftade tribunalen att driften av en flygplats mot ersättning utgör en ekonomisk verksamhet, och att verksamhet som består av uppförande av flygplatsinfrastrukturer inte kan avskiljas från denna⁽¹¹⁶⁾. Följaktligen är en flygplatsförvaltare som bedriver ekonomiska verksamheter, oavsett juridisk status eller finansieringsmetod, ett företag i enlighet med artikel 107.1 i EUF-fördraget, och omfattas, därigenom, att tillämpningsområdet för reglerna i EUF-fördraget om statliga stöd⁽¹¹⁷⁾. Tribunalen bekräftade likaså att tvärtemot deras verkningar är inte mål som omfattas av regionalpolitiken, den ekonomiska politiken och transportpolitiken och som eftersträvas genom byggandet eller utbyggnaden av flygplatsinfrastrukturer relevanta för fastställandet av huruvida det rör sig om en ekonomisk verksamhet.
- (345) Frågan om huruvida det finns en marknad för vissa tjänster kan vara avhängig av hur dessa tjänster är organiserade i den berörda medlemsstaten⁽¹¹⁸⁾. Reglerna för statligt stöd gäller endast om en viss verksamhet tillhandahålls i en marknadsmiljö. Den ekonomiska arten av vissa tjänster kan därför skilja sig åt från en medlemsstat till en annan. På grund av politiska val eller ekonomiska förändringar kan dessutom klassificeringen av en viss tjänst ändras över tiden.

⁽¹¹³⁾ Dom av den 12 september 2000 i de förenade målen C-180/98 till C-184/98, *Pavlov m.fl.*, REG 2000, s. I-6451, ECLI:EU:C:2000:428.

⁽¹¹⁴⁾ Dom av den 16 juni 1987 i mål 118/85, *kommissionen mot Italien*, REG 1987, s. 2599, ECLI:EU:C:1987:283, punkt 7, dom av den 18 juni 1998 i mål C-35/96, *kommissionen mot Italien*, REG 1998, s. I-3851, ECLI:EU:C:1998:303, punkt 36, dom av den 12 september 2000 i de gemensamma målen C-180/98 till C-184/98, *Pavlov m.fl.*, REG 2000, s. I-6451, ECLI:EU:C:2000:428, punkt 75.

⁽¹¹⁵⁾ Domen i målet *Leipzig/Halle*, punkt 102 och följande.

⁽¹¹⁶⁾ Dom av den 24 mars 2011 i de gemensamma målen T-455/08, *Flughafen Leipzig/Halle GmbH och Mitteldeutsche Flughafen AG mot kommissionen*, ECLI:EU:T:2011:117 och T-443/08, *Freistaat Sachsen och Land Sachsen-Anhalt mot kommissionen* (nedan kallad *Leipzig/Halle-domen*), REU 2011, s. I-1311, punkterna 93, 95, 100 och 119. Se även ADP-domen, som bekräftades genom domstolens dom av den 24 oktober 2002 i mål C-82/01P, *Aéroports de Paris mot kommissionen*, REG 2002, s. I-9297, ECLI:EU:C:2002:617, och genom domen av den 17 december 2008 i mål T-196/04, *Ryanair mot kommissionen*, REG 2008, s. II-3643, ECLI:EU:T:2008:585, punkt 88.

⁽¹¹⁷⁾ Dom av den 17 februari 1993 i de förenade målen C-159/91 och C-160/91, *Poucet/Assurances générales de France och Pistre/Cancava*, REG 1993, s. I-637, ECLI:EU:C:1993:63.

⁽¹¹⁸⁾ *Idem*.

- (346) Fram till ADP-domen hade kommissionens fasta praxis varit att betrakta utvecklingen och förvaltningen av flygplatsinfrastrukturer som att de inte utgjorde en ekonomisk verksamhet som kunde omfattas av tillämpningsområdet i artikel 107.1 i EUF-fördraget ⁽¹¹⁹⁾. Efter ADP-domen konstaterade kommissionen att med anledning av den gradvisa liberaliseringen av marknaden hade denna verksamhet blivit en ekonomisk verksamhet. Enligt punkterna 28 och 29 i riktlinjerna för statligt stöd till flygplatser och flygbolag ⁽¹²⁰⁾ (nedan kallade *luftfartsriktlinjerna*) anges på så sätt att "[f]rån och med datumet för domen i Aéroports de Paris-målet (12 december 2000) måste följaktligen drift och uppförande av flygplatsinfrastruktur betraktas som en verksamhet som omfattas av reglerna om statligt stöd. Likaledes kunde offentliga myndigheter, till följd av den osäkerhet som rådde före domen i Aéroports de Paris-målet, med rätta anse att finansiering av flygplatsinfrastruktur inte utgjorde statligt stöd och att sådana åtgärder följaktligen inte behövde anmälas till kommissionen. Därav följer att kommissionen nu, på grundval av reglerna om statligt stöd, inte kan ifrågasätta sådana finansieringsåtgärder som beviljats före Aéroports de Paris-domen".
- (347) Man bör alltså fastställa om de åtgärder som beviljats till BSCA till förmån för driften och uppförandet av flygplatsinfrastrukturerna beviljades före eller efter den 12 december 2000, datumet för meddelande av ADP-domen.
- (348) Även efter ADP-domen, vilket det påminns om i punkterna 34 och 35 i luftfartsriktlinjerna, är inte heller samtliga verksamheter som utförs av en flygplatsförvaltare nödvändigtvis av ekonomisk karaktär. Domstolen har på så sätt bekräftat att de verksamheter som normalt sett faller under statens ansvar i samband med myndighetsutövning inte är ekonomiska verksamheter ⁽¹²¹⁾. Vid en flygplats är verksamheter som utförs av flygkontrolltjänst, polis, tull och brandkår verksamheter som krävs för att skydda civil luftfart mot olagliga handlingar och investeringar avseende den infrastruktur och utrustning som krävs för att utföra dessa verksamheter i allmänhet att anse som icke-ekonomiska verksamheter.
- (349) Som slutsats bör man fastställa vilka åtgärder som beviljats till BSCA efter den 12 december 2000 och utesluta åtgärderna till förmån för verksamheter som normalt sett omfattas av statens ansvar inom ramen för dess myndighetsutövning.

6.1.1.1 *Tillhandahållandet av marken och infrastrukturerna vid flygplatsen i Charleroi, inbegripet de infrastrukturerna som uppförts tack vare investeringsprogrammet, och tillhandahållandet av vissa tjänster, i synnerhet större reparationer i utbyte mot en koncessionsavgift*

- (350) I detta avsnitt granskar kommissionen följande:
- Om åtgärden, inklusive tillhandahållandet av ny infrastruktur som har uppförts i enlighet med investeringsplanen, beviljades före ADP-domen.
 - Vilka investeringar och tjänster som tillhandahålls av Sowaer som bör uteslutas från analysen på grund av deras icke-ekonomiska natur.
- a) Beviljades åtgärden, inklusive tillhandahållandet av ny infrastruktur som uppförts i enlighet med investeringsplanen, före ADP-domen?
- (351) Som det påminns om i skäl 344 och följande kan i princip inte uppförandet av flygplatsinfrastruktur skiljas från den ekonomiska verksamhet som består av driften av flygplatsplattformen.
- (352) Vad gäller uppförandet av de infrastrukturerna vid flygplatsen i Charleroi som följer av den fleråriga investeringsplanen menar de belgiska myndigheterna emellertid att man beslutade om denna investeringsplan före den 12 december 2000, alltså datumet för ADP-domen. Belgiens argument, som framförs i avsnitt 5.1.1.1 a i, syftar framför allt på att motbevisa omfattningen och riktigheten hos de preliminära argument som

⁽¹¹⁹⁾ ADP-domen.

⁽¹²⁰⁾ Se fotnot 8.

⁽¹²¹⁾ Dom av den 10 januari 1994 i mål C-364/92, SAT/Control, REG. 1994, s. I-43, ECLI:EU:C:1994:7, punkt 30 och dom av den 26 mars 2009 i mål C-113/07, Selex Sistemi Integrati mot kommissionen, REG 2009, s. I-2207, ECLI:EU:C:2009:191, punkt 71.

kommissionen redogör för i beslutet om att utvidga förfarandet från 2012, om att ramavtalet av den 20 juli 2000 och beslutet från regionen Vallonien av den 8 november 2000 (nedan kallade *besluten från 2000*) inte innebär något åtagande från regionens sida med avseende på en tredje part och inte har en oåterkallelig, bindande och definitiv karaktär.

- (353) Kommissionen anser likväl att beslutet om att ställa infrastrukturerna, inbegripet de nya infrastrukturer som man beslutade om och uppförde tack vare investeringsprogrammet, till BSCA:s förfogande, och om att tillhandahålla vissa tjänster i utbyte mot en avgift, inte beviljades genom besluten från 2000, utan genom avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002 av följande skäl.
- (354) Det relevanta kriteriet för att fastställa vilket datum en eventuell stödåtgärd anses ha beviljats är datumet för det rättsligt bindande beslut genom vilket de offentliga myndigheterna åtar sig att bevilja åtgärden till stödmottagaren ⁽¹²²⁾.
- (355) I detta fall anser kommissionen att
- mottagaren av det eventuella stödet är BSCA,
 - de offentliga myndigheter som har beviljat stödet är regionen och/eller Sowaer. Såsom preciseras i skäl 39 i detta beslut och som Belgien medger ⁽¹²³⁾ är i själva verket Sowaer det instrument som regionen skapat och placerat under sin ensamma kontroll för att utveckla Valloniens flygplatsinfrastrukturer och ställa dessa infrastrukturer till förfogande för de bolag som förvaltar de berörda flygplatserna. Sowaer kan, liksom regionen, bevilja ett statligt stöd.
- (356) Innan avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002 gynnades inte BSCA av något åtagande från regionens eller Sowaers sida gällande genomförandet av investeringsprogrammet.
- (357) Belgien erkänner i själva verket att inget formellt brev om beviljande av stödet sändes till BSCA. Även om regionen själv var mottagaren av dessa beslut från 2000 innebar de enligt Belgien ett åtagande från regeringschefens sida. Belgien anser att det faktum att detta åtagande är ensidigt saknar betydelse i detta fall. Enligt Belgien beslutar man nämligen alltid om alla finansiella åtgärder, oavsett mottagare, genom ett ensidigt förvaltningsbeslut från den berörda myndigheten. Myndigheten fortsätter sedan att ansvara för att upprätthålla, ändra eller dra tillbaka beslutet.
- (358) Kommissionen noterar att 2000 års beslut inte offentliggjordes eller anmälades till BSCA. När som helst innan avtalet mellan Sowaer och BSCA tecknades år 2002 kunde regionen ändra investeringsprogrammet genom att anta ett nytt ensidigt beslut, eller rent av avstå helt från detta program, utan att detta beslut undergrävde BSCA:s rättigheter.
- (359) Enligt vad som anges i beslutet om att utvidga förfarandet från 2012 innehöll detta investeringsprogram för övrigt osäkra uppgifter om finansieringsmekanismen och beloppen. Dessa kunde i själva verket anpassas i förhållande till hur behoven utvecklades. Den nya norra terminalbyggnaden borde sålunda vara anpassningsbar och det "gradvisa uppförandet av denna ska ske i förhållande till hur flygplatsverksamheten faktiskt utvecklas och de operativa behov som följer av detta". Den typ av finansiering som då planerades – det vill säga genom ingripandet från Société Régionale Wallonne du Transports sida – avstod man slut för till förmån för finansieringen från Sowaer, ett nytt instrument som fick finansiella resurser först när det skapades den 1 juli 2001 och upp till endast 75 000 000 euro.
- (360) Från och med det att investeringsprogrammet inkluderades i avtalet mellan Sowaer och BSCA åtog sig däremot Sowaer följande gentemot BSCA: Sowaer ska ställa mark och infrastrukturer, även de infrastrukturer som ska uppföras i enlighet med investeringsprogrammet, till BSCA:s förfogande, och tillhandahålla vissa tjänster i utbyte mot en koncessionsavgift. I annat fall bryter Sowaer mot sina kontraktsmässiga skyldigheter.

⁽¹²²⁾ Fotnot 29 i luftfartsriktlinjerna. Se även domen av den 12 december 1996, *Compagnie nationale Air France mot kommissionen*, T-358/94, REG 1996, s. II-2109, ECLI:EU:T:1996:194, punkt 79, domen av den 14 januari 2004, *Fleuren Compost BV mot kommissionen*, T-109/01, REG 2004, s. II-127, ECLI:EU:T:2004:4, punkt 74, domen av den 2 december 2008, *Nuova Agricast Srl mot kommissionen*, T-362/05 och T-363/05, REG. 2008, ECLI:EU:T:2008:541, s. II-297, punkt 80, domen av den 30 november 2009, *Frankrike och France Telecom mot kommissionen*, T-427/04 och T-17/05, REG 2009, s. II-4315, ECLI:EU:T:2009:474, punkt 321.

⁽¹²³⁾ Se skäl 228 i detta beslut.

- (361) Kommissionen anser för övrigt att Sowaers åtagande om att genomföra ett investeringsprogram och att tillhandahålla vissa tjänster ska granskas tillsammans med BSCA:s åtagande att betala en koncessionsavgift. Det går inte att fastställa om regionens projekt om att ställa infrastrukturerna, inbegripet de nya infrastrukturer som uppfördes i enlighet med investeringsprogrammet, till BSCA:s förfogande, och om att tillhandahålla vissa tjänster utgör ett stöd om man ignorerar det avgiftsbelopp som BSCA ska betala som motprestation.
- (362) Kommissionen drar slutsatsen att den åtgärd som består av att ställa infrastrukturerna, inbegripet de nya infrastrukturer som Sowaer åtog sig att uppföra, till BSCA:s förfogande, och av att tillhandahålla vissa tjänster i utbyte mot en avgift, beviljades genom avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002. Detta skedde alltså efter ADP-domen.
- (363) Dessutom bör man påminna om att det investeringsprogram som integrerades i avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002 ändrades avsevärt genom beslutet från den vallonska regeringen av den 3 april 2003. I enlighet med beslutet av den 3 april 2003 bestämde sig den vallonska regeringen för att se över investeringsprogrammet ⁽¹²⁴⁾, och investeringsbeloppet höjdes därmed från 93 till nästan 151 miljoner euro, alltså en ökning på 57,8 miljoner euro varav 33 miljoner för den nya terminalbyggnaden. Kommissionen anser att denna översyn av investeringsprogrammet utgör en påtaglig ändring och följaktligen en ny åtgärd som potentiellt utgör ett nytt statligt stöd till förmån för BSCA, i form av ett tillägg till det stöd som redan beviljats med hjälp av avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002. Med tanke på att denna åtgärd följer av ett beslut av den 3 april 2003 utgör den en ny åtgärd, som antogs efter ADP-domen, och den omfattas följaktligen av de tillämpliga reglerna om statliga stöd.
- b) De investeringar och tjänster som tillhandahålls av Sowaer bör uteslutas från analysen på grund av deras icke-ekonomiska natur
- (364) Såsom det påminns om i punkterna 34 och 35 i luftfartsriktlinjerna är inte samtliga verksamheter som utförs av en flygplatsförvaltare nödvändigtvis av ekonomisk karaktär. Domstolen har således bekräftat att de verksamheter som normalt sett faller under statens ansvar i samband med myndighetsutövning inte är ekonomiska verksamheter ⁽¹²⁵⁾. Sådana uppgifter omfattar i synnerhet säkerheten, flygkontrolltjänsten, polisen och tullen ⁽¹²⁶⁾.
- (365) Kommissionen anser att investeringar och större reparationer med avseende på tillgångar som rör flygtrafiken (till exempel kontrolltornet), brandbekämpning beträffande flygplan, säkerhet (som definieras som arbetet mot olagliga handlingar), polisen och tullen kan anses vara icke-ekonomiska. Med tanke på att tjänsterna gällande flygtrafiken, brandbekämpningen, säkerheten, polisen och tullen i det aktuella fallet inte anordnas enligt en marknadslogik anser kommissionen att investeringar och större reparationer som rör tillgångar som har en koppling till dessa tjänster inte är av ekonomisk karaktär. Framför allt kan inhägnaden av den del av flygplatsområdet som man får åtkomst till efter poliskontroller och den del av området där flygplanen finns betraktas som en verksamhet som inte är av ekonomisk natur i den mån som den har att göra med säkerheten.
- (366) Kommissionen ser även kostnaderna med anknytning till investeringarna i och underhållet av de byggnader och den utrustning som samtidigt används för ekonomiska och icke-ekonomiska verksamheter som icke-ekonomiska i en andel som motsvarar deras användning för en verksamhet som inte är ekonomisk. I synnerhet kan 7 % av de investeringskostnader som lagts på den nya terminalbyggnaden ses som att de är av icke-ekonomisk karaktär eftersom 7 % av ytan i terminalbyggnaden används av polisen, tullen, anställda med ansvar för kontroll av passagerare och bagage, liksom offentliganställda i Vallonien med ansvar för säkerheten i området.
- (367) Däremot anser kommissionen att investeringar och större reparationer med avseende på ILS-systemet i kategori III ⁽¹²⁷⁾ och banbelysningen är ekonomiska. I själva verket hör dessa kostnader inte ihop med någon myndighetsutövning utan har att göra med den kommersiella driften av infrastrukturerna, som består av att ställa

⁽¹²⁴⁾ Se fotnot 37.

⁽¹²⁵⁾ Se fotnot 121.

⁽¹²⁶⁾ Punkt 35 i luftfartsriktlinjerna.

⁽¹²⁷⁾ Radionavigeringssystem som möjliggör stöd i samband med landning vid dåligt väder.

dessas till flygbolagens förfogande under tillfredsställande säkerhetsförhållanden. I synnerhet utgör säkerställandet av trafiksäkerheten på marken (inbegripet start/landning) en integrerad del av den kommersiella driften av flygplatsen och är alltså av ekonomisk natur. I kommissionens nyliga beslut om flygplatsen i Marseille ⁽¹²⁸⁾ utesluts driftsäkerheten för övrigt från tillämpningsområde för "icke-ekonomiska" verksamheter.

- (368) Kommissionen anser likaså att investeringarna i branddetektering i parkeringsområdena för passagerarna är ekonomiska. I själva verket har dessa kostnader ingen koppling till någon slags myndighetsutövning, utan hör ihop med den kommersiella driften av passagerarparkeringen.
- (369) Såsom det påminns om i punkt 36 i luftfartsriktlinjerna ska kommissionen dessutom kontrollera att finansieringen av icke-ekonomiska verksamheter endast används för att ersätta de utgifter som uppstår och inte får användas för de ekonomiska verksamheterna ⁽¹²⁹⁾. Finansieringen kan annars inte undantas från tillämpningsområdet för reglerna om statligt stöd.
- (370) Sowaer står direkt för utförandet av investeringarna och de större reparationerna. Dessa kostnader har alltså inte finansierats med något bidrag som betalats ut till BSCA, som skulle kunna användas för ekonomiska verksamheter.
- (371) Såsom det påminns om i punkt 37 i luftfartsriktlinjerna ska kommissionen även kontrollera huruvida finansieringen av icke-ekonomisk verksamhet medför otillbörlig diskriminering mellan flygplatser. Finansieringen kan annars inte undantas från tillämpningsområdet för reglerna om statligt stöd.
- (372) Som Belgien har förtydligat utför Sowaer investeringar och större reparationer på ett icke-diskriminerande sätt för de flygplatser som den ansvarar för, det vill säga flygplatserna i regionen Vallonien.
- (373) Såsom det påminns om i skäl 26 i detta beslut har de belgiska regionerna fått de befogenheter som krävs för att utrusta och driva de offentliga flygplatser som ligger inom deras territorium, med undantag av den nationella flygplatsen i Bryssel. Med tanke på denna rättsliga ram anser kommissionen att det är på regionnivå och inte på statlig nivå som man ska bedöma om det förekommer diskriminering i fråga om finansieringen av de investeringar och tjänster som tillhandahållits av Sowaer. Med tanke på att Sowaer utför investeringar och större reparationer på ett icke-diskriminerande sätt vid de två stora flygplatserna (Liège och Charleroi) drar kommissionen slutsatsen att det inte förekommer någon otillbörlig diskriminering mellan flygplatserna.
- (374) Finansieringen av de icke-ekonomiska verksamheter som beskrivs i skäl 365 klassificeras alltså inte som statligt stöd och undantas alltså från den senare analysen.

6.1.1.2 *Det bidrag som betalats av regionen för vissa tjänster med anknytning till flygplatsverksamheten*

- (375) Såsom anges i avsnitt 5.1.1.1 c i anser Belgien att de uppdrag som regionen betalat ett bidrag för faller under myndighetsutövning och följaktligen inte utgör en ekonomisk verksamhet.
- (376) För att bedöma i vilken utsträckning bidraget hör ihop med de icke-ekonomiska verksamheterna och ska uteslutas från kontrollen av huruvida det föreligger statliga stöd är det lämpligt att utföra den granskning som beskrivs i avsnitt 6.1.1.1 b.

a) Brandförsvar och säkerhet

- (377) Enligt vad som anges i skäl 365 anser kommissionen att i det aktuella fallet utgör verksamheterna med anknytning till skydd mot bränder i flygplan och säkerhet ⁽¹³⁰⁾ inte tjänster av ekonomisk karaktär.

⁽¹²⁸⁾ Kommissionens beslut (EU) 2016/1698 av den 20 februari 2014 om de åtgärder SA.22932 (11/C) (f.d. NN 37/07) som Frankrike har genomfört till förmån för flygplatsen Marseille Provence och de flygbolag som använder denna flygplats (EUT L 260, 27.9.2016, s. 1).

⁽¹²⁹⁾ Domstolens dom av den 18 mars 1997 i mål C-343/95, Cali & Figli/ Servizi ecologici porto di Genova, REG 1997, s. I-1547, ECLI:EU:C:1997:160, kommissionens beslut av den 19 mars 2003 i ärende N309/2002 och kommissionens beslut av den 16 oktober 2002 i ärende N438/2002 Stöd till hamnförvaltningen för utförande av myndighetsuppgifter.

⁽¹³⁰⁾ I enlighet med förordning (EG) nr 2320/2002 avses med *lufifartsskydd* "en kombination av åtgärder och mänskliga och naturliga resurser som syftar till att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar". De grundläggande gemensamma skyddsreglerna för den civila luftfarten är grundande på rekommendationerna i dokument nr 30 från Europeiska civila luftfartskonferensen och definieras i förordning (EG) nr 2320/2002.

i) Tillämpning av punkt 36 i luftfartsriktlinjerna.

- (378) Såsom det påminns om i punkt 36 i luftfartsriktlinjerna ska kommissionen, även om en verksamhet anses vara icke-ekonomisk, verifiera att finansieringen av icke-ekonomiska verksamheter endast används för att ersätta de utgifter som uppstår och inte får användas för de ekonomiska verksamheterna ⁽¹³¹⁾. Finansieringen kan annars inte undantas från tillämpningsområdet för reglerna om statligt stöd.

1. Brandförsvaret

- (379) Vad gäller brandförsvaret hävdar kommissionen att i enlighet med artikel 25 i den kravspecifikation som bifogats till avtalet mellan regionen och BSCA från 1991 ska BSCA, för att regionen ska stå för brandförvars- och underhållstjänsterna, föra en särskild resultaträkning som när som helst kan analyseras och kontrolleras av koncessionsgivaren.
- (380) I enlighet med artikel 3.2.3 i avtalet mellan regionen och BSCA i dess ändrade lydelse genom tillägg nr 3 av den 29 mars 2002 beviljas dessutom ersättningen för de utgifter som följer av brandförvars- och underhållstjänsterna i 12 delar, och utbetalningen av den tolfte delen sker alltså efter det att ministern har mottagit och godkänt en rapport med ett utdrag ur BSCA:s årsräkenskaper som motiverar de utgifter som uppstått enligt samma struktur som den som efterfrågas för den preliminära budgeten, det vill säga med de rubriker som definieras i artikel 25 i kravspecifikationen.
- (381) Slutligen, för perioden efter den 10 mars 2006, föreskrivs i artikel 25.7 i kravspecifikationen, som infördes genom tillägg nr 5 av den 10 mars 2006, dessutom att ersättningsbeloppet för tjänsterna för brandförsvaret och trafiksäkerhet på marken och i flygplatsområdet inte får överskrida de faktiska kostnader som BSCA betalat och att all överkompensation av kostnaderna kommer att bli föremål för en budgetmässig kompensation som ska skrivas in i budgeten för det kommande året.
- (382) Kommissionen anser att dessa bestämmelser är tillräckliga för att slå fast att sedan tillägg nr 3 från 2002 till avtalet mellan regionen och BSCA var den ersättning som regionen betalade för kostnaderna med anknytning till brandförsvaret proportionerliga och har inte använts för att understödja de ekonomiska verksamheterna.

2. Säkerhet

- (383) Säkerheten lades till de verksamheter för vilka BSCA erhåller ersättning i enlighet med tillägg nr 6 av den 15 januari 2008. Säkerhetsuppgifterna definieras som "samtliga åtgärder och mänskliga och naturliga resurser som syftar till att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar" ⁽¹³²⁾. Tjänsterna med anknytning till säkerheten omfattar "säkerhetskontroll, elektronisk övervakning, tillsynsronder och patrullering, tillträdeskontroll och utfärdande av passerkort till besökare" ⁽¹³³⁾.
- (384) Artikel 25.7 i kravspecifikationen, i dess ändrade lydelse genom tillägg nr 6 av den 15 januari 2008, föreskriver att "storleken på den ekonomiska ersättning som är avsedd att täcka de utgifter som uppstår vid utförandet av tjänsterna får inte överskrida de faktiska kostnader som koncessionshavaren bär inom ramen för dessa tjänster, efter avdrag för de avgifter som eventuellt erhålls av användarna för att täcka denna tjänst. All överkompensation för dessa kostnader kommer att bli föremål för en budgetmässig kompensation som ska skrivas in i budgeten för det kommande året".
- (385) Kommissionen anser att dessa bestämmelser är tillräckliga för att slå fast att den ersättning som regionen betalade för kostnaderna med anknytning till säkerheten var proportionerliga och inte har använts för att understödja de ekonomiska verksamheterna.

ii) Tillämpning av punkt 37 i luftfartsriktlinjerna.

- (386) Såsom det påminns om i punkt 37 i luftfartsriktlinjerna ska kommissionen kontrollera huruvida finansieringen av icke-ekonomiska verksamheter medför otillbörlig diskriminering mellan flygplatser. Finansieringen kan annars inte undantas från tillämpningsområdet för reglerna om statligt stöd.

⁽¹³¹⁾ Se fotnot 129.

⁽¹³²⁾ Bilaga som utgör en väsentlig del av tillägg nr 6 till avtalet mellan regionen och BSCA.

⁽¹³³⁾ Artikel 25.2 i kravspecifikationen, i dess ändrade lydelse genom tillägg nr 6 av den 15 januari 2008 till avtalet mellan regionen och BSCA.

- (387) Såsom Belgien har preciserat finansieras de icke-ekonomiska verksamheterna vid de två huvudsakliga vallonska flygplatserna (Liège och Charleroi) på ett icke-diskriminerande sätt av regionen.
- (388) Såsom det påminns om i skäl 26 i detta beslut har de belgiska regionerna fått de befogenheter som krävs för att utrusta och driva de offentliga flygplatser som ligger inom deras territorium, med undantag av den nationella flygplatsen i Bryssel. Med tanke på denna rättsliga ram anser kommissionen att det är på regionnivå och inte på statlig nivå som man ska bedöma om det förekommer diskriminering i fråga om finansieringen av vissa tjänster av icke-ekonomisk karaktär med koppling till flygplatsverksamheten. Med tanke på att de icke-ekonomiska verksamheterna vid de två huvudsakliga vallonska flygplatserna (Liège och Charleroi) finansieras på ett icke-diskriminerande sätt av regionen slår kommissionen fast att det inte förekommer någon otillbörlig diskriminering mellan flygplatserna.
- (389) Den ersättning som betalats ut för BSCA:s verksamheter med anknytning till brandförsvaret och säkerheten klassificeras alltså inte som statligt stöd och utesluts från den efterföljande analysen.
- b) Underhåll/trafiksäkerhet på marken
- (390) I detta avsnitt granskar kommissionen om följande tjänster kan undantas från de tillämpliga reglerna om statliga stöd på grund av deras icke-ekonomiska karaktär:
- De "underhållstjänster" som definieras i artiklarna 12 och 19 i den kravspecifikation som bifogats till avtalet mellan regionen och BSCA.
 - "Tjänsterna med anknytning till trafiksäkerheten på marken", enligt definitionen i artikel 25 i den kravspecifikation som ändrades genom tillägg nr 5 av den 10 mars 2006.
- (391) Såsom anges i skäl 71 definieras underhållstjänsterna i artiklarna 12 och 19 i kravspecifikationen som "teknisk service i form av underhåll av byggnader, start- och landningsbanor, omgivningar, fordon etc. ⁽¹³⁴⁾ samt underhåll av mark, byggnader och inventarier i byggnaderna samt material som omfattas av koncessionen eller som ställs till dess förfogande så att de hålls i gott skick" ⁽¹³⁵⁾.
- (392) Vilket anges i skäl 73 och 74 ändrade tillägg nr 5 av den 10 mars 2006 artikel 3.2.2 i avtalet mellan regionen och BSCA och artikel 25 i kravspecifikationen. I enlighet med dessa ändringar ska regionen betala en ersättning för de kostnader som BSCA ådrar sig för brandförsvaret och trafiksäkerheten på marken och i flygplatsområdet. I den ändrade artikel 25 i kravspecifikationen förklaras att "tjänsterna med anknytning till trafiksäkerheten på marken och i flygplatsområdet inbegriper löpande underhåll av flygplatsområdet, tekniska underhållstjänster för byggnader, banor, omgivningar och fordon, mindre asfalteringsarbeten, löpande underhåll och reparation av start- och landningsbanan och åtkomstvägar, underhåll av belysning och optisk trafikledningsutrustning och säkerställande av att de hålls i driftsdugligt skick, grässlagnning, rengöring av banan och dess markeringar, snöröjning och alla andra tjänster som garanterar trafiksäkerheten på marken, i flygplatsområdet och avseende infrastrukturerna, med undantag av de kommersiella ytorna i flygplatsområdet".
- (393) Kommissionen menar att definitionen av "tjänsterna med anknytning till trafiksäkerheten på marken och i flygplatsområdet", för vilka BSCA erhåller en ersättning sedan den 10 mars 2006, i hög grad sammanfaller med definitionen av de "underhållstjänster" som BSCA erhöi ersättning för före den 10 mars 2006. För att fastställa om dessa tjänster utgör ekonomiska tjänster kommer kommissionen att granska dem gemensamt.
- (394) Kommissionen anser att dessa tjänster, oavsett om det rör sig om löpande underhåll av flygplatsområdet, underhåll av byggnader, start- och landningsbanor, omgivningar och fordon, mindre asfalteringsarbeten, löpande underhåll och reparation av start- och landningsbanan och åtkomstvägar, underhåll av belysning och optisk trafikledningsutrustning och säkerställande av att de hålls i funktionsdugligt skick, grässlagnning, rengöring av start- och landningsbanan och dess markeringar, snöröjning och alla andra tjänster som garanterar trafiksäkerheten på marken, i flygplatsområdet och avseende infrastrukturerna, inte kan ses som myndighetsuppgifter. Dessa tjänster är framför allt skilda från säkerhetstjänsterna. De har att göra med den kommersiella driften av

⁽¹³⁴⁾ Se fotnot 50.

⁽¹³⁵⁾ Se fotnot 52.

flygplatsen, och detta innebär att flygplatsområdet, inklusive start- och landningsbanorna, underhålls för att möjliggöra start och landning av flygplan under tillfredsställande säkerhetsförhållanden. Denna typ av tjänster omfattar inte något slag av myndighetsutövning.

- (395) Enligt Belgien (jfr skäl 237) medgav kommissionen i samband med sitt beslut av den 23 juli 2008 om flygplatsen Leipzig/Halle själv att tjänsterna med anknytning till driftsäkerheten var icke-ekonomiska verksamheter ⁽¹³⁶⁾. Men det framgår av den infrastrukturförteckning angående driftsäkerheten som de tyska myndigheterna överlämnade att dessa infrastrukturer är absolut nödvändiga för trafiksäkerheten på marken, det vill säga: oavbruten elförsörjning av trafikområdena, transformatorstationerna, banbelysningen, belysningen i trafikområdena etc. Enligt Belgien bekräftades kommissionens ståndpunkt i denna fråga av tribunalen genom den dom som meddelades den 24 mars 2011 ⁽¹³⁷⁾ i samband med en talan om ogiltigförklaring som lämnades in mot kommissionens ovannämnda beslut.
- (396) Kommissionen bestrider att man av skäl 182 och 183 i beslutet om flygplatsen Leipzig/Halle kan dra slutsatsen att kommissionen tidigare har bedömt uppdrag som kan jämföras med underhåll och trafiksäkerhet, såsom de som definieras i avtalet mellan regionen och BSCA, som att de omfattas av utövandet av offentlig makt, av följande skäl.
- (397) För det första är kostnaderna för det underhåll och den trafiksäkerhet som definieras i avtalet mellan regionen och BSCA mycket större än de kostnader för investeringar i driftsäkerhet som avses i beslutet om flygplatsen Leipzig/Halle. I själva verket utgörs dessa av avbrottsfri strömförsörjning i trafikområdet, transformatorstationen, högspänningskablarna och belysningarna av banorna. Kostnaderna för underhåll och trafiksäkerhet såsom de definierats i avtalet mellan regionen och BSCA "inbegriper löpande underhåll av flygplatsområdet, tekniska underhållstjänster för byggnader, start- och landningsbanor, omgivningar och fordon, mindre asfalteringsarbeten, löpande underhåll och reparation av start- och landningsbanan och åtkomstvägar, underhåll av belysning och optisk trafikledningsutrustning och säkerställande av att de hålls i driftsdugligt skick, grässlagnings, rengöring av banan och dess markeringar, snöröjning och alla andra tjänster som garanterar trafiksäkerheten på marken, i flygplatsområdet och avseende infrastrukturerna, med undantag av de kommersiella ytorna i flygplatsområdet".
- (398) För det andra menar kommissionen att den, tvärt emot vad Belgien framhåller, inte slog fast att de uppdrag gällande driftsäkerhet som avses i beslutet om Leipzig/Halle utgör uppdrag som omfattas av utövande av offentlig makt. I själva verket anser kommissionen i skäl 182 i detta beslut att det "kan [...] konstateras att vissa kostnader i det aktuella fallet ligger inom det offentliga verksamhetsområdet" (understrykning tillfogad). I skäl 183 i detta beslut menar kommissionen att "[s]å länge som alltså dessa faller inom det offentliga verksamhetsområdet [...]" kan åtgärderna inte betraktas som statligt stöd (understrykning tillfogad). Kommissionen anger att "[ä]ven om kommissionen skulle godta Tysklands argumentation – att kostnaderna inte på något sätt utgör statligt stöd – påverkar detta inte i sig den slutliga bedömningen av det aktuella fallet" (understrykning tillfogad). I skälen i fråga varken bekräftar eller kullkastar kommissionen alltså Tysklands ståndpunkt om att vissa uppdrag, inbegripet de uppdrag som rör driftsäkerheten, utgjorde uppdrag som omfattas av utövandet av offentlig makt, utan uppgav att det inte var nödvändigt för den att ta ställning, med tanke på att om man utgår från att åtgärden utgör ett stöd så skulle detta vara tillåtet.
- (399) För det tredje framhåller kommissionen att i tribunalens dom om kommissionens beslut om flygplatsen Leipzig/Halle bekräftar inte tribunalen i punkt 225 i sin dom detta påstådda ställningstagande från kommissionens sida, tvärt emot vad Belgien hävdar. Tribunalen upprepade i själva verket skäl 182 och 183 i ovannämnda kommissionsbeslut, för att påminna om dennas ståndpunkt, och slog fast att kommissionen ansåg att det inte var nödvändigt att slutgiltigt fälla utslag om denna fråga (det vill säga om det var lämpligt att följa de tyska myndigheternas argument om att bärandet av utgifterna i fråga inte i något fall kan klassificeras som statligt stöd).
- (400) Kommissionen drar alltså slutsatsen att "underhållstjänsterna", enligt definitionen i artiklarna 12 och 19 i den kravspecifikation som bifogats till avtalet mellan regionen och BSCA, och "tjänsterna med anknytning till trafiksäkerheten på marken", enligt definitionen i artikel 25 i kravspecifikationen i dess ändrade lydelse genom tillägg nr 5 av den 10 mars 2006, utgör tjänster av ekonomisk karaktär. Finansieringen av dessa undantas alltså inte från de tillämpliga reglerna om statligt stöd.

⁽¹³⁶⁾ Se fotnot 89.

⁽¹³⁷⁾ Se fotnot 90.

c) Kontroll och registrering av flygningar, planering av föreskrivna flygningar och lotsning

(401) I detta avsnitt granskar kommissionen om följande tjänster, som har anförtrotts BSCA och för vilka BSCA erhåller en ersättning i enlighet med tillägg nr 6 av den 15 januari 2008, är icke-ekonomiska och därför kan undantas från de tillämpliga reglerna på området statligt stöd:

— Kontrollen och registreringen av flygningar ⁽¹³⁸⁾ och planeringen av flygningar ⁽¹³⁹⁾.

— Lotsning ⁽¹⁴⁰⁾.

(402) Enligt Belgien (jfr skäl 240) är tjänsterna med anknytning till kontroll och registrering av flygningar, planering av föreskrivna flygningar och lotsning viktiga inslag i den civila flygsäkerheten och motsvarar alltså myndighetsuppgifter i och med att de är grundläggande för flygplats säkerheten.

(403) Kommissionen anser att de uppdrag som erhåller denna ersättning är verksamheter som inte kan separeras från den ekonomiska verksamhet som bedrivs av flygplatsförvaltaren BSCA. Dessa uppdrag kan varken kopplas till säkerhetsuppdragen i form av arbetet mot olagliga handlingar eller någon verksamhet som innebär utövande av offentlig makt.

(404) Kommissionen slår fast att kontrollen och registreringen av flygningar och planeringen av flygningar, liksom lotsningen, utgör tjänster av ekonomisk karaktär. Finansieringen av dessa undantas alltså inte från de tillämpliga reglerna om statliga stöd.

6.1.1.3 Sowaers höjning av det tecknade kapitalet

(405) Den kapitalökning som är föremål för det offentliga granskningsförfarandet och som tecknades av Sowaer till förmån för BSCA år 2002, det vill säga efter ADP-domen ⁽¹⁴¹⁾, undgår inte kommissionens kontroll av huruvida det rör sig om statligt stöd (jfr skäl 346).

6.1.2 Selektiv fördel

(406) För att kunna bedöma om statliga åtgärder utgör stöd måste det avgöras om det mottagande företaget får en fördel som det inte skulle ha erhållit enligt normala marknadsvillkor. Förekomsten av en ekonomisk fördel kan uteslutas då åtgärderna i fråga utgör ekonomiska verksamheter som utförs av offentliga organ eller offentliga företag på normala marknadsvillkor ⁽¹⁴²⁾. Det rör sig i detta fall om att fastställa om en privat aktör som grundar sig på förutsägbara avkastningsmöjligheter, bortsett från alla överväganden av social, regionalpolitisk eller sektorsrelaterad karaktär, skulle ha deltagit i samma verksamheter som den enhet som beviljar åtgärden (nedan kallat *marknadsekonometestet*) under liknande omständigheter. Förekomsten av en ekonomisk fördel kan likaså uteslutas när åtgärderna i fråga utgör ekonomisk ersättning som beviljas de berörda företagen för att göra det möjligt för dem att utföra en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, på villkor att denna ersättning uppfyller de kumulativa kriterier som tas upp i Altmark-domen ⁽¹⁴³⁾. Nedan kommer kommissionen att analysera var och en av de berörda åtgärderna mot bakgrund av villkoren i Altmark-domen och marknadsekonometestet.

⁽¹³⁸⁾ Kontrollen och registreringen av flygningar består av att i de vallonska myndigheternas databas registrera uppgifter om flygningarna (antal passagerare, registreringsnummer, pilotens namn, flygplanstyp, typ av flygning, ursprungsland, planets vikt etc.).

⁽¹³⁹⁾ Planeringen av flygningar rör kommunikation, färdplaner, slottider, radiomeddelanden och hantering av flygplanens uppställningsplatser.

⁽¹⁴⁰⁾ Lotsningen omfattar två uppgifter: i) Lotsning av typen "stand", som utförs av områdessamordnaren i samband med varje ankommande flygplan, och ii) "follow me", som består av att leda flygplanet med hjälp av en bil som endast används då piloterna inte är bekanta med flygplatsen (affärsflyg) eller för stora transportflygplan, kod D.

⁽¹⁴¹⁾ Se fotnot 85.

⁽¹⁴²⁾ Dom av den 11 juli 1996 i mål C-39/94 SFEI m.fl., REG 1996, s. I-3547, ECLI:EU:C:1996:285, punkt 60, dom av den 29 april 1999 i mål C-342/96 Spanien mot kommissionen, REG 1999, s. I-2459, ECLI:EU:C:1999:210, punkt 41.

⁽¹⁴³⁾ Se fotnot 92.

6.1.2.1 Tillämpning av kriterierna i Altmark-domen

- (407) Man bör först och främst granska Belgiens argument i avsnitt 5.1.1.1 c ii om att bidraget för vissa tjänster med anknytning till flygplatsverksamheterna – om man utgår från att en del av dessa tjänster är av ekonomisk natur – inte skulle ge BSCA en fördel vid tillämpning av Altmark-domen ⁽¹⁴⁴⁾.
- (408) Enligt analysen i avsnitt 6.1.1 anser kommissionen att en del av de tjänster som har fått bidrag inte är ekonomiska (till exempel brandförsvärs- och säkerhetstjänsterna), och kommer att utesluta den del av bidraget som ersätter kostnaderna för dessa tjänster från sin analys.
- (409) Däremot anser kommissionen att en annan del av de tjänster som får bidrag är ekonomiska, såsom underhållet och reparationerna av infrastrukturer som hör till den kommersiella driften, och även lotsningen.
- (410) Kommissionen anser att Belgien har gjort en uppenbart oriktig bedömning då den klassificerat dessa tjänster som tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Såsom det påminns om i punkt 47 i kommissionens meddelande om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ⁽¹⁴⁵⁾, innebär rent allmänt "ett särskilt uppdrag" tillhandahållande av en tjänst som ett företag, om det beaktar sitt eget kommersiella intresse, inte skulle åta sig eller inte åta sig i samma utsträckning eller på samma villkor. Enligt punkt 50 i samma meddelande anser kommissionen även att för att kvalificeras som tjänster av allmänt ekonomiskt intresse måste tjänsterna vara riktade till medborgarna eller ligga i hela samhällets intresse. I detta fall tillhandahålls inte de fastställda ekonomiska tjänsterna i medborgarnas intresse, utan enbart för att låta BSCA tillhandahålla en flygplatstjänst. De kan alltså inte avskiljas från den ekonomiska driften av flygplatsen.
- (411) För övrigt valdes BSCA inte ut enligt ett förfarande som uppfyller villkoren i det fjärde Altmark-kriteriet.
- (412) Dessutom har Belgien inte inkommit med några bevis för att bidragsbeloppet har fastställts på grundval av en analys av de kostnader som ett genomsnittligt, välskött och lämpligt utrustat företag skulle ha burit för att uppfylla kraven på allmännyttiga tjänster. Belgiens argument är nämligen otillräckliga:
- Belgien anger att kvoterna i det meddelande som anges i skäl 410 visar på den effektiva förvaltningen av BSCA (jfr skäl 253), dock utan att visa på karaktären hos eller värdet för dessa kvoter.
 - Belgien tillägger att denna goda förvaltning gjorde det möjligt att locka till sig privata investerare 2009, när BSCA till viss del blev privatägt. Kommissionen framhåller att några investerare faktiskt beslutade sig för att ingå i BSCA:s kapital (samtidigt som de erhöi en vetorätt gällande viktiga beslut), men att detta kan bero på stödet, som gjorde att de kan förvänta sig att BSCA kommer att locka till sig omfattande trafik och alltså generera höga vinster, snarare än BSCA:s goda förvaltning. Det kan i detta avseende påminnas om att privata investerare kan skaffa sig innehav i bolag som förvaltas dåligt som de förväntar sig kunna reda upp i och med att de deltar i kontrollen av bolaget i fråga, vilket är fallet för BSCA:s privata investerare som förfogar över vetorätt gällande viktiga beslut.
 - Det räcker inte heller att årsomsättningen eller trafiken vid flygplatsen i Charleroi ökar för att dra slutsatsen att flygplatsen förvaltas väl, vilket Belgien har gjort (jfr skäl 254). Denna ökade omsättning och trafik kan ha sin grund i det stöd som gör det möjligt för BSCA att erbjuda flygbolagen mycket fördelaktiga villkor och på så sätt locka till sig trafik.
 - Slutligen kan Belgiens argument om att "det framgår av den finansieringsmekanism som har inrättats att ersättningen till BSCA per definition är lägre än marknadspriset för samtliga tjänster som anförtratts BSCA, eftersom denna ersättning sedan 2006 har fått ett tak för tjänsterna med anknytning till brandförsvärs och trafiksäkerhet på marken och i flygplatsområdet, och sedan 2010 för säkerhetstjänsterna" (jfr skäl 255), inte längre bevisa att BSCA förvaltas på ett effektivt sätt, utan endast eventuellt fastställa att det inte förekommer någon överkompensation.

⁽¹⁴⁴⁾ Se fotnot 92.

⁽¹⁴⁵⁾ EUT C 8, 11.1.2012, s. 4.

- (413) Som slutsats uppfylls åtminstone inte det första och det fjärde kriteriet i Altmark-domen. Följaktligen kan kommissionen inte utesluta att, i enlighet med Altmark-domen, regionens bidrag till tjänsterna med anknytning till flygplatsverksamheten utgör en fördel.

6.1.2.2 Tillämpning av marknadsekonomitestet

- (414) När det gäller fastställandet av vilken enhet som har beviljat åtgärden anser kommissionen att de handlingar som utförts av i) regionen, i egenskap av ägaren av marken i flygplatsområdet, och ii) Sowaer, det bolag som stod under regionen Valloniens ensamma kontroll, i egenskap av koncessionshavare av egendomen i flygplatsområdet, ägare av de infrastrukturer som uppförts i flygplatsområdet och ansvarig för de uppdrag som regionen delegerat, bör analyseras gemensamt då de rör samma verksamhet och samma flygplats. I detta sammanhang tycks Sowaer vara en mellanhand för regionen. För att fastställa om de åtgärder som definieras i avsnitt 3.1 ger BSCA en ekonomisk fördel eller inte kommer kommissionen därför att betrakta den enhet som beviljar åtgärden som den enhet som utgörs av regionen och Sowaer (nedan kallad *regionen/Sowaer*).
- (415) Följaktligen anser kommissionen att den bör granska samtliga åtaganden från regionens/Sowaers sida som ändrar de ekonomiska ramarna för koncessionen (tillhandahållandet av infrastrukturerna, inklusive utvecklingen av investeringsprogrammet och ansvaret för större reparationer, koncessionsavgiften, bidraget för vissa tjänster med anknytning till flygplatsverksamheten, då dessa tjänster är av ekonomisk natur) och som gjorts praktiskt taget samtidigt och har samband med varandra.
- (416) Kommissionen kommer alltså att tillämpa marknadsekonomitestet på följande fyra åtgärder, som vidtagits efter varandra:
- Avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002 och ändringen av den 29 mars 2002 av avtalet mellan regionen och BSCA (nedan kallade *avtalen från 2002*).
 - Beslutet från den vallonska regeringen av den 3 april 2003 om att uppföra en terminal med mer kapacitet än vad som planerades tidigare (3 miljoner passagerare istället för 2 miljoner) och att föreskriva en större kapacitet för bilparkeringarna (nedan kallat *investeringsbeslutet från 2003*).
 - Tjänsteavtalet av den 4 april 2006 mellan Sowaer och BSCA och ändringen av den 10 mars 2006 till avtalet mellan regionen och BSCA (nedan kallade *avtalen från 2006*).
 - Ändringen av den 15 januari 2008 till avtalet mellan regionen och BSCA (nedan kallad *ändringen från 2008*).
- (417) Kommissionen kommer likaså att tillämpa marknadsekonomitestet på ökningen av BSCA:s kapital, som tecknades av Sowaer i december 2002.
- (418) Om dessa åtgärder skulle medföra en fördel kommer kommissionen för var och en av dessa att granska om denna fördel är selektiv.
- a) Tillämpningen av marknadsekonomitestet på åtgärderna rörande tillhandahållandet av infrastrukturen, inklusive genomförandet av nya investeringar och större reparationer, och beviljandet av ett bidrag för vissa tjänster med anknytning till flygplatsverksamheten
 - i) Avtalen från 2002
1. Tillämpning av marknadsekonomitestet
- a) Allmänna principer som är tillämpliga på de fyra åtgärderna
- (419) Vilket det påminns om i punkt 51 i luftfartsriktlinjerna bör marknadsekonomitestet grundas på om det funnits sunda och i förväg bedömda lönsamhetsutsikter för den enhet som beviljat finansieringen ⁽¹⁴⁶⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Kommissionens beslut 2013/664/EU av den 25 juli 2012 om åtgärd SA.23324 – C 25/07 (f.d. NN 26/07) – Finland Finavia, Airpro och Ryanair – Tammerfors-Birkala flygplats (EUT L 309, 19.11.2013, s. 27).

- (420) Kommissionen noterar att regionen inte har lämnat in någon verksamhetsplan som syftar till att visa den lönsamhet som regionen och/eller Sowaer förväntade sig av de planerade investeringarna i samband med att de bindande besluten fattades för genomförandet av var och en av dem. Avsaknaden av en verksamhetsplan är ett tecken på att regionen och/eller Sowaer inte agerade som en marknadsekonomisk aktör när de antog åtgärderna till förmån för BSCA.
- (421) Kommissionen noterar likaså att de rapporter som lämnats in till stöd för den vallonska regeringens beslut motiverar dessa investeringar genom den positiva inverkan som flygplatsens utveckling har på ekonomin och sysselsättningen i Charleroi och dess region ⁽¹⁴⁷⁾. Kommissionen påminner emellertid om att enligt fast rättspraxis får hänsyn till regional utveckling inte beaktas vid tillämpningen av marknadsekonomitestet ⁽¹⁴⁸⁾.
- (422) Trots att det saknas en verksamhetsplan från regionen och/eller Sowaer har kommissionen granskat om, för den enhet som utgörs av regionen/Sowaer, nettovärdet för varje uppsättning åtgärder som identifieras i skäl 416 var positivt. Om nettovärdet är positivt betyder detta i själva verket att åtgärden i fråga är lönsam för den berörda aktören.
- (423) Nettovärdet har beräknats på grundval av nuvärdet för de samlade finansiella flöden (intäkter minus utgifter) för regionen/Sowaer tillsammans som kan förväntas för varje uppsättning åtgärder vid den tidpunkt då de beviljades.
- (424) Den diskonteringsränta som använts för att beräkna nettovärdet har bestämts genom att fastställa kapitalkostnaden för den enhet som har beviljat åtgärden, vid den tidpunkt då den beviljades. En enhets kapitalkostnad beror på dess finansieringsstruktur, i synnerhet vad gäller egna medel och skulder. I detta fall kommer de huvudsakliga utgifter som har att göra med projektet och som belastar regionen/Sowaer från de investeringar som finansieras av Sowaer. Det är därför som kommissionen har beslutat sig för att utvärdera kapitalkostnaden för den enhet som har beviljat åtgärden genom den kapitalkostnad som ges genom Sowaers balansräkningstruktur, som är den finansieringsstruktur som valts för regionen/Sowaer som en helhet, och genom dess villkor för tillträde till kapitalmarknaderna.

b) Tillämpning av marknadsekonomitestet på avtalen från 2002

- (425) I enlighet med avtalen från 2002 har regionen/Sowaer beslutat sig för att i utbyte mot en koncessionsavgift ställa den mark och de infrastrukturer som tillhör flygplatsen i Charleroi till BSCA:s förfogande genom att åta sig att utveckla denna infrastruktur i överensstämmelse med det investeringsprogram som bifogades till avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002, och utföra större underhålls- och reparationsarbeten, liksom betala BSCA ett bidrag för vissa tjänster med anknytning till flygplatsverksamheten.
- (426) Det kontrafaktiska scenariot för regionen/Sowaer innebar att inte underteckna avtalen från 2002, och följaktligen att varken åta sig nya tunga investeringar eller bevilja ett bidrag till "brandförsvar/underhåll". Kommissionen förmodar att i detta kontrafaktiska scenario utan stöd skulle flygplatsen troligtvis fortsätta att drivas, men i mycket mindre utsträckning med tanke på behovet av de investeringar som planerades genom avtalen från 2002 för att möjliggöra en påtaglig trafikökning vid flygplatsen. Detta kontrafaktiska scenario skulle leda till ett nettovärde som knappt var positivt, som det är omöjligt att uppskatta på ett tillförlitligt sätt, framför allt eftersom det skulle vara mycket svårt att uppskatta den förväntade trafiken utan avtalen från 2002 och de koncessionsavgifter som regionen/Sowaer erhållit från BSCA. I sina beräkningar av nettovärdet har kommissionen alltså antagit att nettovärdet i det kontrafaktiska scenariot är noll. Om nettovärdet för avtalen från 2002 på grundval av detta antagande är negativt stämmer detta än mer i händelse av att nettovärdet för det kontrafaktiska scenariot är positivt. Det rör sig alltså om ett optimistiskt antagande för regionen/Sowaer och BSCA.

⁽¹⁴⁷⁾ Jfr noten av den 8 november 2000 från den vallonska regeringens ekonomiminister.

⁽¹⁴⁸⁾ De förenade målen T-129/95, T-2/96 och T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke och Lech-Stahlwerke mot kommissionen, REG 1999, s. II-17, ECLI:EU:T:1999:7, punkt 120.

- i) Kostnader och intäkter som beaktats för beräkningen av nettovärdet för åtgärden från 2002
- (427) För att beräkna nettovärdet för avtalen från 2002 för regionen/Sowaer har kommissionen fastställt de kostnader och intäkter som regionen/Sowaer kan förvänta med anledning av dessa avtal, genom att slå ihop följande:
- För perioden 2002–2015:
 - Den planerade investeringskostnaden (jfr tabell 13) och de tjänster av ekonomisk natur som ska genomföras av Sowaer, liksom den del av det bidrag som betalats ut av regionen för vissa tjänster med anknytning till flygplatsverksamheten som betalas för tjänster av ekonomisk natur.
 - De planerade intäkterna från den koncessionsavgift som BSCA ska betala till Sowaer.
 - För perioden 2016–2040:
 - De förväntade kassaflödena för projektet efter 2015. Värdet för de finansiella flödena för projektet efter 2015 har uppskattats genom att använda metoden för tillväxt under en livstid med en tillväxttakt på 2 %, som återspeglar den inflationstakt som förväntas för perioden ⁽¹⁴⁹⁾.
- (428) Dessa uppgifter grundar sig på de prognoser som regionen och Sowaer förfogade över under 2002, i synnerhet när det gäller trafiken och kostnaderna. Kommissionen har alltså inte tagit hänsyn till de av investeringsprogrammets kostnader som inte kunde förutspås i samband med beslutet om att inleda programmet i april 2002 (till exempel de höjda byggpriser och kostnader som följde av problemen gällande markstabilitet som man inte kände till när investeringsprogrammet utarbetades).
- (429) Kommissionen har inte heller beaktat värdet på marken och infrastrukturerna i beräkningen av nettovärdet, varken i den beräkning som motsvarar det scenario där avtalen från 2002 antas eller i det som motsvarar det kontrafaktiska scenariot. Beräkningen av nettovärdet grundas i själva verket på de framtida kassaflöden som förväntades 2002.
- (430) Slutligen har man inte beaktat de eventuella mervärdena i fråga om det kapital och de utdelningar som Sowaer erhåller genom sitt innehav i BSCA:s kapital. I själva verket, vilket domstolen har förklarat ⁽¹⁵⁰⁾, gäller följande: "För att kunna bedöma om en statlig åtgärd utgör stöd måste det således avgöras om det mottagande företaget får ekonomiska fördelar som det inte skulle ha erhållit enligt normala marknadsvillkor. Inom ramen för denna bedömning ankommer det på den nationella domstolen att avgöra vad som kan anses vara normal ersättning för prestationerna i fråga". Kommissionen anser att i detta fall utgör tillhandahållandet av en infrastruktur till ett pris som understiger marknadspriset en fördel för BSCA, även om Sowaer förväntar sig att återfå sin förlust genom värderingen av det kapital som innehas eller de utdelningar som Sowaer kommer att få. Kommissionen noterar för övrigt inverkan på konkurrensen av en strategi där man skulle beakta de eventuella mervärdena i fråga om kapital och utdelningar. I extremfall skulle detta scenario leda till att en offentlig myndighet inte alls utkräver någon koncessionsavgift vid en flygplats som denne äger aktier i (eftersom denna myndighet skulle kunna räkna med utdelningar och/eller en värdeökning med avseende på dess aktier), utan att detta utgör ett stöd. Detta skulle göra det möjligt för flygplatsen i fråga att erbjuda flygbolagen mycket lägre prisvillkor och således medföra en snedvridning av konkurrensen, i synnerhet gentemot privata flygplatser.
- (431) Följande tabell anger vilka kostnader för investeringar av ekonomisk natur som beaktats av kommissionen för beräkningen av nettovärdet för åtgärden från 2002.

För att upprätta denna tabell har kommissionen utgått från det investeringsprogram som planerades för flygplatsen i Charleroi och som bifogades till avtalet mellan Sowaer och BSCA av den 15 april 2002. Trots att det bifogades till avtalet mellan Sowaer och BSCA av den 15 april 2002 tar detta investeringsprogram inte upp de investeringar som återstod att utföra den 15 april 2002, utan samtliga investeringar som behövde utföras från den 1 januari 2001 eller som återstod att utföra. För att fastställa vilka investeringar som återstod att utföra den

⁽¹⁴⁹⁾ Tillväxttakten på 2 % används i de efterföljande avtalen mellan regionen/Sowaer och BSCA, till exempel för tillväxttakten för den rörliga avgiftens tak.

⁽¹⁵⁰⁾ Mål C-39/94, SFEI m.fl., REG 1996, s. I-3547, ECLI:EU:C:1996:285, punkterna 60 och 61.

15 april 2002 överförde kommissionen till år 2002 de investeringar som planerades för 2001 och 2002 ⁽¹⁵¹⁾, och drog från denna summa av de investeringar som redan hade utförts den 15 april 2002 ⁽¹⁵²⁾.

Tabell 13

Kostnaden för de investeringar som återstår att utföra den 15 april 2002

(i miljoner euro)

	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Expropriation (saldo första etappen)	0,55	0,00	0,00	0,55
Köp av ny mark	3,59	0,00	0,00	3,59
Saldo ny mark	0,00	0,00	0,94	0,94
Renovering (SABCA)	1,39	0,00	0,00	1,39
Avdrag, regleringar och diverse	1,12	0,00	0,00	1,12
Delsumma	6,64	0,00	0,94	7,59
Renovering av tekniska och administrativa lokaler	1,55	0,00	0,00	1,55
Inhägnad av flygplatsområdet	0,27	0,00	0,00	0,27
Trafikledningsutrustning för ankomst och taxi	0,42	0,00	0,00	0,42
Ombyggnad av avloppsrännor	0,27	0,00	0,00	0,27
Utbyggnad av flygfotogenstationen	0,27	0,00	0,00	0,27
Bortskaffande av avfall	0,12	0,00	0,00	0,12
Ombyggnad av den södra taxibanan	0,50	0,00	0,00	0,50
Parkering vid kyrkogården	0,03	0,00	0,00	0,03
Branddetektering i den underjordiska parkeringen för passagerarnas bilar	0,17	0,00	0,00	0,17
Dränering/rening	5,18	0,00	0,00	5,18
Energi- och telekomutrustning	2,01	0,00	0,00	2,01
Tekniktunnel	0,74	0,45	0,00	1,19

⁽¹⁵¹⁾ Enligt det investeringsprogram som planerades för flygplatsen i Charleroi som bifogades till avtalet mellan Sowaer och BSCA av den 15 april 2002.

⁽¹⁵²⁾ Enligt vad som angetts av BSCA.

	(i miljoner euro)			
	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Arbetsväg	0,00	0,00	0,82	0,82
Vägbankar i området	6,20	1,86	0,62	8,68
Förlängning av start- och landningsbanan	9,92	2,48	0,00	12,39
Norra taxibanan och avfart från start- och landningsbanan	2,48	3,72	1,02	7,21
Uppställningsplats för flygplanen och reparation av stenbeläggning	4,96	2,48	0,00	7,44
Navigeringsystem	0,00	0,50	3,07	3,57
Stöd till bränslehangar	0,25	1,61	0,00	1,86
Kontrolltorn	0,00	0,25	0,25	0,50
Kontors- och fraktbyggnader	0,00	0,25	2,13	2,38
Delsumma	35,33	13,58	7,91	56,82
Ny terminalbyggnad	12,64	12,39	2,97	28,01
TOTALT	54,62	25,98	11,82	92,42

Sedan har kommissionen endast behållit den del av dessa investeringar som den anser hör ihop med de ekonomiska verksamheterna. Man har alltså inte tagit med följande:

- Inhägnaden av den del av flygplatsområdet som man når efter poliskontroller och där framför allt flygplanen finns (jfr förklaringarna i skäl 365).
- Kontrolltornet (jfr förklaringarna i skäl 365).
- 7 % av investeringskostnaderna med anknytning till den nya terminalbyggnaden (jfr förklaringarna i skäl 366).

Kommissionen har kommit fram till följande investeringsplan:

Tabell 14

Kostnaden för investeringar i verksamheter av ekonomisk natur som kommissionen tagit hänsyn till för beräkningen av nettonuvärdet för åtgärden från 2002

	(i miljoner euro)				
	Ekonomisk del (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Expropriation (saldo första etappen)	100	0,55	0,00	0,00	0,55
Köp av ny mark	100	3,59	0,00	0,00	3,59

(i miljoner euro)

	Ekonomisk del (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Saldo ny mark	100	0,00	0,00	0,94	0,94
Renovering (SABCA)	100	1,39	0,00	0,00	1,39
Avdrag, regleringar och diverse	100	1,12	0,00	0,00	1,12
Delsumma		6,64	0,00	0,94	7,59
Renovering av tekniska och administrativa lokaler	100	1,55	0,00	0,00	1,55
Inhägnad av flygplatsområdet	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Trafikledningsutrustning för ankomst och taxi	100	0,42	0,00	0,00	0,42
Ombyggnad av avloppsrännor	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Utbyggnad av flygfotogenstationen	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Bortskaffande av avfall	100	0,12	0,00	0,00	0,12
Ombyggnad av den södra taxibanan	100	0,50	0,00	0,00	0,50
Parkering vid kyrkogården	100	0,03	0,00	0,00	0,03
Branddetektering i den underjordiska parkeringen för passagerarnas bilar	100	0,17	0,00	0,00	0,17
Dränering/rening	100	5,18	0,00	0,00	5,18
Energi- och telekomutrustning	100	2,01	0,00	0,00	2,01
Tekniktunnel	100	0,74	0,45	0,00	1,19
Arbetsväg	100	0,00	0,00	0,82	0,82
Vägbankar i området	100	6,20	1,86	0,62	8,68
Förlängning av start- och landningsbanan	100	9,92	2,48	0,00	12,39

(i miljoner euro)

	Ekonomisk del (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Norra taxibanan och avfart från start- och landningsbanan	100	2,48	3,72	1,02	7,21
Uppställningsplats för flygplanen och reparation av stenbeläggning	100	4,96	2,48	0,00	7,44
Navigeringsystem	100	0,00	0,50	3,07	3,57
Stöd till bränslehangar	100	0,25	1,61	0,00	1,86
Kontrolltorn	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Kontors- och fraktbyggnader	100	0,00	0,25	2,13	2,38
Delsumma		35,06	13,34	7,66	56,06
Ny terminalbyggnad	93	11,76	11,53	2,77	26,05
TOTALT		53,46	24,86	11,37	89,69

Enligt kommissionens beräkningar stod investeringarna i de verksamheter av ekonomisk natur som inledningsvis planerades för 89 690 000 euro, det vill säga 97 % av de investeringar som planerades från början.

- (432) Till dessa investeringar bör man lägga till Sowaers underhållskostnader och driftsutgifter som kan tillskrivas de ekonomiska verksamheterna vid flygplatsen i Charleroi, enligt vad som planerades av regionen/Sowaer ⁽¹⁵³⁾. Med tanke på att 97 % av de investeringar som inledningsvis planerades rörde ekonomiska verksamheter ⁽¹⁵⁴⁾ har kommissionen multiplicerat de underhållskostnader och driftsutgifter som anges på sida 10 i Sowaers verksamhetsplan, som fanns bifogad till regionens beslut av den 23 maj 2001, med 0,97. För driftsutgifterna anser kommissionen, på grundval av de uppgifter som lämnats av regionen, att 29 % av utgifterna för flygplatserna i Charleroi och Liège kan tillskrivas Charleroi.

Tabell 15

Totala underhållskostnader (A) och driftsutgifter (B) för Sowaer som kan tillskrivas de ekonomiska verksamheterna vid flygplatsen i Charleroi

(i miljoner euro)

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

⁽¹⁵³⁾ Jfr sida 10 i Sowaers verksamhetsplan som bifogades till beslutet från regionen Vallonien av den 23 maj 2001.

⁽¹⁵⁴⁾ Jfr slutet av skäl 431.

- (433) Man bör även lägga till den del av bidraget för "brandförvar/underhåll" som kan tillskrivas de ekonomiska verksamheterna. Kommissionen anser att 10 % av de utgifter som ersätts av bidraget för "brandförvar/underhåll", enligt vad som anges i BSCA:s verksamhetsplan från 2002, är av ekonomisk natur.

Tabell 16

Del av bidraget för "brandförvar/underhåll" som ersätter de ekonomiska verksamheterna

(i miljoner euro)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0,33	0,34	0,35	0,39	0,40	0,44	0,44	0,48	0,49	0,50	0,51	0,52	0,53	0,54

- (434) För att fastställa de utgående kassaflöden som ska beaktas för beräkningen av nettonuvärdet för åtgärden från 2002 har kommissionen summerat de sista raderna i tabell 14, tabell 15 och tabell 16.

Tabell 17

Utgående kassaflöden fram till 2015 som beaktats av kommissionen för beräkningen av nettonuvärdet för åtgärden från 2002

(i miljoner euro)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
55,10	26,53	13,05	2,45	2,47	2,52	2,53	2,58	3,44	3,46	3,48	3,50	3,52	3,54

- (435) För att beräkna projektets nettonuvärde bör man fastställa vilka intäkter som förväntades. Dessa förväntade intäkter utgörs av den rörliga delen av koncessionsavgiften från BSCA såsom den fastställs i artikel 11.1 i avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002, det vill säga 35 % av BSCA:s luftfartsintäkter med ett tak som utvecklas med tiden. Med tanke på prognoserna med avseende på luftfartsintäkterna kunde det förväntas att den rörliga avgiften skulle ha ett tak fram till 2015. Detta tak fastställdes år 2002 till 883 689 euro och ska höjas med 2 % om året fram till 2006, och sedan alltså uppgå till 2 651 067 euro år 2007, eftersom även detta belopp ökades med 2 % per år. Det föreskrevs i avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002 att dessa belopp skulle ses över från och med 2015. Kommissionen har utgått från att detta tak skulle slopas från och med 2015 (om kommissionen utgick från att taket skulle behållas efter 2015 skulle den ha konstaterat ett nettonuvärde för åtgärden som understiger det föregående).

Tabell 18

Ingående kassaflöden fram till 2015 som beaktats av kommissionen för beräkningen av nettonuvärdet för åtgärden från 2002

(i miljoner euro)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0,88	0,90	0,92	0,94	0,96	2,65	2,70	2,76	2,81	2,87	2,93	2,99	3,05	3,11

- (436) Kommissionen har beräknat de nettokassaflöden (ingående minus utgående) som man tagit hänsyn till för beräkningen av nettonuvärdet för åtgärden från 2002 genom skillnaden mellan den sista raden i tabell 18 och tabell 17.

Tabell 19

Nettokassaflöden (ingående minus utgående) fram till 2015 som beaktats av kommissionen för beräkningen av nettonuvärdet för åtgärden från 2002

(i miljoner euro)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
- 54,21	- 25,63	- 12,13	- 1,52	- 1,51	0,13	0,17	0,18	- 0,63	- 0,59	- 0,56	- 0,52	- 0,48	- 0,44

ii) Diskonteringsränta som beaktats för beräkningen av nettonuvärdet för åtgärden från 2002

(437) Såsom förklaras i skäl 424 har kommissionen för att fastställa diskonteringsräntan uppskattat den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden för Sowaer vid den tidpunkt då åtgärden beviljades. Uppskattningen bygger på följande uppgifter och antaganden:

— En skuldsättningsgrad på 30 % för Sowaer ⁽¹⁵⁵⁾ och alltså en andel av finansieringsskulden (r_D) på 23 %.

— En skuldkostnad före skatt (k_D) som motsvarar Sowaers vägda genomsnittliga skuldkostnad före skatt 2002, det vill säga mellan 4,9 och 5,5 %.

— En riskpremie (Δk) på 5,51 % ⁽¹⁵⁶⁾.

— En beta ⁽¹⁵⁷⁾ på mellan 0,91 och 1,23 ⁽¹⁵⁸⁾.

— När det gäller kostnaden för egna medel, en kostnad före skatt för det riskfria kapitalet (r_f) på mellan 5,16 och 5,37 % ⁽¹⁵⁹⁾.

— En skattesats (t) på 40,2 %.

På grundval av dessa uppgifter och antaganden kan kommissionen beräkna den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden (C), enligt följande klassiska formel:

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

Där kapitalkostnaden (k_E) erhålls genom prissättningsmodellen för kapitaltillgångar (CAPM) enligt följande formel:

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

På grundval av denna formel och ovannämnda antaganden anser kommissionen att en diskonteringsränta på 9 % utgör en rimlig ränta.

iii) Resultatet av beräkningen av nettonuvärdet

(438) De nettokassaflöden som anges i tabell 19 diskonterade med en ränta på 9 % motsvarar ett nettonuvärde på - 83,7 miljoner euro.

⁽¹⁵⁵⁾ Det rör sig om en efterhandsanalys baserad på Sowaers balansräkning för 2002. Skuldsättningsgraden för lufttransportföretag är i genomsnitt 35 % enligt Damodaran: *Risk Premiums for Other Markets*, 2001 (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>)

⁽¹⁵⁶⁾ Källa: Damodaran: *Risk Premiums for Other Markets*, 2001 (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>)

⁽¹⁵⁷⁾ Betakoefficienten är en nyckelfaktor för prissättningsmodellen för kapitaltillgångar. Den mäter lönsamheten för en tillgång i förhållande till marknaden.

⁽¹⁵⁸⁾ Se fotnot 156.

⁽¹⁵⁹⁾ Ränta på tioåriga belgiska obligationer i april 2002.

- (439) För beräkningen av nettonuvärdet under koncessionens hela varaktighet bör man tillskriva projektet ett slutvärde 2015. Detta gör man genom att utgå från att från och med 2015 kommer ett kassaflöde motsvarande genomsnittet för 2013–2015 att öka med 2 % om året. Om man antar att taket för den rörliga delen av koncessionsavgiften slopas från och med 2016 är de värden som ska beaktas kassaflödena utan ett tak under 2013–2015. På grundval av dessa antaganden har kommissionen beräknat att slutvärdet för projektet år 2015 skulle kunna uppskattas till 8,07 miljoner euro.
- (440) Nettonuvärde för åtgärden från 2002 uppgår till – 75,63 miljoner euro. Eftersom detta nettonuvärde är negativt slår kommissionen fast att avtalen från 2002 alltså inte överensstämmer med marknadsekonomitestet och ger BSCA en fördel jämfört med dess konkurrenter.

2. Selektivitet

- (441) I enlighet med avtalen från 2002 beslutade sig regionen/Sowaer för att ställa den mark och de infrastrukturer som tillhör flygplatsen i Charleroi till BSCA:s förfogande, genom att åta sig att utveckla denna infrastruktur i överensstämmelse med det investeringsprogram som bifogades till avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002, och att utföra större underhålls- och reparationsarbeten, liksom att betala BSCA ett bidrag för vissa tjänster med anknytning till flygplatsverksamheten, i utbyte mot en koncessionsavgift som underskrider vad en marknads-ekonomisk aktör skulle ha begärt.
- (442) Kommissionen noterar att åtgärden endast har beviljats BSCA.
- (443) Enligt Belgien ⁽¹⁶⁰⁾ förekommer det med säkerhet ingen diskriminering på regionnivå gällande bidraget till vissa tjänster med koppling till flygplatsverksamheten ⁽¹⁶¹⁾. För övrigt menar Belgien att säkerhets- och trygghetsuppdragen vid de flygplatser som tillhör den flamländska regionen utförs av regionen själv.
- (444) Kommissionen anför dock följande synpunkter.
- (445) Eftersom fördelen erhålls i och med att koncessionsavgiften är lägre än vad en marknadsekonomisk aktör skulle ha krävt för tillhandahållandet av infrastrukturerna, tjänsterna och bidraget bör man först och främst granska om den åtgärd som beviljats BSCA utgör en selektiv fördel. Mot denna bakgrund räcker det inte att det faktum att regionen betalat detta bidrag till andra flygplatser som den förvaltar på ett icke-diskriminerande sätt. Det bör fastställas att regionen har beviljat samma åtgärd till andra flygplatser som den förvaltar genom att godta en avgift som understiger marknadsavgiften på samma villkor som de som beviljats till BSCA. Belgien har inte bevisat detta.
- (446) Även om Belgien skulle kunna bevisa detta konstaterar kommissionen att en sådan åtgärd ändå skulle ge BSCA en selektiv fördel eftersom denna åtgärd skulle gynna en viss ekonomisk sektor (det vill säga sektorn förvaltning av flygplatser) och alltså inte är en allmän åtgärd ⁽¹⁶²⁾. I synnerhet gynnas inte förvaltarna av andra transportsätt av en sådan fördel.
- (447) Följaktligen slår kommissionen fast att åtgärden ger BSCA en selektiv fördel.

ii) Investeringsbeslutet från 2003

1. Tillämpning av marknadsekonomitestet

- (448) Regionen hade kunnat hålla sig till programmet från 2002. För beslutet från april 2003 finns alltså ett kontrafaktiskt scenario som består av att regionen håller sig till det investeringsprogram som fanns bifogat till avtalet mellan Sowaer och BSCA. Kostnaderna för investeringsbeslutet från 2003 för regionen/Sowaer motsvarar alltså de ytterligare kostnaderna utöver de kostnader som planerades i "investeringsprogrammet" från 2002.

⁽¹⁶⁰⁾ Not från Belgien – svar från Vallonien på begäran om upplysningar av den 14 januari 2014 (fråga 13), som togs emot av kommissionen den 7 februari 2014.

⁽¹⁶¹⁾ Belgien kallar dessa tjänster för "icke-ekonomiska tjänster".

⁽¹⁶²⁾ Dom av den 2 juli 1974 i mål 173/73, Italien mot kommissionen, REG 1974, s. 709, ECLI:EU:C:1974:71.

- (449) För att granska om en marknadsekonomisk aktör skulle ha fattat investeringsbeslutet från 2003 bör man bestämma om nettonuvärdet för åtgärden från 2003 är positivt.
- (450) Skillnaderna mellan planen från 2003 och den från 2002 rör både prognoserna gällande investeringarna och det förväntade passagerarantalet.
- (451) Vad gäller investeringarna noterar kommissionen en skillnad för posterna ”ny terminal” och ”parkering”, såväl i fråga om beloppen som datumen för dessa investeringar. Investeringarna i parkeringen och terminalen höjdes 2002 i den inledande investeringsplanen och 2004 i investeringsplanen från 2003. Kommissionen konstaterar alltså att det förekom en förskjutning på två år mellan de båda planerna i fråga om investeringarna. På grundval av de uppgifter som tillhandahållits av Belgien anser kommissionen för övrigt att den ekonomiska delen av investeringarna i parkeringen och terminalen uppgår till 93 %. De ytterligare investeringsbelopp som följer av åtgärden från 2003 motsvarar alltså följande jämförelse:

Tabell 20

Ytterligare investeringsbelopp med en förskjutning på två år som följer av åtgärden från 2003

(i miljoner euro)

	2003	2004	2005	2006	2007
Ny terminal	1,6	14	17	9,4	—
Bilparkering	0,8	6	6	5	1,2
Totalt	2,4	20	23	14,4	1,2
ekonomisk del	2,23	18,60	21,39	13,39	1,12
	2001	2002	2003	2004	2005
Investeringar enligt planen från 2001/2002	0,23	11,53	11,53	2,77	0,00
Ytterligare investeringsbelopp (med en förskjutning på två år)	2,00	7,07	9,86	10,63	1,12

- (452) Vad gäller passagerartrafiken noterar kommissionen en skillnad mellan den passagerarnivå för 2003 som förväntades 2002 (1,47 miljoner) och under 2003 (1,7 miljoner). Kommissionen anser alltså att det förväntades att de ytterligare investeringarna skulle leda till 16 % fler passagerare (1,7/1,47) under hela perioden. Detta passageraröverskott skulle inte leda till något inkomstöverskott för perioden 2003–2015 eftersom det förväntades att taket för den rörliga koncessionsavgiften redan skulle ha uppnåtts för dessa år. Denna trafikökning har emellertid en inverkan på intäkterna från och med 2016 och alltså på flygplatsens slutvärde 2015.
- (453) Såsom förklaras i skäl 424 har kommissionen för att fastställa diskonteringsräntan uppskattat den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden för Sowaer vid den tidpunkt då åtgärden beviljades. Uppskattningen bygger på följande uppgifter och antaganden:

— En skuldsättningsgrad på 30 % för Sowaer ⁽¹⁶³⁾ och alltså en andel av finansieringsskulden (r_D) på 23 %.

⁽¹⁶³⁾ Se fotnot 155.

- En skuldkostnad före skatt (k_D) som motsvarar Sowaers vägda genomsnittliga skuldkostnad före skatt 2002, det vill säga mellan 4,9 och 5,5 %.
- En riskpremie (Δk) på 5,64 % ⁽¹⁶⁴⁾.
- En beta på mellan 0,91 och 1,25 ⁽¹⁶⁴⁾.
- När det gäller kostnaden för egna medel, en kostnad före skatt för det riskfria kapitalet (r_f) på mellan 4,3 och 4,7 % ⁽¹⁶⁵⁾.
- En skattesats (t) på 33,99 %.

På grundval av dessa uppgifter och antaganden kan kommissionen beräkna den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden (C), enligt följande klassiska formel:

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

Där kapitalkostnaden (k_E) erhålls genom prissättningsmodellen för kapitaltillgångar (CAPM) enligt följande formel:

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

På grundval av denna formel och ovannämnda antaganden anser kommissionen att en diskonteringsränta på 9,5 % utgör en rimlig ränta.

- (454) Med hänsyn tagen till investeringarna för perioden 2003–2007 och den förväntade inkomsten i form av slutvärdet 2015 leder beräkningen av nettonuvärdet på grundval av en vägd genomsnittlig kapitalkostnad på 9,5 % till ett värde på – 19,81 miljoner euro. Investeringsbeslutet från 2003, liksom det från 2002, klarar alltså inte marknadsekonomitestet.

2. Selektivitet

- (455) Kommissionen noterar att åtgärden endast har beviljats BSCA. Följaktligen slår kommissionen fast att åtgärden ger BSCA en selektiv fördel.

iii) Avtalen från 2006

- (456) Avtalen från 2006 har

- ändrat parametrarna för de tjänster som BSCA erhåller ett bidrag för från regionen och infört ett tak för detta bidrag,
- ändrat villkoren för beräkning av det rörliga beloppet av koncessionsavgiften, samtidigt som man behållit taket på den nivå som fastställs genom avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002.

- (457) Vad gäller de förväntade kostnaderna för åtgärderna från 2006 gjorde åtgärderna från 2006, genom att införa ett tak för bidraget från regionen, det möjligt att även ur ett förhandsperspektiv begränsa höjningen av bidraget och på så sätt sänka kostnaderna för regionen/Sowaer som helhet jämfört med den situation som rådde tidigare.

- (458) Vad gäller de intäkter som förväntades från åtgärderna från 2006 bör det framhållas att enligt Belgien beslutades det att ändra villkoren för beräkning av det rörliga beloppet av koncessionsavgiften på så sätt att de bolag som förvaltar flygplatserna (och alltså BSCA), som hade fått rätt att fastställa nivån på flygplatsavgifterna, inte kunde

⁽¹⁶⁴⁾ Se fotnot 156.

⁽¹⁶⁵⁾ Ränta på tioåriga belgiska obligationer i april 2003.

sänka den avgift som skulle betalas till Sowaer (denna avgift fastställdes dittills i förhållande till flygplatsavgifterna). Enligt Belgien ville inte Sowaer och BSCA att avtalen från 2006 skulle ändra den ekonomiska balans som fastställdes genom avtalen från 2002. Detta är anledningen till varför

— taket för åtgärderna förblev oförändrat,

— en skyddsklausul infördes, där det fastställdes att ”i händelse av särskilda omständigheter eller en rättslig ändring, som inte beror på parternas viljor, och som på ett djupgående sätt kan förändra avtalets ekonomiska ramar på bekostnad av en av parterna, ska parterna i godo enas om hur avtalet ska ändras för att återupprätta jämvikten mellan deras ömsesidiga prestationer, samtidigt som de skyddar sina respektive intressen, i samråd med regionen Vallonien”.

(459) Kommissionen anser i att det i själva verket var rimligt för Sowaer att förhandla med BSCA om en ändring av villkoren för beräkning av det rörliga beloppet av koncessionsavgiften så att BSCA inte kunde ändra nivån på det rörliga beloppet av koncessionsavgiften genom att sänka flygplatsavgifterna ⁽¹⁶⁶⁾. Dessutom konstaterar kommissionen att utan frakten uppgick det tak som infördes genom åtgärderna från 2006 till 637 689 passagerare år 2006 och 1 737 378 passagerare år 2007, medan flygplatsen i Charleroi redan hade 2 170 000 passagerare år 2006. Följaktligen borde bibehållandet av taket för det rörliga beloppet av koncessionsavgiften på en oförändrad nivå göra det möjligt att bibehålla Sowaers intäktsnivå. Under särskilda omständigheter som leder till en sänkning av det rörliga beloppet av koncessionsavgiften kunde Sowaer omförhandla med BSCA för att komma fram till ändringar som kunde införas för att återställa jämvikten mellan de ömsesidiga prestationerna. Åtgärderna från 2006 borde därför inte i förväg kunna minska regionens/Sowaers intäkter.

(460) Åtgärderna från 2006 borde alltså göra det möjligt att begränsa kostnaderna för regionen/Sowaer som helhet (457), samtidigt som deras intäkter behålls (jfr skäl 459). Kommissionen slår fast att dessa åtgärder uppfyller marknadsekonomitestet. De utgör följaktligen inte ett statligt stöd. Denna åtgärd utesluts därför från den senare analysen.

iv) Ändringen från 2008 av avtalet mellan regionen och BSCA

(461) Ändringen av avtalet mellan regionen och BSCA av den 15 januari 2008 förpliktigade regionen att betala för nya tjänster av ekonomisk natur (lotsning etc.) med hjälp av bidraget för vissa tjänster med anknytning till flygplatsverksamheten. Regionen hade dessförinnan stått direkt för dessa verksamheter.

(462) Enligt Belgien var regionen/Sowaer som helhet intresserad av denna överföring av befogenheter, även om de åtog sig att stå för de kostnader som är förknippade med detta, eftersom man kunde förvänta sig en sänkning av kostnaderna då dessa tjänster skulle tillhandahållas av BSCA istället för direkt av regionen.

(463) Till stöd för denna ståndpunkt nämner Belgien motiveringen till utkastet till det dekret ⁽¹⁶⁷⁾ där ansvaret för säkerhets- och trygghetsuppgifterna överfördes till BSCA, liksom en rapport från det vallonska parlamentet av den 6 december 2007 gällande samma dekret.

(464) I motiveringen till detta utkast till dekret tar man upp målen med överföringen av säkerhets- och trygghetsuppgifterna till de bolag som förvaltar de vallonska flygplatserna, nämligen att

— erhålla stordriftsfördelar,

— göra de investeringar som regionen samtyckt till lönsamma,

— göra förvaltningsbolagen ansvariga för förvaltningen och finansieringen av utförandet av de operativa uppgifterna,

— uppnå en skattemässig optimering av de tjänster som tillhandahållits av dessa dotterbolag.

⁽¹⁶⁶⁾ Samtidigt som till exempel avgifterna för marktjänsterna höjs för att upprätthålla sina totala intäkter.

⁽¹⁶⁷⁾ Dekret av den 19 december 2007 om ändring av dekretet av den 23 juni 1994 om inrättande och drift av flygplatserna i regionen Vallonien.

- (465) När det gäller den sista punkten har Belgien förtydligat att det rörde sig om att få tillbaka momsen på tjänsterna från underleverantören BSCA Security (för säkerhetsuppdraget), som regionen inte kunde få tillbaka i motsats till BSCA.
- (466) Belgien nämner också en rapport ⁽¹⁶⁸⁾ från Valloniens parlament om utkastet till dekretet, där ministern för bostäder, transport och regional utveckling i regionen Vallonien anger att
- den potentiella samlade vinsten från den samordnade förvaltningen ⁽¹⁶⁹⁾ för Valloniens budget fram till 2015 ligger på mellan 12 miljoner (om man utgår från att strategin inte ändras) och 32 miljoner euro (om man utgår från att man rekryterar nya representanter istället för att anlita underleverantörer),
 - vad gäller momsen skulle de nya strukturerna göra det möjligt att få tillbaka momsen (det vill säga 21 % av 7 miljoner varje år).
- (467) Slutligen menar Belgien att tjänsterna med anknytning till säkerhetskontrollerna varierar kraftigt mellan olika tidpunkter på dagen och under året i förhållande till antalet passagerare som besöker flygplatsen. När dessa uppdrag utfördes av regionen var den sistnämnda tvungen att säkerställa en ständig närvaro även när verksamheten gick ner, eftersom den var bunden av tjänsteföreskrifterna. Däremot kunde arbetstiderna för BSCA:s anställda och de anställda vid dess underleverantör BSCA Security anpassas i förhållande till flygplatsens verksamhet.
- (468) Kommissionen anser att en marknadsekonomisk aktör rimligen skulle ha bett BSCA att ta över dessa verksamheter och ersatt BSCA för de kostnader som uppstår (istället för att fortsätta att utföra verksamheterna själv), i den mån som denne kan uppnå sänkta kostnader. De uppgifter som Belgien lämnat är tillräckliga för att bevisa att en sådan sänkning av kostnaderna kunde förväntas av åtgärden. Kommissionen drar slutsatsen att åtgärden klarar marknadsekonomitestet och därför inte utgör ett statligt stöd. Denna åtgärd utesluts därför från den senare analysen.
- b) Tillämpning av marknadsekonomitestet på den kapitalökning som tecknades av Sowaer i december 2002
- (469) Den 3 december 2002 sköt Sowaer till en summa på de 3 808 660 euro och köpte på så sätt 6 143 av BSCA:s aktier, motsvarande 49,23 % av BSCA:s kapital, till ett pris av 620 euro per aktie.
- (470) I sin analys av verksamhetsplanen från 2002 uppgav konsultföretaget Deloitte & Touche att regionen/Sowaer hade agerat som en försiktig investerare eftersom de medel som investerades i BSCA beräknades ge en avkastning på cirka 27 % med tanke på de resultat som väntades för BSCA under perioden 2001–2010 ⁽¹⁷⁰⁾.
- (471) Enligt kommissionens beräkningar på grundval av BSCA:s verksamhetsplan från 2001 uppgick BSCA:s nettonuvärde efter kapitaltillskottet till 65,6 miljoner euro. Med hänsyn tagen till det totala antalet aktier efter kapitaltillskottet motsvarar detta nettonuvärde ett värde per aktie på 5 287 euro, vilket är mycket högre än det pris på 620 euro per aktie som betalades.
- (472) Dessa uppgifter tyder alltså på att den kapitalökning som tecknades av Sowaer i december 2002 överensstämmer med marknadsekonomitestet. Dock anser sig kommissionen inte kunna utesluta att denna kapitalökning har gett BSCA en ekonomisk fördel. I själva verket menar kommissionen att denna kapitalökning skedde kort efter det att avtalen från 2002 beviljades och att dessutom BSCA:s förluster, som gjorde kapitalökningen nödvändig, är

⁽¹⁶⁸⁾ Rapport som lades fram för kommittén för fysisk planering, transport, energi och bostäder vid Valloniens parlament av M. E Stoffels den 6 december 2007 om utkastet till dekret om ändring av dekretet av den 23 juni 1994 om inrättande och drift av flygplatserna i regionen Vallonien.

⁽¹⁶⁹⁾ Samordnad förvaltning innebär att man anförtror de bolag som förvaltar flygplatserna den totala kontrollen över behandlingen av kunden, inbegripet säkerhets- och trygghetsuppgifterna.

⁽¹⁷⁰⁾ Enligt av rapporten från Deloitte & Touche "framgår det av denna analys att den genomsnittliga årliga avkastningen på de medel som investerats på grundval av den korrigerade affärsplanen för en prognosperiod på tio år uppgår till 27 %" och att "denna avkastningsnivå bör jämföras med marknadsrisken för denna verksamhetstyp på 15 % per år".

kopplade till den allmänna ekonomin hos det system som definierats genom avtalen från 2002. Dessa har dock gett BSCA en fördel. Följaktligen utesluter kommissionen inte att kapitaltillskottet från 2002 också har kunnat ge BSCA en ekonomisk fördel. Om en sådan fördel existerar har den bara beviljats BSCA och är följaktligen selektiv.

6.1.3 Användning av statliga medel och möjligheten att tillskriva staten åtgärderna

(473) I detta avsnitt granskar kommissionen om avtalen från 2002, kapitaltillskottet från 2002 och investeringsbeslutet från 2003 utgör åtgärder som har beviljats med hjälp av statliga medel. För detta ändamål kommer kommissionen att fastställa i) om regionens och Sowaers medel är statliga medel och ii) om Sowaers beslut om åtgärderna kan tillskrivas de offentliga myndigheterna.

6.1.3.1 Statliga medel

(474) De medel som regionen Vallonien förfogar över i egenskap av regional myndighet ⁽¹⁷¹⁾ utgör statliga medel.

(475) Sowaer tillhör regionen till 100 % och står under dess ensamma kontroll, och de medel som Sowaer förfogar över för att utföra de uppdrag som Sowaer tilldelats av regionen utgör statliga medel.

(476) Följaktligen har de åtgärder som beviljats BSCA beviljats med hjälp av statliga medel.

6.1.3.2 Möjligheten att tillskriva staten åtgärderna

(477) Eftersom regionen Vallonien är en regional myndighet ⁽¹⁷²⁾ kan de beslut som den fattar tillskrivas staten.

(478) När det gäller de beslut som fattats av Sowaer anser kommissionen, på grundval av i synnerhet Stardust-domen ⁽¹⁷³⁾, att ansvaret för dessa beslut kan fastställas på grundval av följande uppgifter:

a) Allmänna inslag

- Vilket preciseras i skälet om avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002 är Sowaer ett "specialiserat bolag som agerar genom ett delegerat uppdrag i regionen Valloniens namn".
- Sowaer ägs till 100 % av regionen Vallonien och står under dess ensamma kontroll.
- Styrelsen består uteslutande av representanter från regionen.
- Sowaer har i synnerhet fått i uppdrag av regionen att för dess räkning och under dess kontroll genomföra de investeringsprogram som godkänts av den vallonska regeringen.
- Liksom Belgien har preciserat ⁽¹⁷⁴⁾ godkände den vallonska regeringen i egenskap av hundra procentig aktieägare i Sowaer investeringsprogrammet och därefter dess genomförande.
- Sowaer förvaltar för regionen Valloniens räkning det finansiella deltagandet i de bolag som förvaltar flygplatserna (bland annat BSCA) för att garantera ett offentligt innehav i förvaltningsbolagen och att deras strategi överensstämmer med den vallonska regeringens riktlinjer.

b) Särskilda inslag hos de granskade åtgärderna

i) Avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002

(479) Genom ett beslut av den 23 maj 2001 godkände Valloniens regering Sowaers finansieringsplan. Denna finansieringsplan inbegrep ett investeringsprogram för flygplatsen i Charleroi. Det är detta program som bifogades till avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002.

⁽¹⁷¹⁾ Tribunalens dom av den 12 maj 2011 i de förenade målen T-267/08 och T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, REU 2011, s. II-1999, ECLI:EU:T:2011:209, punkt 108.

⁽¹⁷²⁾ *Idem*.

⁽¹⁷³⁾ Domstolens dom av den 16 maj 2002 i mål C-482/99, Franska republiken mot Europeiska kommissionen (Stardust Marine), REG 2002, s. I-4397, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽¹⁷⁴⁾ Belgiens meddelade av den 21 september 2011 (fråga 2).

(480) Det belopp av avgiften som återstår för BSCA att betala för tillhandahållandet av infrastrukturen och utförandet av vissa tjänster beror på bidraget från regionen till BSCA för täckande av standardavgiften.

ii) Investeringsbeslutet från 2003

(481) Genom ett beslut av den 3 april 2003 beslutade regeringen om investeringsprogrammet från 2003.

iii) Den kapitalökning som Sowaer tecknade 2002

(482) I sitt beslut av den 23 maj 2001 om Sowaers finansieringsplan godkände regionen principen om successiva kapitaltillskott till de vallonska bolag som förvaltade flygplatserna ⁽¹⁷⁵⁾. Sowaers finansieringsplan förutspådde vid detta datum "ett förvärv av andelar i BSCA på ± 60 miljoner belgiska franc och därefter 3 gånger 30 miljoner fördelat på tre år (ett eget kapital på 600 miljoner där Sowaer äger 25 %, det vill säga 150 miljoner)", dvs. ett kapitaltillskott på 3,718 miljoner euro fördelat på tre år.

(483) Kommissionen slår mot bakgrund av uppgifterna ovan fast att avtalen från 2002, kapitalökningen från 2002 och investeringsbeslutet från 2003 utgör åtgärder som kan tillskrivas staten.

6.1.4 *Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln*

(484) Som förvaltare av flygplatsen i Charleroi konkurrerar BSCA med förvaltarna av de andra flygplatser som betjänar samma upptagningsområde. Kommissionen noterar framför allt att vägavståndet mellan Charlerois flygplats och Bryssels nationella flygplats är 69 km. Vägavståndet till Liège är 78 km, till Lille-Lesquin 121 km och till Maastricht Aachen 126 km ⁽¹⁷⁶⁾. Dessa flygplatser som konkurrerar med Charleroi ligger i Belgien eller i andra medlemsstater.

(485) BSCA:s webbplats bekräftar denna internationella dimension av flygplatsen i Charleroi: den "ligger 45 minuter från centrala Bryssel, söder om Nederländerna, nordväst om Frankrike och om Luxemburg samt väster om Tyskland, två timmars resa från storstäder som Köln, Paris och Amsterdam". I dess upptagningsområde "finns 5 miljoner potentiella passagerare mindre än en timmes resa bort och mer än 15 miljoner mindre än två timmars resa bort" ⁽¹⁷⁷⁾.

(486) Åtgärderna till förmån för BSCA, i den mån som de ger BSCA en ekonomisk fördel, stimulerar flygbolag och passagerare att välja flygplatsen i Charleroi – och alltså dess förvaltare BSCA – snarare än de flygplatser som betjänar samma upptagningsområde, däribland flygplatser i andra medlemsstater. De hotar alltså att snedvrida konkurrensen mellan flygplatsförvaltarna och påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

6.1.5 *Slutsats angående förekomsten av stöd till BSCA*

(487) Mot denna bakgrund anser kommissionen att avtalen från 2002 och investeringsbeslutet från 2003 utgör statliga stöd till förmån för BSCA. Kommissionen utesluter inte att ökningen av BSCA:s kapital som tecknades av Sowaer 2002 likaså kan utgöra ett statligt stöd till förmån för BSCA.

6.2 **Förekomst av statliga stöd till förmån för Ryanair**

(488) För att besluta om åtgärderna till förmån för Ryanair utgör statliga stöd kommer kommissionen först att granska om 2010 års tillägg kan tillskrivas staten (avsnitt 6.2.1), och därefter om övriga åtgärder till förmån för Ryanair ger Ryanair en fördel (avsnitt 6.2.2).

⁽¹⁷⁵⁾ I finansieringsplanen anges att "den utveckling som planeras för BSCA och SAB kommer att kräva kraftiga ökning av det egna kapitalet (utöver den externa finansieringen) och alltså en uppföljning från Sowaers sida".

⁽¹⁷⁶⁾ Avstånd enligt webbplatsen <https://www.google.com/maps>

⁽¹⁷⁷⁾ <http://www.charleroi-airport.com/en/the-airport/location-and-catchment-area/index.html>

6.2.1 Statens ansvar för 2010 års tillägg

(489) I detta avsnitt kommer kommissionen att granska om 2010 års tillägg kan tillskrivas staten. Såsom domstolen slog fast i Stardust- domen ⁽¹⁷⁸⁾: "[D]et faktum att ett offentligt företag kontrolleras av staten är under sådana omständigheter inte tillräckligt för att anse att de åtgärder som företaget vidtagit [...] skall tillskrivas staten. Det är vidare nödvändigt att undersöka om de offentliga myndigheterna skall anses ha varit delaktiga på ett eller annat sätt i dessa åtgärder". I Stardust- domen fastställs även att "det kan härledas ur omständigheterna i det enskilda fallet och det sammanhang i vilket åtgärden vidtagits att en stödåtgärd som vidtagits av ett offentligt företag kan tillskrivas staten".

a) Vad beträffar kapitalinnehavet och de röster som hör ihop med de andelar som emitterats av företaget:

(490) Den 6 december 2010, den tidpunkt då 2010 års tillägg till avtalet med Ryanair ingicks, ägdes BSCA:s kapital enligt följande:

- Till 22,56 % av Sowaer, ett företag som helt och hållet tillhörde regionen och som stod under dess ensamma kontroll.
- Till 27,65 % av Sogepa ("société wallonne de gestion et de participation"), regionens ekonomiska gren för stöd till företag vid omställningar, ett företag som helt och hållet tillhörde regionen och som stod under dess ensamma kontroll.
- Till 19,16 % av Sambrinvest, ett riskkapitalbolag som till 50 % tillhörde regionen och som stod under regionens och de privata aktieägarnas gemensamma kontroll ⁽¹⁷⁹⁾.
- Till 2,32 % av Igretec ("Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques").
- Till 27,65 % av Belgian Airport, ett helt igenom privat bolag bestående av den italienska koncernen Save och det belgiska bolaget Holding Communal SA.

Eftersom Sowaer och Sogepa ägde mer än hälften av aktierna i BSCA och helt och hållet tillhörde regionen ägde de offentliga myndigheterna majoriteten av BSCA:s kapital och förfogade över majoriteten av de röster som hörde ihop med dessa aktier.

b) Vad gäller möjligheten att utse mer än hälften av medlemmarna i styrelsen:

(491) När tillägget av den 6 december 2010 ingicks föreskrev BSCA:s stadgar som då gällde följande ⁽¹⁸⁰⁾:

"BSCA:s styrelse består av högst 19 medlemmar:

- i) 12 styrelseledamöter som utses på förslag av aktieägarna i kategori A ⁽¹⁸¹⁾.
- ii) Fyra styrelseledamöter som utses på förslag av aktieägarna i kategori C ⁽¹⁸²⁾.
- iii) Tre oberoende styrelseledamöter varav två utses på förslag av aktieägarna i kategori A, vars kandidatur ska ha godkänts på förhand av regionen, och en oberoende styrelseledamot som utses på förslag av aktieägarna i kategori C.

Vad gäller de 12 styrelseledamöter som avses i punkt i föreslås två av Sambrinvest, en av Igretec och två av Sogepa.

De kandidaturer som föreslås av aktieägarna i kategori A ska alltid ha godkänts på förhand av regionen Vallonien, dock med undantag av de som föreslås av Igretec, Sambrinvest och Sogepa."

⁽¹⁷⁸⁾ Se fotnot 174.

⁽¹⁷⁹⁾ Jfr Belgiens meddelade av den 13 maj 2014 (svaret på fråga 1).

⁽¹⁸⁰⁾ Artikel 11 i BSCA:s stadgar av den 10 december 2009.

⁽¹⁸¹⁾ Artikel 5 i stadgarna föreskriver att "aktieägaren i kategori A endast får utgöras av regionen Vallonien, eller andra specialiserade bolag som upprättats av den sistnämnda, aktiebolaget Sambrinvest, Sogepa eller Igretec".

⁽¹⁸²⁾ Artikel 5 i stadgarna föreskriver att "aktieägaren i kategori C endast får utgöras av Belgian Airports och de enheter som Belgian Airports fritt får överlåta sina aktier till".

- (492) En majoritet av styrelseledamöterna (12 av 19) utses alltså
- antingen med regionens godkännande (nio styrelseledamöter, varav sju i kategori A och två oberoende styrelseledamöter),
 - eller på förslag av de enheter som regionen utövar ensam kontroll över (tre ledamöter som utses på förslag av Igretec och Sogepa).
- (493) Även om man utesluter de två oberoende styrelseledamöterna utses ändå en majoritet av styrelseledamöterna (tio) antingen med regionens godkännande (sju) eller på förslag av enheter som regionen utövar ensam kontroll över (tre).
- (494) De tre kriterier som fastställs i transparensdirektivet uppfylldes alltså när 2010 års tillägg ingicks. Dessa kriterier gör det dock bara möjligt att anta att de offentliga myndigheterna har ett dominerande inflytande. Vilket preciseras i artikel 2 i transparensdirektivet bör man likaså granska vilka regler som gällde för att fastställa om de offentliga myndigheterna har haft ett dominerande inflytande.
- c) När det gäller vilka regler som gällde för att fastställa om de offentliga myndigheterna har haft ett dominerande inflytande:
- (495) Artikel 4.2.3 i aktieägaravtalet från 2009 mellan å ena sidan Sowaer, Sogepa, Sambrinvest och Igretec, och å andra sidan Belgian Airports (Save), som till viss del återspeglas i artikel 16 i BSCA:s stadgar som gällde vid den tidpunkt då 2010 års tillägg ingicks, föreskriver att styrelseledamöterna i kategori C, som utses på förslag av Belgian Airports, har vetorätt för vissa kategorier av beslut:
- "[...] Besluten ska fattas av styrelsen med enkel majoritet med förbehåll för beslut gällande följande frågor, som dessutom kräver godkännande från samtliga styrelseledamöter i kategori C:
- i) Varje ändring av affärsplanen.
 - ii) Antagande av nya affärsplaner efter utgången av affärsplanen för 2009–2012 och varje ändring av dessa.
 - iii) Varje beslut som avviker från den gällande affärsplanen utan att ändra den formellt.
 - iv) Antagande av bolagets årliga budget (i synnerhet vad gäller utveckling, investeringar, projekt, studier, utrustning, indirekta kostnader och personal) och varje ändring av denna till ett belopp som överskrider 100 000 euro.
 - v) Förslag om att bolagsstämman ska ändra utdelningsstrategin.
 - vi) Godkännande av alla avtal eller överenskommelser mellan bolaget och regionen Vallonien eller varje bolag som direkt eller indirekt kontrolleras av den sistnämnda.
 - vii) Förbindelserna mellan bolaget och Ryanair.
 - viii) Utnämning och avsättning av den verkställande direktören.
 - ix) Varje beslut från bolagets sida om eller med anknytning till uppgifter i ett klagomål från Belgian Airports till Sowaer i enlighet med avtalet om överlåtelse av aktier.
 - x) Varje beslut om förbindelserna mellan BSCA och BSCA Security på säkerhetsområdet (security).
 - xi) Ingående, ändring av villkoren, uppsägning eller överlåtande av alla samriskföretag eller strategiska samarbeten förutom det med Save-aktieägarna eller de bolag som de har koppling till."
- (496) Kommissionen slår fast att när 2010 års tillägg ingicks kunde inget viktigt beslut gällande BSCA:s affärsmässiga förvaltning fattas utan Belgian Airports samtycke. BSCA stod alltså under gemensam kontroll av de privata och offentliga aktieägarna och utsattes således inte för något dominerande inflytande från endast de offentliga aktieägarnas sida.

- (497) I detta avseende bör det noteras att Belgian Airports vetorätt täcker förbindelserna mellan BSCA och Ryanair (jfr punkt iv i skäl 495). Utan Belgian Airports samtycke hade BSCA alltså inte möjlighet att tillämpa eventuella direktiv från de offentliga myndigheterna i fråga om ingåendet av 2010 års tillägg.
- (498) Granskningen av protokollen från styrelsemötena om ingåendet av 2010 års tillägg, framför allt protokollen från sammanträdena av den 25 februari och den 29 april 2010, visar inte heller att det fanns några sådana direktiv.
- (499) Vid dess sammanträde den 25 februari 2010 godkände BSCA:s styrelse enhälligt förslaget om att ingå ett avtal med Ryanair.
- (500) Kommissionen slår fast att BSCA:s beslut om att ingå 2010 års tillägg till avtalet med Ryanair inte kan tillskrivas staten

6.2.2 Tillämpning av marknadsekonomitestet

- (501) För att det ska gå att bedöma om en statlig åtgärd utgör ett stöd måste det avgöras om det mottagande företaget får ekonomiska fördelar som det inte skulle ha erhållit enligt normala marknadsförhållanden ⁽¹⁸³⁾.
- (502) För att fastställa om i) avtalen från 2001, ii) ministerförordningen av den 11 juni 2004 och BSCA:s skrivelse av den 24 juni 2004, iii) 2005 års tillägg och iv) BSCA:s överlåtelse av dess andelar i Promocy ger Ryanair en fördel har kommissionen granskat om den enhet som antagit dessa åtgärder har betett sig som en marknadsekonomisk aktör.

6.2.2.1 Fastställande av vilken enhet som har beviljat åtgärderna

- (503) I punkt 102 i sin dom av den 17 december 2008 om beslutet från 2004 slog tribunalen fast att "kommissionen vägran att göra en samlad prövning av de fördelar som regionen Vallonien och BSCA har beviljat och att tillämpa principen om en privat investerare i en marknadsekonomi på regionen Valloniens åtgärder, trots att de två enheterna har ekonomiska band till varandra, innebär felaktig rättstillämpning".
- (504) För att tillämpa marknadsekonomitestet i) på avtalen från 2001, ii) ministerförordningen av den 11 juni 2004 och BSCA:s skrivelse av den 24 juni 2004, iii) 2005 års tillägg och iv) BSCA:s överlåtelse av dess andelar i Promocy kommer kommissionen alltså, med tanke på de ekonomiska och organisatoriska banden mellan regionen/Sowaer och BSCA vid den tidpunkt då åtgärderna beviljades ⁽¹⁸⁴⁾, att se det som att den enhet som har beviljat åtgärden är den enhet som utgörs av regionen, Sowaer och BSCA (nedan kallad *regionen/Sowaer/BSCA*).
- (505) Följaktligen bör de två avtalen från 2001 betraktas som en enda åtgärd (nedan kallade *avtalen från 2001*). På samma sätt bör ministerförordningen av den 11 juni 2004 och BSCA:s skrivelse av den 24 juni 2004 (nedan kallade *de tillfälliga kommersiella villkoren från 2004*) betraktas som en enda och samma åtgärd.
- (506) För att tillämpa marknadsekonomitestet ska följaktligen även de finansiella flödena mellan de tre enheterna stoppas och deras räkenskaper ska konsolideras.

6.2.2.2 Tillämpning av marknadsekonomitestet

- (507) För att fastställa om de åtgärder som definieras i avsnitt 3.2 överensstämmer med marknadsekonomitestet har kommissionen, i enlighet med punkt 53 i luftfartsriktlinjerna, granskat ⁽¹⁸⁵⁾
- a) om det pris som tas ut för flygplatstjänsterna motsvarar marknadspriset, eller

⁽¹⁸³⁾ Se bland annat domstolens dom av den 29 april 1999 i mål C-342/96, Spanien mot kommissionen, REG 1999, s. I-2459, ECLI:EU:C:1999:210, punkt 41.

⁽¹⁸⁴⁾ Framför allt var BSCA ett offentligt företag när dessa åtgärder beviljades.

⁽¹⁸⁵⁾ Se fotnot 8.

- b) om en i förväg utförd analys visar att avtalen med Ryanair bör leda till en vinstökning för den enhet som utgörs av regionen/Sowaer/BSCA.
- a) Jämförelse mellan de priser som tas ut för flygplatstjänsterna vid Charleroi och marknadspriset
- (508) Kommissionen tvivlar starkt på att man i nuläget kan identifiera ett lämpligt riktmärke för att fastställa ett lämpligt marknadspris för de tjänster som tillhandahålls av flygplatsförvaltarna.
- (509) Tillämpningen av marknadsekonomitestet genom användning av ett genomsnittspris som observerats på andra liknande marknader kan vara avgörande när det går att identifiera ett marknadspris eller härleda det från andra marknadsindikatorer med rimlig säkerhet. Denna metod är dock inte lika användbar när det gäller flygplatstjänster. Kostnads- och intäktsstrukturerna brukar i själva verket variera kraftigt mellan olika flygplatser. Dessa kostnader och intäkter beror på hur utvecklad flygplatsen är, antalet flygbolag som använder flygplatsen, kapaciteten i fråga om passagerartrafik, infrastrukturens skick, regelverket – som kan variera mellan olika medlemsstater – och underskott och kontraktsmässiga åtaganden som flygplatsen har gjort tidigare ⁽¹⁸⁶⁾.
- (510) Liberaliseringen av luftfartsmarknaden gör det dessutom ännu mer komplicerat att göra en jämförande analys. Precis som detta ärende visar behöver kommersiella förbindelser mellan flygplatser och flygbolag inte nödvändigtvis bygga på en offentlig prislista för enskilda tjänster. I realiteten förekommer mycket stor variation i dessa kommersiella förbindelser. De omfattar riskdelning i fråga om besöksfrekvens och det åtföljande kommersiella och finansiella ansvaret, omfattande stimulansmekanismer (till exempel i form av rabatter knutna till antalet flyglinjer eller resenärer) och variationer i fördelningen av risker under avtalens löptid. Transaktionerna är alltså svåra att jämföra på grundval av ett pris per start och landning eller per passagerare.
- (511) Ryanair hävdar att det i stort sett går att tillämpa marknadsekonomitestet genom att utgå från en jämförelse med andra europeiska flygplatsers kommersiella praxis. Ryanair stödjer sig på en studie från Oxera av den 2 oktober 2011 som föreslår att flygplatserna Glasgow Prestwick och Liverpool John Lennon ska användas för jämförelse.
- (512) Kommissionen hyser dock allvarliga tvivel gällande relevansen hos dessa två jämförare för att utvärdera situationen vid flygplatsen i Charleroi, eftersom intäktsstrukturen vid flygplatsen Glasgow Prestwick i hög grad utgår från frakt, vilket saknas vid Charleroi. Dessutom har båda flygplatserna tagit emot offentlig finansiering under de senaste åren.
- (513) Vilket har bevisats ovan omfattar de transaktioner som ska analyseras dessutom flera "priser", dvs. framför allt de olika flygplatsavgifterna, priset på marktjänsterna och, för vissa åtgärder, bidragen till Promocy för betalningen av marknadsföringsåtgärderna. Var och en av dessa transaktioner genererar på så sätt en komplex uppsättning finansiella flöden mellan flygplatsförvaltaren och flygbolaget och dess dotterbolag.
- (514) En jämförelse mellan enbart de flygplatsavgifter som BSCA har tagit ut av Ryanair och de flygplatsavgifter som har tagits ut vid jämförelseflygplatserna skulle alltså inte ge någon användbar indikation på huruvida marknadsekonomitestet uppfylls. För att kunna göra en giltig jämförelse av de transaktioner som omfattas av denna bedömning måste man åtminstone hitta en uppsättning jämförbara transaktioner hos de flygplatser som ingår i jämförelseurvalet, och dessa måste framför allt omfatta likvärdiga marknadsföringstjänster och likvärdiga marktjänster. Det är närmast omöjligt att hitta ett sådant urval av jämförbara transaktioner eftersom de transaktioner som omfattas av denna bedömning är så pass komplexa och specifika, och dessutom är priserna på marktjänster och marknadsföringstjänster sällan offentliga och är svåra att få tillgång till för att använda som grund för en jämförelse.
- (515) Om det ändå skulle gå att använda en giltig jämförande analys för att fastställa huruvida de berörda priserna på de olika transaktioner som omfattas av denna granskning är lika stora som eller högre än de marknadspriser som har fastställts genom urvalet av jämförelsetransaktioner, skulle kommissionen i alla fall inte kunna konstatera att transaktionerna följde marknadspriserna om det visar sig att flygplatsförvaltaren när transaktionerna gjordes kunde förvänta sig att de skulle leda till merkostnader som var högre än de ökade intäkterna. En marknadsekonomisk aktör har i själva verket inget intresse av att erbjuda varor eller tjänster till marknadspris när ett sådant beteende leder till en ytterligare förlust.

⁽¹⁸⁶⁾ Se kommissionens beslut 2011/60/EU av den 27 januari 2010 om statligt stöd C 12/08 (f.d. NN 74/07) – Slovakien – Avtal mellan Bratislava flygplats och Ryanair (EUT L 27, 1.2.2011, s. 24), skäl 88 och 89.

(516) När det gäller denna analys vill kommissionen påminna om att både Belgien och de berörda parterna uppmanades att inkomma med kommentarer på tillämpningen av de nya luftfartsriktlinjerna på detta ärende när de nya luftfartsriktlinjerna antogs. I detta fall har varken Belgien eller de berörda parterna med undantag av Ryanair ifrågasatt kommissionens inställning att det inte går fastställa någon lämplig jämförelsekomponent för att fastställa ett tillförlitligt marknadspris för de tjänster som flygplatser erbjuder flygbolag, eftersom det mest relevanta kriteriet för att bedöma dessa båda parter överenskommelser är en i förväg utförd analys av deras tillkommande lönsamhet.

b) Lönsamhetsanalys i förväg

(517) Mot denna bakgrund anser kommissionen att den metod som förordas generellt i de nya riktlinjerna för statligt stöd till flygplatser och flygbolag för tillämpningen av marknadsekonomitestet på förbindelser mellan flygplatser och flygbolag, det vill säga en lönsamhetsanalys i förväg, ska tillämpas i detta fall. Denna metod är motiverad eftersom en flygplatsförvaltare kan ha ett objektivi t intresse av att göra en transaktion med ett flygbolag när förvaltaren rimligen kan förvänta sig att denna transaktion kommer att öka lönsamheten (eller minska förlusterna) jämfört med en kontrafaktisk situation där transaktionen inte genomförs ⁽¹⁸⁷⁾, och detta oberoende av alla jämförelser med de villkor som flygbolagen erbjuder av andra flygplatsförvaltare eller av de villkor som samma förvaltare erbjuder andra flygbolag.

(518) I punkt 63 i luftfartsriktlinjerna föreskrivs att "[k]ommissionen anser att de överenskommelser som flygbolag ingår med en flygplats kan anses uppfylla marknadsekonomitestet om de i förväg bedöms öka flygplatsens lönsamhet. Flygplatsen bör visa att den när den träffar överenskommelse med ett flygbolag [...], under hela löptiden för överenskommelsen, kan täcka alla de kostnader som följer av överenskommelsen samt få en rimlig vinstmarginal, på grundval av sunda prognoser på medellång sikt." ⁽¹⁸⁸⁾

(519) Kommissionen understryker att det kriterium som tas upp i punkt 63 i luftfartsriktlinjerna speglar logiken bakom marknadsekonomitestet, men att detta kriterium snarare avser de arrangemang som ingås mellan flygplatserna och de specifika flygbolagen än en allmän verksamhetsplan, vilket i regel är fallet för tillämpningen av marknadsekonomitestet, vilket förtydligades först nyligen. Följaktligen medger kommissionen att det kan vara svårt för medlemsstaterna och de berörda aktörerna att lämna in handlingar som är daterade till den tidpunkt då åtgärden beviljades och som exakt motsvarar vad som krävs i punkt 63 i luftfartsriktlinjerna, då dessa arrangemang ingicks flera år tidigare. Kommissionen kommer att ta hänsyn till detta när den tillämpar marknadsekonomitestet på avtalen med Ryanair.

(520) Enligt punkt 64 i luftfartsriktlinjer gäller följande: "Vid bedömningen av om en överenskommelse som en flygplats ingår med ett flygbolag uppfyller marknadsekonomitestet bör de inkomster från icke-luftfartsverksamheter som väntas följa av flygbolagets verksamhet beaktas jämte flygplatsavgifterna, efter avdrag för rabatter, marknadsföringsstöd eller stimulanssystem. Likaså bör samtliga merkostnader som väntas uppstå för flygplatsen till följd av flygbolagets verksamhet på flygplatsen beaktas. [...] Kostnader som flygplatsen måste bära oberoende av överenskommelsen med flygbolaget bör däremot inte beaktas i marknadsekonomitestet." (Fotnoterna har inte återgetts.)

(521) I de ovannämnda luftfartsriktlinjerna anges dessutom följande i punkt 66: "Vid bedömning av överenskommelser mellan flygplatser och flygbolag kommer kommissionen även att ta hänsyn till den omfattning i vilken dessa överenskommelser kan anses utgöra en del av en övergripande strategi från flygplatsens sida för uppnående av lönsamhet på åtminstone lång sikt." ⁽¹⁸⁹⁾

(522) Kommissionen har alltså tillämpat marknadsekonomitestet enligt de principer som beskrivs ovan, på följande åtgärder:

i) Avtalen från 2001

(523) För att fastställa om avtalen från 2001, ur ett förhandsperspektiv, skulle bidra till lönsamheten för den enhet som har beviljat stödet i enlighet med punkt 63 i luftfartsriktlinjerna, har kommissionen fastställt huruvida

⁽¹⁸⁷⁾ Det vill säga om den förväntade marginella lönsamheten för transaktionen är positiv.

⁽¹⁸⁸⁾ Fotnoterna har inte återgetts.

⁽¹⁸⁹⁾ Punkt 66.

nettonvärdet för avtalen från 2001 var positivt för enheten bestående av regionen/Sowaer/BSCA. Det kontrafaktiska scenariot är en situation då avtalen från 2001 inte skulle ha ingåtts eller då regionen/Sowaer/BSCA skulle ha valt att avstå från de intäkter som genererades av den ytterligare trafik som beror på avtalen i fråga, och att inte stå för de kostnader som genereras av samma trafik.

Återskapande av en verksamhetsplan för tillkommande aktiviteter

- (524) Innan avtalen från 2001 upprättade BSCA en verksamhetsplan. Men en del av denna verksamhetsplan täckte inte bara de intäkter som erhöles tack vare den trafik som genererades av Ryanair, utan också de intäkter som erhöles genom den trafik som andra flygbolag genererade. Dessutom fastställde den endast BSCA:s intäkter och kostnader, medan man för att tillämpa marknadsekonomitetet bör se det som att den enhet som ingick avtalen från 2001 med Ryanair är den enhet som består av regionen/Sowaer/BSCA. Denna verksamhetsplan kan alltså användas som ett underlag, men bör omarbetas för att kunna användas för tillämpningen av marknadsekonomitetet.
- (525) Kommissionen har alltså återskapat det som skulle ha varit en verksamhetsplan som upprättats av regionen/Sowaer/BSCA för att utvärdera den lönsamhet som förväntades av dessa avtal, genom att endast ta med intäkterna och kostnaderna för de tillkommande ekonomiska verksamheter som har koppling till dessa avtal. För detta ändamål utgår kommissionen från BSCA:s allmänna verksamhetsplan (som alltså täcker all flygplatsverksamhet och inte bara den specifika effekten av avtalen från 2001) som fanns tillgänglig innan avtalen från 2001 ingicks. Utifrån denna allmänna verksamhetsplan har kommissionen skapat en särskild verksamhetsplan som endast inkluderar tillkommande ekonomiska verksamheter (det vill säga genom att uteslutande ta hänsyn till de intäkter och kostnader som har att göra med Ryanairs trafik) genom att isolera den trafik samt de merkostnader och ökade intäkter som man förväntade sig av avtalen med Ryanair i samband med att de ingicks⁽¹⁹⁰⁾. Kommissionen har sedan lyckats upprätta en verksamhetsplan för enheten bestående av regionen/Sowaer/BSCA genom att lägga till regionens och Sowaers merkostnader och ökade intäkter med anknytning till dessa avtal och genom att neutralisera de interna flödena inom regionen/Sowaer/BSCA.

Väntade merkostnader

Väntade merkostnader för investeringarna

- (526) För att fastställa om en del av investeringskostnaderna borde beaktas i de merkostnader för investeringarna som väntades av avtalen från 2001 har kommissionen i enlighet med punkt 64 i luftfartsriktlinjerna granskat om investeringsprogrammet för flygplatsen i Charleroi beslutades i samband med avtalen från 2001 eller oberoende av dessa avtal.
- (527) Kommissionen konstaterar att i slutet av 90-talet, det vill säga innan avtalen från 2001 undertecknades, önskade regionen utveckla flygplatsen för att öka den ekonomiska verksamheten i området. I sitt uttalande om regionalpolitik som godkändes den 15 juli 1999 erkände det vallonska parlamentet att de regionala flygplatserna utgjorde viktiga centrum för ekonomisk utveckling och skapande av sysselsättning för regionen Vallonien⁽¹⁹¹⁾. I en not av den 8 november 2000 till den vallonska regeringen (denna not var avsedd att informera regeringen om ett beslut om att godkänna investeringsprogrammet) underströk ekonomiministern att man "för att låta flygplatsen spela sin roll som regional ekonomisk hävstång behöver förse den med en komplett infrastruktur inom ramen för en övergripande utveckling".
- (528) Enligt Belgien var det från och med slutet av 90-talet (och alltså före avtalen från 2001) med anledning av de tekniska begränsningar som hörde ihop med den befintliga infrastrukturen⁽¹⁹²⁾ tydligt att en ny terminalbyggnad behövde uppföras i områdets norra del. Viss mark hade redan exproprierats av det interkommunala bolaget Igretec, som ansvarade för att skapa luftfartscentrumet. Regionen hade själv utfört expropriationer under 1990-talet och Igretec lämnade tillbaka denna mark till regionen under 1999. På denna mark uppfördes sedan den nya passagerarterminalen.

⁽¹⁹⁰⁾ Vad gäller de driftmerkostnaderna (personal, diverse inköp) har kommissionen använt uppgifterna om de totala kostnaderna i verksamhetsplanerna och en minskning som gör att man kan utvärdera hur dessa kostnadsposter utvecklas i förhållande till trafiken.

⁽¹⁹¹⁾ Källa: not från den vallonska regeringen som bifogades till protokollet från den vallonska regeringens sammanträde den 8 november 2000.

⁽¹⁹²⁾ Se fotnot 22.

- (529) Vid ett sammanträde den 20 juli 2000 godkände regionen Vallonien riktlinjerna i ett ramavtal om ett flerårigt investeringsprogram för flygplatsen i Charleroi, som i synnerhet nämnde *en ny passagerarterminal*, med en sammanlagd budget på 113 740 000 miljoner euro. Den 8 november 2000 antog regionen ett beslut för att genomföra sitt beslut av den 20 juli 2000, som ändrade förutsättningarna för det fleråriga investeringsprogrammet. Även om dessa beslut inte förpliktigar regionen rent juridiskt visar de att regionen lade fram grunderna för investeringsprogrammet långt innan avtalen från 2001 undertecknades.
- (530) Beslutet av den 8 november 2000 utgår i synnerhet från en not från ekonomiministern, där det hänvisas till två studier som utförts i slutet av 90-talet och början av 2000-talet, som regionen hade beställt:
- En studie som utförts av Internationella luftfartsorganisationen (nedan kallad IATA): denna studie fastställde tre utvecklingsmöjligheter för passagerartrafiken vid flygplatsen i Charleroi, som grundats på antaganden om tillväxt i fråga om antalet passagerare vad gäller reguljärflyg, charter och affärsflyg.
 - En studie som utförts av Tractebel, som slutfördes i april 2000: denna studie syftade till att fastställa en plan för utveckling av infrastrukturerna på grundval av de kommersiella antagandena ("high scenario") i IATA-studien.

Sammanfattningen av dessa studier, som ministern lade framför den vallonska regeringen, hänför sig till allmänna trafikantaganden, som inte presenteras som att de hör ihop med ett visst bolag eller ett visst framtida avtal.

- (531) Den 31 juli 2001 presenterades ett "strategiskt policydokument", som åtföljde BSCA:s verksamhetsplan från 2001, för BSCA:s styrelse. Enligt detta dokument borde BSCA rikta in sig på lågprisbolag och eventuellt flygbolag från öststaterna. I detta dokument underströks det att det var absolut nödvändigt för BSCA att locka till sig nya flygbolag (utöver Ryanair) och att Charleroi borde positionera sig som en potentiell destination för de nya baser som lågprisbolagen skulle öppna i framtiden.
- (532) BSCA:s verksamhetsplan från 2001 intygar också att de nya investeringarna och framför allt uppförandet av den nya terminalbyggnaden inte bara planerades för att bemöta Ryanairs behov, utan för att bemöta behoven hos samtliga flygbolag som flygplatsen i Charleroi skulle kunna locka till sig. Enligt denna verksamhetsplan förmodades antalet avresande passagerare med bolaget Ryanair i själva verket endast växa från 360 000 till 700 000 passagerare fram till 2015 (jfr tabellen i skäl 536). Denna tillväxt antogs i huvudsak ske 2001–2003, det vill säga innan den nya terminalen öppnade, som då planerades till 2005. Regionen och BSCA förväntade sig alltså att den trafikökning som blev möjlig genom dessa investeringar genererades av andra flygbolag än Ryanair.
- (533) Regionen och BSCA utförde alltså inte investeringarna för att särskilt ta emot Ryanairs passagerare, utan för att göra det möjligt att uppnå en omfattande potentiell trafik, som inte var specifikt kopplad till ett flygbolag. Kommissionen slår fast att dessa investeringar inte specifikt kan tillskrivas Ryanair. Följaktligen är det inte relevant att tillskriva de investeringsmerkostnaderna till avtalen från 2001.

Väntade driftsmerkostnader

- (534) De driftsmerkostnader som väntades genom avtalen från 2001 motsvarar de förväntade driftskostnader som direkt kan tillskrivas Ryanair, till vilka kommissionen har lagt till en del av de indirekta förväntade driftskostnaderna i proportion till Ryanair-passagerarnas andel av det totala passagerarantalet. Kommissionen understryker att om nettonuvärdet för avtalen från 2001 enligt detta antagande är positivt stämmer detta än mer om de förväntade merkostnaderna för drift hade fastställts genom en linjär minskning, vilket föreslås i den studie som lämnats in för Ryanairs räkning av Oxera.

Väntade ökade intäkter

- (535) Tvärt emot Ryanairs åsikt uteslöt kommissionens analys alla restvärden från avtalet med Ryanair, eftersom den långsiktiga effekten av marknadsföringen på den totala trafiken vid Charleroi är dåligt dokumenterad och svår att mäta.

(536) Resultaten av beräkningen av nettonuvärdet presenteras i tabell 21. Dessa visar på en vinstökning på grund av Ryanair för samtliga berörda år.

Tabell 21

Kassaflöden som förväntades av åtgärden från 2001

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Antal avresande Ryanair-passagerare	360 000	600 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000
Totalt antal avresande passagerare	384 400	627 800	732 800	797 800	867 800	931 034	1 078 275	1 208 523	1 333 779	1 459 042	1 524 314	1 565 343	1 608 418	1 653 642	1 701 120
Intäkter per avresande passagerare															
Passagerarskatt	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	7,50	7,50	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Ombordstignings-skatt	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Bränsle	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]
Taxfree	[3-4]	[3-4]	[3-4]	[3-4]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Annan handel	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Restauranger	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Parkering	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]
Markttjänster	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]
Kommission/försäljning	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Totalt	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]

- (537) Eftersom vinstökningen som på grund av Ryanair skett alla berörda år kommer avtalets nettonuvärde nödvändigtvis att vara positivt, oberoende av den vägda genomsnittliga kostnaden för det berörda kapitalet.
- (538) Som illustration har kommissionen dock beräknat nettonuvärdet genom att utgå från en genomsnittlig kostnad på 8,7–9 %. Diskonteringsräntan för att beräkna nettonuvärdet för avtalen är den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden för den enhet som beviljar stödet vid den tidpunkt då detta beviljas. I detta fall förs de intäkter och kostnader som har anknytning till avtalet med Ryanair upp på BSCA:s konton. Kommissionen har alltså valt att som diskonteringsränta använda BSCA:s kapitalkostnad. Den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden för BSCA grundas på följande olika antaganden:
- En finansiering som uteslutande består av egna medel.
 - En riskpremie på 5,51 % ⁽¹⁹³⁾.
 - En beta på 0,69 ⁽¹⁹³⁾.
 - En kostnad före skatt för det riskfria kapitalet på mellan 4,9 och 5,2 %.
 - En skattesats på 40,2 %.
- (539) På grundval av en genomsnittlig ränta på mellan 8,7 och 9 %, dvs. 8,85 %, har kommissionen därför slagit fast att nettonuvärdet var positivt och uppgick till 19,5 miljoner euro.

Tabell 22

Nettonuvärdet för åtgärden från 2001

(i miljoner euro)

	Diskonteringsränta på 8,85 %
Nettonuvärde	19,5

Detta positiva nettonuvärde, liksom de positiva bidragen för alla år, visar att man kunde förvänta sig att avtalen från 2001 skulle öka lönsamheten för regionen/Sowaer/BSCA.

- (540) Beträffande regionens åtagande om att ersätta Ryanair för de förluster som bolaget skulle drabbas av på grund av en eventuell ändring av nivån på flygplatsskatterna eller flygplatsens öppettider under åren 2001–2016 noterar kommissionen att denna ersättning inte får överskrida den förlust som Ryanair direkt skulle ådra sig på grund av ändringen. Om man antar att regionen skulle ersätta Ryanair i enlighet med denna bestämmelse skulle Ryanair följaktligen inte befinna sig i en mer gynnsam situation än vad bolaget skulle om regionen hade uppfyllt sitt åtagande. Denna bestämmelse ger alltså inte Ryanair någon ytterligare fördel.
- (541) I överensstämmelse med punkt 66 i luftfartsriktlinjerna utgör för övrigt dessa avtal en del av en övergripande strategi som förmodas göra flygplatsen lönsam, åtminstone på lång sikt. BSCA:s strategi bestod av att utveckla trafiken vid flygplatsen i Charleroi för att i synnerhet öka sina intäkter och på ett bättre sätt täcka sina fasta kostnader och bli lönsam. För detta ändamål beslutade sig BSCA för att specialisera sig på nischen kort- och medeldistansflygningar utan mellanlandningar, framför allt lågprisflygningar. BSCA grundade denna strategi på de studier som anförtrots externa konsulter i slutet av 90-talet. I enlighet med dessa studier ⁽¹⁹⁴⁾ hade flygplatsen i Charleroi av komparativa fördelar som gynnade en utveckling inom detta segment, i synnerhet dess låga kostnader. Enligt ett "strategiskt policydokument" från BSCA av den 31 juli 2001 hade BSCA som mål att uppnå 2,5–3 miljoner passagerare ⁽¹⁹⁵⁾ fram till 2010, något som enligt dokumentet "inte tycks verklighetsfrämmande med beaktande av Ryanairs etablering av sin bas och tillväxten inom lufttransporten". Avtalen från 2001 är alltså en del av denna strategi för ökad trafik och ökade intäkter.

⁽¹⁹³⁾ Se fotnot 156.

⁽¹⁹⁴⁾ IATA, Roland Berger international, studie som beställts av Grands Travaux de Marseille.

⁽¹⁹⁵⁾ Inklusive avresande och ankommande passagerare.

- (542) Eftersom marknadssekonomitestet uppfylls utgör inte avtalen från 2001 statliga stöd.
- ii) De tillfälliga kommersiella villkoren från 2004
- (543) För att fastställa om de kommersiella villkoren från 2004, ur ett förhandsperspektiv, skulle bidra till lönsamheten för den enhet som har beviljat stödet i enlighet med punkt 63 i luftfartsriktlinjerna, har kommissionen fastställt huruvida nettonuvärdet för de kommersiella villkoren från 2004 var positivt för den enhet som utgörs av regionen/Sowaer/BSCA. Det alternativa scenariot för beslutet om att anta de kommersiella villkoren från 2004 inkluderar inget avtal med Ryanair och räknar alltså inte med de ökade intäkter och merkostnader som hör ihop med Ryanairs trafik.
- (544) Den 22 januari 2004, innan de tillfälliga kommersiella villkoren från 2004 ingicks, uppdaterade BSCA sin verksamhetsplan. Enligt Belgien utarbetades verksamhetsplanen av den 22 januari 2004 i samband med beslutet från 2004 i syfte att godkännande det nya förslag som skulle lämnas till Ryanair⁽¹⁹⁶⁾. Men en del av denna verksamhetsplan täcker inte bara de intäkter som skulle erhållas tack vare den trafik som genererades av Ryanair, utan också intäkter från trafik som andra flygbolag genererade. Dessutom fastställer den endast BSCA:s intäkter och kostnader, medan man för att tillämpa marknadssekonomitestet bör se det som att den enhet som ingick de kommersiella villkoren från 2004 med Ryanair är den enhet som består av regionen/Sowaer/BSCA.
- (545) Kommissionen har därför återskapat en verksamhetsplan för regionen/Sowaer/BSCA genom att endast ta med intäkterna och kostnaderna för de ekonomiska verksamheter som har koppling till de kommersiella villkoren från 2004. För detta ändamål utgår kommissionen från BSCA:s allmänna verksamhetsplan av den 22 januari 2004 och har tillämpat samma metod som den använde för avtalen från 2001 och som beskrivs i skäl 525.
- (546) För att fastställa de merkostnader som kan tillskrivas de kommersiella villkoren från 2004 har kommissionen i synnerhet granskat om regionen, Sowaer och BSCA kunde förvänta sig att utföra vissa investeringar med anledning av de kommersiella villkoren från 2004. Som en påminnelse har de kommersiella villkoren från 2004 inrättats för att fylla det kryphål som skapades genom uppsägningen av avtalen från 2001, till följd av kommissionens beslut från 2004. I enlighet med dessa kommersiella villkor behövde den enhet som utgörs av regionen/Sowaer/BSCA inte utföra nya investeringar. Man hade redan beslutat om investeringarna i avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002 liksom investeringarna från 2003 och arbetena hade inletts. Dessutom, vilket anges i skäl 533, skulle det investeringsprogram som ingick i avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002 troligtvis ha antagits även utan dessa avtal med Ryanair. Samma gäller översynen år 2003 av investeringsprogrammet, som ingår i samma plan för utveckling av flygplatsen med om möjligt ett diversifierat klientel, i fråga om flygbolag. Kommissionen slår fast att det inte är relevant att tillskriva de investeringsmerkostnaderna till de kommersiella villkoren från 2004.
- (547) På grundval av dessa antaganden har kommissionen fastställt att de relevanta kassaflödena för att analysera lönsamheten hos de kommersiella villkoren från 2004 är de som följer:

⁽¹⁹⁶⁾ Belgiens svar av den 18 mars 2014 till kommissionen (svaret på fråga 10).

Tabell 23

Kassaflöden som förväntades av åtgärden från 2004

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Antal avresande Ryanair-passagerare	1 033 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941
Totalt antal avresande passagerare	1 099 944	1 292 535	1 295 174	1 346 381	1 397 587	1 448 794	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000
Intäkter per avresande passagerare												
Passagerarskatt	7,00	7,00	7,50	7,50	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Ombordstigningsskatt	1,00	1,00	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Markttjänster	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]
Bränsle	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]
Handelslicenser	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]
Totalt	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]
Kostnader per avresande passagerare												
Marknadsföringsbidrag	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Andra varor och tjänster	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]
Löner och sociala avgifter	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]
Delsumma	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]
Igångsättningskostnader	0,34	0,18	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Totalt	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]
Totala intäkter per avresande Ryanair-passagerare	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]	[14–20]
Total kostnad per avresande Ryanair-passagerare	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]	[9,5–11,5]
Vinstökning/merkostnad per Ryanair-passagerare	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]	[3–9]
Totala vinstökning/merkostnad på grund av Ryanair (i miljoner euro)	[3–11]	[3–11]	[3–11]	[3–11]	[3–11]	[3–11]	[3–11]	[3–11]	[3–11]	[3–11]	[3–11]	[3–11]

- (548) Dessa flöden visar en vinstökning på grund av Ryanair för samtliga berörda år. På så sätt har de kommersiella villkoren nödvändigtvis ett positivt nettonuvärde och detta oberoende av den vägda genomsnittliga kapitalkostnad som valts.
- (549) För att beräkna nettonuvärdet för åtgärden från 2004 som ett illustrativt exempel har kommissionen fastställt vilken diskonteringsränta som ska användas. Denna ränta är den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden för den enhet som beviljar stödet vid den tidpunkt då detta beviljas. Vilket förtydligas i skäl 538 har kommissionen beaktat BSCA:s vägda genomsnittliga kapitalkostnad. På grundval av följande antaganden uppskattade kommissionen att denna kostnad uppgår till 9,7 %:
- En finansiering som uteslutande består av egna medel.
 - En riskpremie på 5,72 % ⁽¹⁹⁷⁾.
 - En beta på 0,95 ⁽¹⁹⁷⁾.
 - En kostnad före skatt för det riskfria kapitalet på mellan 4,2 och 4,4 %.
- (550) Följande tabell presenterar resultaten från beräkningen av nettonuvärdet för de kommersiella villkoren från 2004, på grundval av en diskonteringsränta på 9,7 %.

Tabell 24

Nettonuvärdet för åtgärden från 2004

<i>(i miljoner euro)</i>	
	Diskonteringsränta på 9,7 %
Nettonuvärde	53

Detta positiva nettonuvärde bekräftar att man kunde förvänta sig att dessa kommersiella villkor från 2004 skulle öka regionens/Sowaers/BSCA:s lönsamhet.

- (551) Punkt 66 i luftfartsriktlinjerna föreskriver att avtalen ska utgöra en del av en övergripande strategi från flygplatsens sida för uppnående av lönsamhet på åtminstone lång sikt. I detta avseende bekantade sig BSCA:s styrelse vid dess sammanträde den 15 april 2004 med de förslag som lämnats till Ryanair och gav "den verkställande direktören i uppdrag att godkänna BSCA:s verksamhetsplan och uppskatta de eventuella följderna av förslagen i fråga". "Den övergripande analysen bör likaså, ur varje synvinkel, bekräfta att flygplatsens varaktighet och framtid inte i något fall äventyras och att BSCA på lång sikt har tillräckligt utrymme för att eftersträva en utveckling av denna". Vid sitt efterföljande sammanträde, den 6 maj 2004, konstaterade styrelsen att "de förslag som nyligen diskuterats i Dublin med Ryanairs representanter kan, med tanke på flygplatsens förväntade utveckling, säkerställa att man behåller bolaget Ryanairs verksamheter vid Charleroi på de villkor som uppgavs i den inledande verksamhetsplanen". Eftersom den inledande verksamhetsplanen själv ingår i en långsiktig utvecklingsstrategi slår kommissionen fast att de kommersiella villkoren från 2004 utgör en del av samma strategi.
- (552) Eftersom marknadsekonomitestet uppfylls utgör inte de kommersiella villkoren från 2004 ett statligt stöd.
- iii) 2005 års avtal
- (553) För att fastställa om 2005 års avtal, ur ett förhandsperspektiv, skulle bidra till lönsamheten för den enhet som har beviljat stödet i enlighet med punkt 63 i luftfartsriktlinjerna, har kommissionen fastställt huruvida nettonuvärdet för 2005 års avtal var positivt för den enhet som utgörs av regionen/Sowaer/BSCA. Det alternativa scenariot är att inte längre ha något avtal med Ryanair efter slutet av giltighetstiden, i mars 2006, för BSCA:s skrivelse till Ryanair av den 24 juni 2004.

⁽¹⁹⁷⁾ Se fotnot 156.

- (554) För att beräkna nettonuvärdet har kommissionen återskapat en verksamhetsplan för enheten bestående av regionen/Sowaer/BSCA genom att endast ta med intäkterna och kostnaderna för de ekonomiska verksamheter som har koppling till 2005 års avtal. För detta ändamål utgår kommissionen från BSCA:s allmänna verksamhetsplan av den 24 januari 2004, som enligt Belgien är den verksamhetsplan som utarbetades på grundval av beslutet från 2004 i syfte att godkänna det nya förslag som skulle lämnas till Ryanair och som ledde till det förslag som skickades till Ryanair den 9 december 2005 ⁽¹⁹⁸⁾. Kommissionen tillämpade därefter samma metod som den som användes för avtalen från 2001 och som beskrivs i skäl 525.
- (555) För att fastställa de merkostnader som kan tillskrivas 2005 års avtal har kommissionen i synnerhet granskat om regionen, Sowaer och BSCA kunde förvänta sig att utföra vissa investeringar med anledning av 2005 års avtal. I enlighet med detta avtal behövde den enhet som utgörs av regionen/Sowaer/BSCA inte utföra nya investeringar. Man hade redan beslutat om investeringarna i avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002 liksom investeringarna från 2003 och arbetena hade inletts. Dessutom, vilket anges i skäl 533, skulle det investeringsprogram som ingick i avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002 troligtvis ha antagits även utan dessa avtal med Ryanair. Samma gäller översynen år 2003 av investeringsprogrammet, som ingår i samma plan för utveckling av flygplatsen med om möjligt ett diversifierat klientel, i fråga om flygbolag. Kommissionen slår fast att det inte är relevant att tillskriva investeringsmerkostnaderna till 2005 års avtal.
- (556) På grundval av dessa antaganden har kommissionen fastställt att de relevanta kassaflödena för att analysera lönsamheten från åtgärden från 2005 är de som följer:

⁽¹⁹⁸⁾ Se fotnot 198.

Tabell 25

Kassaflöden som förväntades av åtgärden från 2005

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Antal avresande Ryanair-passagerare	1 155 498	1 258 976	1 499 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999
Totalt antal avresande passagerare	1 226 732	1 381 415	1 644 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635
Intäkter per avresande passagerare										
Passagerarskatt	2,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Landningsskatt	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]
Handelslicenser	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]
Markttjänster	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]
Bränsle	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]
Kostnader för tillträde till infrastrukturen	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Totalt	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]
Kostnader per avresande passagerare										
Marknadsföringsbidrag	0,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Köp taxfree										
Miljöfond										
Andra varor och tjänster	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]
Löner och sociala avgifter	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Igångsättningskostnader	0,05									
Delsumma	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]
Fasta kostnader per passagerare	[0-0,1]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totala kostnader per avresande passagerare	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]
Total vinstökning/merkostnad per avresande Ryanair-passagerare före investeringar (i euro)	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]
Total vinstökning/merkostnad på grund av Ryanair före investeringar (i miljoner euro)	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]

- (557) Dessa flöden visar en vinstökning på grund av Ryanair för samtliga berörda år. På så sätt har 2005 års avtal nödvändigtvis ett positivt nettonuvärde och detta oberoende av den vägda genomsnittliga kapitalkostnad som valts.
- (558) För att beräkna nettonuvärdet för åtgärden från 2005 som ett illustrativt exempel har kommissionen fastställt vilken diskonteringsränta som ska användas. Denna ränta är den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden för den enhet som beviljar stödet vid den tidpunkt då detta beviljas. Vilket förtydligas i skäl 538 har kommissionen beaktat BSCA:s vägda genomsnittliga kapitalkostnad. På grundval av följande antaganden uppskattade kommissionen att denna kostnad uppgår till 9,3 %:
- En finansiering som uteslutande består av egna medel.
 - En riskpremie på 5,74 % ⁽¹⁹⁹⁾.
 - En beta på 0,97 ⁽¹⁹⁹⁾.
 - En kostnad före skatt för det riskfria kapitalet på mellan 3,5 och 3,9 %.
- (559) Följande tabell presenterar resultatet från beräkningen av nettonuvärdet för 2005 års avtal, på grundval av en diskonteringsränta på 9,3 %.

Tabell 26

Nettonuvärdet för åtgärden från 2005*(i miljoner euro)*

	Diskonteringsränta på 9,3 %
Nettonuvärde	80,6

Detta positiva nettonuvärde visar att man kunde förvänta sig att 2005 års avtal skulle öka regionens/Sowaers/BSCA:s lönsamhet.

- (560) Vad gäller det villkor som tas upp i punkt 66 i luftfartsriktlinjerna, om att avtalet ska utgöra en del av en övergripande strategi från flygplatsens sida för uppnående av lönsamhet, anges i en not av den 8 december 2005, som var avsett att presentera BSCA:s kommersiella förslag till Ryanair för BSCA:s styrelse, att förslaget utgår från en verksamhetsplan för 2006–2015. Man bad styrelsen att säkerställa att denna plan skapade en lönsamhet som var godtagbar och tillräcklig för att absorbera de varianser som förväntades i framtiden och som hade koppling till budgetprognoserna (i en fotnot anges att verksamhetsplanen utarbetades med ungefärliga uppskattningar av kostnader och intäkter). BSCA påminner om att de priser som tillämpades för marktjänsterna "borde göra det möjligt att täcka kostnaderna och uppnå en rimlig vinstmarginal". Längre ner i noten anger BSCA att "kostnaderna med koppling till marktjänsterna och kontrollen av dessa utgör hörnstenen i förslaget till Ryanair. En stor del av dessa kostnader är fasta eller rörliga till viss del och kostnaden per passagerare hör följaktligen ihop med volymen hanterade passagerare. Ett minsta antal startar och landningar förutspås i det kommersiella förslaget (med Ryanair) och bristande efterlevnad av detta minimalt skulle med säkerhet innebära en minskning av BSCA:s tillhandahållande av marktjänster. Straffavgifter planeras för att avhjälpa detta." Utifrån dessa uppgifter slår kommissionen fast att även om BSCA:s kommersiella förslag till Ryanair innebar särskilda risker i BSCA:s ögon, i synnerhet risken för att lönsamheten skulle bli otillräcklig om Ryanairs trafik skulle vara mindre än planerat, grundade sig detta förslag ändå på en utvecklingsstrategi där BSCA, tack vare den trafik som Ryanair tillförde, räknade med att minska sina kostnader per passagerare och på så sätt få en tillräckligt hög vinstmarginal.
- (561) Eftersom marknadssekonomitestet uppfylls utgör inte 2005 års avtal ett statligt stöd.

⁽¹⁹⁹⁾ Se fotnot 156.

iv) Överlåtelse av BSCA:s andelar i Promocyc till Ryanair

- (562) Den 31 mars 2010 överlät BSCA sitt innehav på 50 % i Promocyc till Ryanair. BSCA sålde aktierna till deras redovisade värde (dvs. 100 euro per aktie), till ett totalt belopp av 31 100 euro. BSCA:s samtliga risker och förpliktelser i egenskap av aktieägare i Promocyc överfördes till Ryanair.
- (563) Vid tidpunkten för denna överlåtelse uppgick Promocycs kassa till 261 073 euro (tillgångssaldo efter avdrag för kapital och reservfond)⁽²⁰⁰⁾. BSCA överlät alltså sina andelar i Promocyc till Ryanair till ett belopp som var 99 436 euro lägre än hälften av Promocycs kassa i samband med överlåtelsen.
- (564) Belgien understryker emellertid att det vid tidpunkten för denna överlåtelse hade uppstått en skattetvist. BSCA skulle ha behövt stå för hälften av denna om företaget hade behållit sina andelar i Promocyc. Det är enligt Belgien därför som BSCA beslutade sig för att sälja sina andelar till deras bokförda värde.
- (565) Belgien har översänt ett memo av den 24 februari 2010 från BSCA:s ekonomichef till BSCA:s styrelse där styrelsen rekommenderas att godkänna BSCA:s överlåtelse av sina andelar i Promocyc till deras bokförda värde. Detta memo påminner om att Promocyc inte längre bedrev någon verksamhet sedan det nya avtalet ingicks med Ryanair år 2005. Efter en utredning och sedan ett rättsligt förfarande om ovannämnda tvist beslutade man sig för att lämna Promocyc vilande. Med tanke på att inte mycket skedde i detta rättsliga ärende beslutade sig BSCA och Ryanair då för att avveckla Promocyc. Enligt memot föreslog då BSCA att man skulle dela på nettotillgångarna, som vid den tidpunkten uppgick till omkring 350 000 euro. Ryanair uppgav att man hellre ville "använda upp" nettotillgångarna genom några sista marknadsföringsåtgärder. Med tanke på att det hade inletts ett rättsligt förfarande ville inte BSCA återuppta marknadsföringsåtgärderna. För att komma ur dödläget föreslog BSCA att man skulle överlåta sina andelar till Ryanair, till deras bokförda värde på 31 100 euro, och detta på grundval av ett avtal som tecknades med ett omedelbart avsättande av BSCA som förvaltare av Promocyc. I memot uppgavs att BSCA:s revisorer och juridiska rådgivare gick med på detta, och att "de var lika medvetna om att detta var den enda lösningen". Den person som avfattade memot rekommenderade styrelsen att godkänna överlåtelsen, vilket styrelsen gjorde enhälligt.
- (566) Kommissionen anser att Belgien har lämnat tillräckliga upplysningar gällande den föreliggande tvisten och dess omfattning genom att skicka kommissionen meddelandena om skattemässig korrigerig⁽²⁰¹⁾.
- (567) Följaktligen anser kommissionen att BSCA betedde sig som en marknadsekonomisk aktör genom att motsätta sig att marknadsföringsåtgärderna skulle återupptas och genom att föreslå för Ryanair att man skulle överlåta sina andelar till flygbolaget till deras bokförda värde för att bryta dödläget. Åtgärden utgör således inte ett statligt stöd.

v) 2010 års tillägg

- (568) I avsnitt 6.2.1 visade kommissionen att när 2010 års tillägg ingicks var inte BSCA:s medel offentliga medel och att BSCA:s beslut om att ingå 2010 års tillägg inte heller kunde tillskrivas staten.
- (569) Om man skulle se det som att kommissionens slutsats i detta fall saknar grund och att 2010 års tillägg har beviljats med hjälp av statliga medel, och att beslutet om att bevilja 2010 års tillägg kan tillskrivas staten, skulle det dock vara lämpligt att granska om 2010 års tillägg har gett Ryanair en fördel.
- (570) I detta fall kan man på goda grunder se det som att regionen/Sowaer/BSCA var den enhet som beviljade åtgärden. Man borde alltså granska om regionen/Sowaer/BSCA har betett sig som marknadsekonomiska aktörer genom att ingå 2010 års tillägg.

⁽²⁰⁰⁾ Se fotnot 76.

⁽²⁰¹⁾ Meddelandena om skattemässig korrigerig skickades till kommissionen av Belgien den 22 juli 2014. Promocyc skickade dem efter överlåtelsen. De avsåg räkenskapsåren 2003, 2004, 2005 och 2006 och rörde ett sammanlagt belopp på cirka 15 miljoner euro.

(571) I 2010 års tillägg föreskrivs följande:

- Ett allmänt undantag från avgiften för personer med nedsatt rörlighet (nedan kallad *PNR-avgiften*), enligt vilket Ryanair ska betala [10–30] cent per passagerare under det år som sträcker sig från den 1 februari 2009 till den 31 januari 2010. Villkoren för indexering av PNR-avgiften föreskriver dessutom en sänkning av priset som står i proportion till ökningen av Ryanairs trafik ⁽²⁰²⁾.
- En sänkning på [10–50] cent per passagerare för Ryanair gällande priserna på marktjänsterna.

(572) Enligt Belgien är detta tillägg ett resultat av förhandlingen mellan BSCA och Ryanair efter BSCA:s sänkning av kostnaderna för marktjänsterna tack vare Ryanairs nya förfaranden, såsom betalning för lastrumsbagage (vilket påtagligt minskade antalet incheckade bagage) och obligatorisk incheckning online av bagage. Enligt Belgien beslutade sig BSCA för att dela vinsten från dessa minskade kostnader med Ryanair, som motprestation mot ett åtagande från Ryanairs sida om att stationera fyra flygplan till vid Charleroi.

(573) Tillägget av den 6 december 2010 tecknades på grund av följande omständigheter:

- Ryanairs nya förfaranden såsom obligatorisk incheckning online och betalning för lastrumsbagage, vilket därigenom minskade antalet bagage som checkades in och innebar en besparing för BSCA.
- I maj 2009 diskuterade BSCA en eventuell ökning av antalet flygplan och en sänkning av avgifterna för marktjänsterna med Ryanair till följd av Ryanairs nya förfaranden.
- Den 30 november 2009 skrev Ryanair till BSCA ⁽²⁰³⁾ och föreslog att man skulle ingå ett avtal om att sänka avgifter för marktjänsterna med [10–50] cent, vilket motsvarade hälften av de besparingar som BSCA gjort tack vare Ryanairs nya förfaranden. Ryanair uppgav därtill att man inte ville betala några PNR-avgifter, och bekräftade sedan sin villighet att utvidga sina verksamheter vid Charleroi.
- Den 2 december 2009 förklarade BSCA:s ordförande i en skrivelse till Ryanair att möjligheten undersöktes att tilldela flygbolaget nya ankomst- och avgångstider skulle man skicka Ryanairs begäran om en sänkning av priset på marktjänsterna till sin styrelse.
- Enligt Belgien följdes detta av en muntlig överenskommelse om utvidgningen och kostnadsminskningarna (Belgien uppgav att det vid detta stadium inte fanns något skriftligt avtal eftersom man behövde överlämna ärendet till styrelsen och fortfarande diskuterade PNR-avgifterna).
- Den 8 januari 2010 skickade BSCA:s ekonomichef en intern not och finansiella handlingar till BSCA:s styrelse för att påvisa att det fanns ett intresse av att ta emot fyra ytterligare flygplan enligt de villkor som avtalats (dvs. en sänkning på [10–50] cent per passagerare för marktjänsterna). Dessa handlingar utgjordes av
 - en preliminär resultaträkning som visade inverkan på resultatet av att Ryanair stationerade fyra extra flygplan vid Charleroi,
 - ett kalkylblad som gjorde det möjligt för BSCA att fastställa sitt förhandlingsutrymme för att ge Ryanair en ytterligare rabatt på marktjänsterna, samtidigt som man behöll en tillräcklig lönsamhet för marktjänsterna och en inkomstökning för de icke-luftfartsrelaterade kommersiella verksamheterna (taxfree, restauranger, parkeringar, bussar etc.).
- Den 24 februari 2010 gick Ryanair slutligen med på att betala [10–30] cent per avresande passagerare med avseende på PNR-avgiften, under förutsättning att denna summa sänktes under de kommande åren i proportion till Ryanairs ökade trafik vid Charleroi.

⁽²⁰²⁾ Se fotnot 74.

⁽²⁰³⁾ Skrivelse från Ryanair till BSCA av den 30 november 2009, som Belgien överlämnade den 22 juli 2014.

- Den 29 april 2010 diskuterade BSCA:s styrelse utkastet till tillägget, och BSCA:s styrelseordförande uppgav att tillägget redan tillämpades (fyra nya flygplan för sommarsäsongen 2010).
- Den 6 december 2010 bekräftade BSCA och Ryanair 2010 års tillägg, som redan tillämpades.

1. Vad gäller den sänkning på [10–50] cent för marktjänsterna som BSCA beviljade

- (574) För det första understryker kommissionen att denna sänkning endast utgör hälften av de besparingar som BSCA gjorde tack vare de förfaranden som Ryanair infört. Kommissionen menar också att Ryanair kände till ⁽²⁰⁴⁾ hur pass stora BSCA:s besparingar var, vilket försvårade förhandlingarna för BSCA.
- (575) För det andra medger kommissionen att det var ännu svårare för BSCA att neka Ryanair denna sänkning eftersom bolaget planerade att stationera fyra flygplan till vid Charleroi. Men då Ryanair stod för en trafik på 3 289 725 passagerare år 2009, och om man utgår från att hälften av dessa passagerare var avresande passagerare, stod sänkningen på [10–50] cent per avresande passagerare för en utebliven inkomst för BSCA på [500 000–2 000 000] euro, det vill säga långt under den ökning av EBIT ⁽²⁰⁵⁾ på [3–7] miljoner som kunde förväntas av de fyra extra flygplanen enligt BSCA:s beräkningar ⁽²⁰⁶⁾.

2. Vad gäller den sänkning av PNR-avgiften på [10–30] cent som beviljats Ryanair

- (576) Belgien framhåller att det i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 ⁽²⁰⁷⁾ föreskrivs att det är möjligt (men inte är en skyldighet) att ta ut en PNR-avgift för att få tillbaka de kostnader som uppstår för flygplatsen ⁽²⁰⁸⁾. Enligt Belgien var det extremt svårt för BSCA att ålägga flygbolagen denna avgift. BSCA försökte att driva in ett bidrag från Ryanair till kostnaden för att anordna PNR-servicen, men Ryanair vägrade alltid att betala den avgift som BSCA föreskrev eftersom bolaget bestred beloppet av ett antal olika skäl ⁽²⁰⁹⁾. Enligt Belgien gjorde 2010 års tillägg det möjligt att ingå ett avtal med Ryanair om betalningen av en PNR-avgift, med ett förvisso lägre belopp än det vanliga priset, men som inte var noll.
- (577) Kommissionen konstaterar att fram till 2010 betalade Ryanair ingen PNR-avgift, och BSCA trycktes inte kunna ålägga Ryanair att betala en sådan avgift. Följaktligen skulle ett avtal, även om det gällde en liten summa, förbättra BSCA:s lönsamhet.
- (578) Kommissionen noterar för övrigt att en sänkning på [10–30] cent per avresande passagerare för BSCA representerade en utebliven inkomst på omkring [100 000–300 000] euro ⁽²¹⁰⁾. Om man lägger till detta till sänkningen på [10–50] cent per avresande passagerare av marktjänsterna uppgår BSCA:s totala uteblivna inkomst till omkring [0,6–2,3] miljoner euro, alltså mycket mindre än den ökning av EBIT ⁽²¹¹⁾ på [3–7] miljoner som kunde förväntas av de fyra extra flygplanen enligt BSCA:s beräkningar ⁽²¹²⁾.

⁽²⁰⁴⁾ Jfr Ryanair skrivelse av den 30 november 2009.

⁽²⁰⁵⁾ Med EBIT avses Earnings before interests and taxes (avkastning före finansiella poster och skatt).

⁽²⁰⁶⁾ Jfr den preliminära resultaträkning som översändes till BSCA:s styrelse.

⁽²⁰⁷⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet (EUT L 204, 26.7.2006, s. 1).

⁽²⁰⁸⁾ I artikel 8.3 i förordning (EG) nr 1107/2006 fastställs följande: "Flygplatsens ledningsenhet får på icke-diskriminerande grund ta ut en särskild avgift av flygplatsanvändarna, för att finansiera denna assistans".

⁽²⁰⁹⁾ Det rör sig om fyra skäl:

— Antalet personer med nedsatt rörlighet ombord är begränsat till fyra personer hos Ryanair (på grundval av tillstånd från de irländska myndigheter som ansvarar för säkerheten för den typ av flygplan som används), medan övriga flygbolag som trafikerar flygplatsen i Charleroi inte har fastställt något högsta antal personer med nedsatt rörlighet per flygning.

— Ryanair har infört en skyldighet för resenärerna att meddela att en person med nedsatt rörlighet ska resa med bolaget 48 timmar i förväg, annars säkerställs inte denna service. Övriga flygbolag har inte infört någon sådan skyldighet, vilket innebär att BSCA säkerställer denna service utan något föregående meddelande, och detta innebär en extrakostnad för BSCA.

— Ryanair punktliga ankomst- och avgångstider gör det möjligt att anordna denna service på ett mer effektivt sätt.

— Det väldefinierade förfarandet för personer med nedsatt rörlighet som i hög utsträckning tillämpas av Ryanair (dessa resenärer ombes komma till flygplatsen senast 1 timme och 40 minuter innan flyget avgår) gör det möjligt för BSCA att optimera denna service, och följaktligen, att sänka kostnaderna jämfört med andra flygbolag.

⁽²¹⁰⁾ Eftersom Ryanair stod för en trafik på 3 289 725 passagerare år 2009 och genom att anta att hälften av dessa passagerare var avresande passagerare.

⁽²¹¹⁾ Se fotnot 209.

⁽²¹²⁾ Se fotnot 210.

- (579) Vad gäller det villkor som avses i punkt 66 i luftfartsriktlinjerna, om att avtalet ska anses utgöra en del av en övergripande strategi från flygplatsens sida för uppnående av lönsamhet, tycks 2010 års tillägg vara en relativt begränsad anpassning av 2005 års avtal – och inte en omarbetning av detta avtal – som själv baseras på en utvecklingsstrategi varigenom BSCA tack vare den trafik som Ryanair tillför ökar sina luftfartsintäkter och icke-luftfartsrelaterade intäkter, samtidigt som kostnaderna per passagerare minskar, och på så sätt erhåller en tillräcklig vinstmarginal på mer eller mindre lång sikt.
- (580) I det fall som man anser att 2010 års tillägg har beviljats med hjälp av statliga medel och beslutet om att bevilja 2010 års tillägg kan tillskrivas staten skulle man behöva slå fast att regionen/Sowaer/BSCA har betett sig som marknadsekonomiska aktörer när de ingick 2010 års tillägg. Detta utgör alltså inte ett statligt stöd.

6.2.3. Slutsats gällande förekomsten av statliga stöd till förmån för Ryanair

- (581) Kommissionen sluter sig till följande:

- 2010 års tillägg har inte beviljats med hjälp av statliga medel och beslutet om att bevilja 2010 års tillägg kan inte tillskrivas staten.
- i) Avtalen från 2001, ii) ministerförordningen av den 11 juni 2004 och BSCA:s skrivelse av den 24 juni 2004, iii) 2005 års tillägg och iv) BSCA:s överlåtelse av dess andelar i Promocy överensstämmer med marknadsekonomitestet.

De åtgärder som beviljats Ryanair utgör alltså inte statligt stöd.

6.3 Förenlighet med den inre marknaden hos stöden till förmån för BSCA

- (582) Vilket slagits fast i skäl 487 utgör avtalen från 2002 och investeringsbeslutet från 2003 statliga stöd till förmån för BSCA. Dessa stöd följer av avtalen från 2002 och investeringsbeslutet från 2003, som innebär en alltför låg koncessionsavgift med avseende på de infrastrukturer som regionen/Sowaer tillhandahållit, de tjänster som tillhandahållits och de bidrag som beviljats, och detta fram till dess att det underavtal avseende egendoms-koncession som beviljats BSCA löper ut, det vill säga år 2040. Dessa stöd gör det alltså möjligt för BSCA att minska sina driftskostnader, i detta fall koncessionsavgiften. De stöd som erhållits från och med 2002 och som kommer att fortsätta att erhållas fram till 2040 utgör följaktligen driftstöd om inte korrigerande åtgärder antas för att ändra villkoren för beräkning av koncessionsavgiften. För att bortse från teorin om att dessa stöd skulle kunna utgöra investeringsstöd bör man för övrigt komma ihåg att det är Sowaer och inte BSCA som ansvarar för att verkställa och finansiera det investeringsprogram som fanns bifogat till avtalet mellan Sowaer och BSCA, och att Sowaer äger de byggnader och infrastrukturer som investeringarna avser. De stöd som identifierats av kommissionen består alltså inte i att lindra de investeringskostnader som BSCA normalt sett borde stå för och de utgör alltså inte stöd till investeringar, utan driftstöd.
- (583) Målet med detta avsnitt är att fastställa om dessa driftstöd till förmån för BSCA kan vara förenliga med den inre marknaden. Vilket slås fast i skäl 487 utesluter inte kommissionen att den ökning av BSCA:s kapital som tecknades av Sowaer 2002 likaså kan utgöra ett statligt stöd till förmån för BSCA. Eftersom det rör sig om en kapitalökning är denna åtgärd, om den utgör ett stöd, likaså ett driftstöd. Kommissionen kommer i fortsättningen att inkludera denna kapitalökning i sin förenlighetsanalys genom att utgå från att den utgör ett stöd.

6.3.1 Förenlighet på grundval av artikel 106.2 i EUF-fördraget

- (584) Enligt Belgien (jfr avsnitt 5.1.2.2) är det bidrag som regionen betalat för vissa tjänster med anknytning till flygplatsverksamheten, om kommissionen skulle anse att detta utgör ett stöd, i varje fall förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 106.2 i EUF-fördraget.
- (585) I skäl 410 lade kommissionen fram varför den anser att de tjänster av ekonomisk karaktär som regionen har betalat ut bidraget för inte kan klassificeras som tjänster av allmänt ekonomisk intresse.

- (586) Därtill anser kommissionen att man bör granska förenligheten hos den åtgärd som följer av avtalen från 2002 i sin helhet (det vill säga en koncessionsavgift som understiger den avgift som överensstämmer med marknadspriset, med beaktande av de bidrag som regionen betalat till BSCA) och inte enbart förenligheten hos regionens bidrag.
- (587) Kommissionen drar slutsatsen att åtgärderna till förmån för BSCA inte kan anses vara förenliga med den inre marknaden på grundval av artikel 106.2 i fördraget, eller på grundval av beslut och rambestämmelser som grundar sig på artikel 106.2 i EUF-fördraget.

6.3.2. Förenlighet på grundval av artikel 107.3 i EUF-fördraget

- (588) I enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget kan det anses förenligt med den inre marknaden att bevilja stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.
- (589) I enlighet med punkt 172 i de luftfartsriktlinjer som trädde i kraft den 4 april 2014 kommer "[k]ommissionen [...] i stället att tillämpa de principer som anges i dessa riktlinjer på samtliga ärenden avseende driftstöd (pågående anmälningar och olagliga, oanmälda stöd) till flygplatser, även om stödet beviljats före den 4 april 2014 och före övergångsperiodens början".
- (590) Enligt vissa parter skulle tillämpningen av luftfartsriktlinjerna på ett stöd som beviljats före ikraftträdandet av dessa riktlinjer strida mot allmänna rättsprinciper (jfr avsnitt 4.1.2 b).
- (591) I detta avseende understryker kommissionen att domstolen i sin dom i målet Vizcaya ⁽²¹³⁾ konstaterade
- att tillämpningen av nya regler på ett stöd som genomförts utan att ha anmälts inte omfattas av en situation som uppnåtts tidigare, utan av en pågående situation,
 - att en effektiv tillämpning av unionsreglerna kräver att kommissionen när som helst kan anpassa sin bedömning efter denna politikens behov, och
 - att en medlemsstat som inte har anmält en stödordning till kommissionen inte rimligen kan förvänta sig att denna ordning bedöms mot bakgrund av de regler som var tillämpliga när den antogs.

Domstolen slår i målet i fråga fast att kommissionen varken har överträtt principen om icke-retroaktiv tillämpning, eller principen om rättslig säkerhet, när den tillämpar nya regler för att bedöma förenligheten hos ett stöd som genomförts men som inte anmälts.

- (592) Kommissionen noterar att liksom i Vizcaya-målet har stöden till förmån för BSCA genomförts utan att ha anmälts. Kommissionen anser att tillämpningen av punkt 172 i luftfartsriktlinjerna på åtgärderna i fråga inte strider mot de allmänna rättsprinciperna.
- (593) I enlighet med artikel 137 i luftfartsriktlinjerna gäller följande "Driftstöd som beviljats före övergångsperioden (inklusive stöd som utbetalats före den 4 april 2014) kan förklaras vara förenligt med den inre marknaden i en utsträckning som motsvarar de otäckta driftskostnaderna, förutsatt att villkoren i avsnitt 5.1.2, utom punkterna 115, 119, 121, 122, 123, 126–130, 132, 133 och 134, är uppfyllda. Vid bedömningen av förenligheten för driftstöd som beviljats före den 4 april 2014 kommer kommissionen i synnerhet att beakta konkurrenssnedvridningar."
- (594) För att uppmuntra utvecklingen inom luftfartssektorn skiljer alltså luftfartsriktlinjerna mellan stöd som beviljats innan övergångsperioden inleddes (även stöd som betalats ut innan den 4 april 2014) och de som beviljats därefter.

⁽²¹³⁾ Dom av den 9 juni 2011 i de gemensamma målen C-465/09 P till C-470/09 P, Diputación Foral de Vizcaya m.fl. mot kommissionen, REU 2011, s. I-83, ECLI:EU:C:2011:372.

(595) De villkor som räknas upp i avsnitt 5.1.2 i luftfartsriktlinjerna är följande:

- Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse.
- Behov av statligt ingripande.
- Det statliga stödets lämplighet som politiskt instrument.
- Förekomst av en stimulans effekt.
- Stödets proportionalitet (begränsning av stödet till ett minimum).
- Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel.

(596) Kommissionen kommer således att granska om de stöd som beviljats till BSCA, det vill säga avtalen från 2002, investeringsbeslutet och Sowaers ökning av BSCA:s kapital (genom att i fortsättningen, när det rör sig om denna sista åtgärd, utgå från att denna utgör ett statligt stöd), uppfyller vart och ett av dessa villkor.

6.3.2.1 *Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse*

(597) I punkt 113 i luftfartsriktlinjerna nämns följande mål av gemensamt intresse:

- a) ökar unionsmedborgares rörlighet och regioners anslutbarhet genom att etablera anslutningspunkter för flygningar inom unionen,
- b) motarbetar lufttrafikstockningar vid viktiga navflygplatser i unionen, eller
- c) regional utveckling”.

(598) I det aktuella fallet har stöden beviljats för att gynna den regionala utvecklingen. De rapporter som lämnats in till stöd för regeringens beslut motiverar intresset för investeringar som syftar till att utveckla flygplatsen genom den positiva inverkan som flygplatsens utveckling har på ekonomin och sysselsättningen i Charleroi och dess region⁽²¹⁴⁾. Med anledning av den omfattande omställningen av de gamla industriområdena i Charleroi-regionen ses flygplatsområdet som ett nytt centrum för utveckling som integrerar forskning och utveckling, som är ledande och viktiga sektorer för den europeiska ekonomin. I ministerns not till regeringen anges följande: ”Genom sitt uttalande om regionalpolitik som godkändes den 15 juli 1999 erkände det vallonska parlamentet att de regionala flygplatserna utgjorde viktiga centrum för ekonomisk utveckling och skapande av sysselsättning för regionen Vallonien, vilket bör övervägas ur både ekonomisk och miljömässig synvinkel liksom med tanke på transport. De viktigaste syftena är att

- ge särskilt stöd till utvecklingen av ekonomiska verksamheter som helst har samverkan med flygplatsverksamheterna, där det allmännyttiga uppdrag som består av att bygga upp infrastruktur byts ut mot ett privat initiativ, som ska skapa sysselsättning,
- inleda en strategisk integrering av flygplatsverksamheterna i andra nätverk för transport av personer och varor,
- [...]
- intensifiera skyddet av miljön och arbetet mot buller.

[...] Det är följaktligen viktigt att låta flygplatsen spela sin roll som regional ekonomisk hävstång genom att förse den med en komplett infrastruktur inom ramen för en plan för övergripande utveckling.”

(599) I ovannämnda not sammanfattas likaså resultatet av flera studier som utförts för att anpassa utvecklingsstrategin för de vallonska flygplatserna. Den studie som utförts av Tractebel innehåller en utvärdering av de ekonomiska spridningseffekterna och de arbetstillfällen som genereras för målen på 1 miljon och 2 miljoner passagerare. Det framgår att 1 miljon passagerare leder till 6 364 arbetstillfällen och att 2 miljoner leder till 8 090.

⁽²¹⁴⁾ Se till exempel noten till den vallonska regeringen som bifogats beslutet av den 8 november 2000, s. 9 och följande.

- (600) Om den kapitalökning som tecknats av Sowaer skulle utgöra ett stöd hade denna kapitalökning som syfte att låta BSCA undvika en eventuell konkurs, så att BSCA kunde fortsätta att bedriva sin verksamhet och därigenom uppnå det mål av allmänt ekonomiskt intresse som beskrivs i skälen ovan.
- (601) På grundval av de uppgifter som finns tillgängliga i nuläget slår kommissionen fast att stöden på ett effektivt sätt har underlättat utvecklingen i Charleroi-regionen genom att möjliggöra omvandlingen av en liten flygplats till en stor regional flygplats med nästan 7 miljoner passagerare om året, som för med sig en betydande ekonomisk verksamhet vid och kring flygplatsen. I fråga om sysselsättning har flygplatsen i Charleroi, enligt en studie från Belgiens centralbank på grundval av uppgifter från 2009, gjort det möjligt att direkt skapa 1 323 heltidsekvivalenter och indirekt skapa 1 525 heltidsekvivalenter.
- (602) Kommissionen anser att stödet har bidragit till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse, nämligen den ekonomiska utvecklingen i Charleroi och dess region.
- (603) Det återstår dock i enlighet med punkt 114 i luftfartsriktlinjerna att kontrollera att stöden inte gynnar ett mångfaldigande av olönsamma flygplatser.
- (604) I det aktuella fallet anser kommissionen att utsikterna gällande användningen av flygplatsen enligt de studier som utfördes 2000–2001 ⁽²¹⁵⁾, det vill säga precis innan åtgärderna ska ha antagits, var tillräckliga för att motivera dessa investeringar. Det framgår i själva verket av dessa studier att det fanns en efterfrågan för Charlerois flygplats, i synnerhet inom lågprissegmentet, ett segment där den nationella flygplatsen i Bryssel inte var verksam. Utvecklingen av flygplatsen i Charleroi och lönsamheten för dess förvaltare BSCA bekräftade sedan att det fanns sådana utvecklingsutsikter. I slutet av 2013 hade BSCA en löpande vinst före skatt på 14,86 miljoner euro, det vill säga mer än det statliga stöd som BSCA tog emot under året i fråga (stödbeloppen anges i tabell 34).
- (605) Såsom anges i skäl 484 och som utvecklas i skäl 626 täcker upptagningsområdet för flygplatsen i Charleroi förvisso en stor del av upptagningsområdet för den nationella flygplatsen i Bryssel. Vilket anges i skäl 627 till 641 har stöden medfört kraftiga snedvridningar av konkurrensen då de påverkat tillväxten i fråga om antalet passagerare vid Bryssels nationella flygplats inom segmentet kortdistans- och medeldistansflygningar utan mellanlandningar. Men den nationella flygplatsen i Bryssel har oanvänd kapacitet (enligt Brussels Airport Company, det företag som förvaltar flygplatsen i fråga, uppgår dess kapacitet till 28 miljoner passagerare).
- (606) Sedan stöden började beviljas BSCA 2002 och 2003 har trafiken vid Bryssels nationella flygplats dock legat kvar på drygt 14 miljoner passagerare, dvs. hälften av den teoretiska kapaciteten. Sedan 2002 ⁽²¹⁶⁾ har denna trafik ökat (förutom 2009), även om tillväxten är blygsam jämfört med tillväxten vid flygplatsen i Charleroi.

Tabell 27

Utveckling av antalet passagerare vid Bryssels nationella flygplats och Charleroi

(i miljoner)

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

Källa: brusselsairport.be och charleroi-airport.com.

⁽²¹⁵⁾ Strategisk studie av Tractebel om utvecklingen vid flygplatsen i Charleroi, som avslutades i april 2000. Studie av Roland Berger om utvecklingen av en flygplatsstrategi för Vallonien från juli 2000. Studie som beställdes av "Grands travaux de Marseille" om den potentiella utvecklingen av flygplatsen i Charleroi.

⁽²¹⁶⁾ Till följd av Sbenas konkurs i slutet av 2001 sjönk trafiken vid Bryssels nationella flygplats från 19,7 miljoner 2001 till 14,4 miljoner 2002.

EBIT⁽²¹⁷⁾ för BAC är positiv från åtminstone 2006 [...].

- (607) Kommissionen konstaterar alltså att även om stöden till BSCA har påverkat tillväxten i fråga om antalet passagerare vid Bryssels nationella flygplats och, på grund av stordriftsfördelarna, minskat BAC:s lönsamhet, har de dock inte lett till ett mångfaldigande av olönsamma flygplatser. Detta förklaras i synnerhet genom befolkningstätheten⁽²¹⁸⁾ och den stora efterfrågan på luftfartstjänster⁽²¹⁹⁾ i upptagningsområdena för Charlerois flygplats och Bryssels nationella flygplats, som gör det möjligt för båda flygplatserna att vara lönsamma.

6.3.2.2 Behov av statligt ingripande

- (608) I artiklarna 116 och 118 i luftfartsriktlinjerna anges att "[s]tatligt stöd bör inriktas på situationer där stödet kan åstadkomma en påtaglig förbättring som marknaden inte klarar på egen hand. [...] Behovet av offentlig finansiering av driftskostnader kommer under rådande marknadsförhållanden och på grund av höga fasta kostnader att variera efter flygplatsens storlek och normalt vara proportionellt större för mindre flygplatser." Kommissionen anser att flygplatser med en volym av mellan 1 och 3 miljoner passagerare per år "i genomsnitt [bör] kunna täcka en majoritet av sina driftskostnader" och att flygplatser med en volym av mer än 3 miljoner passagerare per år "vanligtvis [är] lönsamma i fråga om rörelseverksamheten och bör vara i stånd att täcka sina driftskostnader".
- (609) Kommissionen noterar dock att punkt 119 i luftfartsriktlinjerna, där det fastställs att "[f]ör att en flygplats ska vara berättigad till driftstöd får således enligt kommissionen dess årliga trafikvolym inte överskrida 3 miljoner passagerare⁽²²⁰⁾", inte är tillämplig på stöd som beviljats före den 4 april 2014.
- (610) Vid den tidpunkt då man beslutade om åtgärderna 2002 och 2003 uppgick trafiken vid flygplatsen i Charleroi till mellan 1 och 2 miljoner passagerare. BSCA:s verksamhetsplan från 2002 förutspådde att trafiken skulle överskrida 3 miljoner passagerare 2011.
- (611) BSCA:s verksamhetsplan från 2002 förutspådde att även med stödet skulle BSCA inte bli lönsam förrän 2005 (BSCA uppnådde i själva verket lönsamhet 2004). Om koncessionsavgiften hade varit lika stor som den avgift som överensstämmer med ett marknadspris skulle regionen och Sowaer på så sätt ha kunnat förvänta sig att BSCA skulle dras med rörelseförluster under åtminstone de första åren och befinna sig i ekonomiska svårigheter, vilket skulle ha hotat driften av Charlerois flygplats och dess utveckling, och därigenom arbetet med att uppnå stödets mål beträffande ekonomisk utveckling. Utan kapitalökningen från 2002 skulle BSCA på samma sätt ha haft ekonomiska svårigheter som äventyrade driften och utvecklingen av Charlerois flygplats. Utan stödet skulle BSCA dessutom ha behövt be Ryanair och övriga flygbolag om mycket högre luftfartsavgifter för att säkerställa sin egen ekonomiska balans. Genom att utgå från detta antagande är det möjligt att Ryanair, som är BSCA:s största kund, skulle ha beslutat sig för att flytta sin bas vid Charleroi till någon annan flygplats, eller rent av minska sin verksamhet avsevärt vid denna flygplats, vilket likaså skulle ha äventyrat utvecklingen vid flygplatsen och de spridningseffekter som regionen förväntade sig i fråga om ekonomisk utveckling.
- (612) På grundval av verksamhetsplanen från 2002 anser kommissionen att stöden från 2002 och 2003 var nödvändiga.

⁽²¹⁷⁾ Se fotnot 209.

⁽²¹⁸⁾ Upptagningsområdena för de båda flygplatserna omfattar huvudstadsregionen Bryssel som har 1,2 miljoner invånare, och vars befolkningstäthet uppgår till 7 250 invånare per km². Belgiens befolkningstäthet (som förvisso inte helt överensstämmer med de båda flygplatsernas upptagningsområden) är en av de högsta i världen, med 364 invånare per km².

⁽²¹⁹⁾ Upptagningsområdena för de båda flygplatserna inbegriper huvudstadsregionen Bryssel. I Bryssel finns EU-institutioner, internationella organisationer och multinationella företag, vilket skapar en stor efterfrågan på luftfartstjänster. Dessutom är bruttonationalprodukten per invånare i Belgien (som förvisso inte överensstämmer exakt med upptagningsområdena för flygplatserna i fråga), uttryckt i köpkraftsstandarder, 20 % högre än EU-genomsnittet (källa: Eurostat).

⁽²²⁰⁾ Faktisk genomsnittlig årlig passagerarvolym under de två räkenskapsår som föregår det då stödet anmäls eller, i fråga om oanmälda stöd, faktiskt beviljas eller utbetalas. När det gäller nyetablerade passagerarflygplatser bör den prognostiserade genomsnittliga årliga passagerarvolymen under de två räkenskapsår som följer på inledandet av kommersiell passagerartrafik beaktas. Dessa tak redovisar enkelresor. En passagerare som flyger till flygplatsen och returflygningen, som exempel, kommer att redovisas två gånger. De gäller individuella förbindelser. Om flygplatsen ingår i en grupp av flygplatser ska passagerarvolymen fastställas utifrån varje enskild flygplats.

6.3.2.3 *Det statliga stödets lämplighet som politiskt instrument*

- (613) I punkt 120 i luftfartsriktlinjerna föreskrivs att "[m]edlemsstaterna måste visa att stödet är lämpligt för att uppnå det avsedda målet eller lösa de problem som stödet är avsett att åtgärda. En stödåtgärd kommer inte att betraktas som förenlig med den inre marknaden om det finns andra mindre snedvridande politiska instrument eller stödinstrument som gör att samma mål uppnås".
- (614) I linje med punkterna 121–123 i luftfartsriktlinjerna – och även om dessa punkter inte formellt är tillämpliga i det här fallet – kan man granska om det skulle finnas ett politiskt instrument som gör det möjligt att uppnå samma mål, och som i högre grad skulle uppmuntra en effektiv förvaltning av flygplatsen. Instrument som på förhand fastställer vilket stödbelopp som behövs för att täcka det planerade driftsunderskottet är exempel på instrument som uppmuntrar en effektiv förvaltning av en flygplatsen.
- (615) Den koncessionsavgift som BSCA betalat definierades på förhand och stimulerar alltså BSCA att förvalta flygplatsen effektivt. I motsatt fall, om det bidrag som betalas av regionen för tjänsterna fastställs i förhållande till de kostnader som uppstår och inte är ett schablonbelopp som definierats på förhand, stämmer det att andelen av detta bidrag för tjänsterna av ekonomisk natur förblir relativt låg. På samma sätt är kapitalökningen från 2002 ett engångsingenripande som alltså inte följer av ett schablonbelopp som definierats på förhand, utan står för ett relativt begränsat belopp i förhållande till de stödbelopp som följer av avtalen från 2002 och investeringsbeslutet från 2003. Kommissionen slår därför fast att stödet till BSCA upprätthåller BSCA:s incitament att förvalta flygplatsen på ett effektivt sätt och utgör ett lämpligt politiskt instrument.

6.3.2.4 *Förekomst av en stimulans effekt*

- (616) Enligt punkt 124 i luftfartsriktlinjerna anses "[driftstödet] ge stimulans effekt om det är sannolikt att den ekonomiska aktiviteten på flygplatsen, i avsaknad av driftstöd och med beaktande av den möjliga förekomsten av investeringsstöd och trafikvolymen, skulle vara avsevärt mindre."
- (617) Stöden till BSCA har gjort det möjligt att modernisera flygplatsen i Charleroi och öka dess kapacitet, samtidigt som man bibehållit BSCA:s driftskostnader på en nivå som gjort det möjligt för BSCA att erbjuda och upprätthålla attraktiva villkor till förmån för de flygbolag som använder sig av flygplatsen, i synnerhet Ryanair, utan att drabbas av några större finansiella svårigheter. Såsom anges i skäl 611 skulle BSCA utan stöden nämligen ha behövt be Ryanair och övriga flygbolag om mycket högre luftfartsavgifter. I en sådan situation är det möjligt att Ryanair, som BSCA:s största kund, skulle ha beslutat sig för att flytta sin bas i Charleroi till en annan flygplats, eller rent av minska sin verksamhet vid denna flygplats avsevärt.
- (618) Kommissionen slår fast att utan stödet skulle nivån på den ekonomiska verksamheten vid flygplatsen i Charleroi troligen ha varit betydligt lägre. Kommissionen anser alltså att stödet har haft en stimulans effekt.

6.3.2.5 *Stödets proportionalitet (begränsning av stödet till ett minimum)*

- (619) I punkt 125 i luftfartsriktlinjerna anges följande: "För att driftstöd till flygplatser ska anses vara proportionellt måste det vara begränsat till det lägsta belopp som krävs för att den understödda verksamheten ska äga rum."
- (620) För att fastställa om stöden är proportionerliga bör man granska om BSCA:s verksamhetsplan (inklusive stöden) gjort det möjligt för BSCA att förvänta sig en vinst som inte överskrider en rimlig vinst.
- (621) BSCA:s verksamhetsplan för 2002 visar på förväntad en avkastning på egna medel för perioden 2002–2015 på 8,3 %, och en avkastning på investerat kapital på 9,6 %. Med tanke på att kommissionen i syfte att tillämpa marknadsekonomitestet uppskattade att en avkastningsgrad på egna medel på 9 % kunde förväntas år 2002 ⁽²²¹⁾ slår kommissionen fast att den vinst som förutspåddes på förhand inte överskrider en rimlig nivå. Om stödet var utformat för att säkerställa att BSCA:s kostnader täcktes och en vinst som inte överskred en rimlig nivå kan stöden från 2002 och 2003 anses vara proportionerliga.

⁽²²¹⁾ Närmare bestämt har en diskonteringsränta på 9 % använts (jfr skäl 437). Denna utgick från en vägd genomsnittlig kapitalkostnad på 9 %, som själv utgick från en avkastning på egna medel på 9 % eftersom Sowaer inte hade några skulder.

6.3.2.6 Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel

- (622) I punkt 137 i luftfartsriktlinjerna understryks vikten av att vid bedömningen av stödets inverkan beakta konkurrenssnedvridningar för stöd som utbetalats före den 4 april 2014. Det anges i själva verket att "[vid] bedömningen av förenligheten för driftstöd som beviljats före den 4 april 2014 kommer kommissionen i synnerhet att beakta konkurrenssnedvridningar."
- (623) I punkt 131 i luftfartsriktlinjerna anges följande: "Vid en bedömning av driftstödet förenlighet kommer kommissionen att beakta konkurrenssnedvridningar och effekterna på handeln. När en flygplats är belägen i samma upptagningsområde som en annan flygplats med ledig kapacitet måste man i affärsplanen utifrån sunda passagerar- och godstrafikprognoser identifiera de sannolika effekterna på trafiken för de övriga flygplatserna inom det upptagningsområdet."
- a) Fastställande av upptagningsområdet och konkurrerande flygplatser
- (624) Enligt Belgien ligger upptagningsområdet för flygplatsen i Charleroi inom två timmars resa från flygplatsen och omfattar 15 miljoner människor som utgör en potentiell kundbas för lågprisbolagen. Området omfattar Belgien, norra Frankrike, södra Nederländerna, norra Luxemburg och den västligaste delen av Tyskland.
- (625) I närheten av Charleroi finns flera flygplatser vars upptagningsområden sammanfaller med det för Charleroi: Liège (49 minuters resa och 78 km bort) – det bör dock förtydligas att Lièges flygplats är specialiserad på frakt, Lille (1,12 tim, 121 km) och framför allt Bryssels nationella flygplats (46 min., 69 km ⁽²²²⁾ ⁽²²³⁾).
- (626) Upptagningsområdet för flygplatsen i Charleroi täcker en stor del av upptagningsområdet för den nationella flygplatsen i Bryssel. Det sammanfallande området inbegripet framför allt huvudstadsregionen Bryssel, som är det mest tätbefolkade området i det sammanfallande området med 1,2 miljoner invånare. Även om flygplatsen i Charleroi ligger längre bort från Bryssel än den nationella flygplatsen i Bryssel tar det bara omkring 30 minuter längre att åka från centrala Bryssel till Charleroi med bil eller buss jämfört med den tid det tar att åka till Bryssels nationella flygplats.

Tabell 28

Avstånd och transporttid mellan centrala Bryssel och flygplatsen i Charleroi och den nationella flygplatsen i Bryssel

Från centrala Bryssel till ...	Charleroi	Bryssels nationella flygplats
Avstånd	46 km	12 km
Bil	45 min	16 min
Buss	45 min	18 min
Tåg	50 min (via Charleroi Sud)	17 min

Källa: Kommissionens beslut om Ryanair/Aer Lingus av den 27 februari 2013.

⁽²²²⁾ Som jämförelse kan nämnas att avståndet mellan flygplatsen Frankfurt Hahn och den huvudsakliga flygplatsen i Frankfurt är 120 km.

⁽²²³⁾ Tid och avstånd enligt webbplatsen <https://www.google.com/maps>

b) Analys av de eventuella snedvridningar av konkurrensen som orsakats av stödet

(627) De snedvridningar av konkurrensen som uppstått genom stödet beror på att

- BSCA lockar till sig flygbolag till Charleroi som flygplatsen inte hade kunnat göra utan stödet och som skulle ha kunnat förlägga sina resurser (flygplan, kabinpersonal) till andra flygplatser, i synnerhet de närmaste, såsom den nationella flygplatsen i Bryssel,
- stödet kan påverka beteendet hos vissa passagerare, som med beaktande av sin önskade avrese- och ankomstort kan välja mellan en tjänst där Charleroi är avrese- eller ankomstort, eller en tjänst som har som Bryssel stad som ankomst- eller avreseort. I själva verket kan dessa passagerare lockas av de lägre priser som erbjuds av de flygbolag som flyger till och från Charleroi (priser som skulle ha varit mycket högre utan det stöd som BSCA erhållit), på bekostnad av de företag som är verksamma vid Bryssels nationella flygplats.

i) Granskning av utbytbarheten med avseende på tjänsteutbudet vid flygplatserna i Charleroi och den nationella flygplatsen i Bryssel

(628) Vad gäller frånvaron eller undvikandet av otilbörliga negativa effekter på konkurrensen måste kommissionen i Belgiens mening använda sig av den dag då den offentliga finansieringen beviljades för att utvärdera om detta villkor uppfylls. Men enligt Belgien är utvecklingen av Charlerois flygplats en följd av inrättandet av en ny marknad inom ett visst segment som inte alls hade utvecklats, eller hade utvecklats ytterst lite, vid den nationella flygplatsen i Bryssel när stödet beviljades, det vill säga lågprissegmentet. Dessutom hade två studier som utförts av oberoende experter, Roland Berger International Management Consultant och GTM, fastställt att den nationella flygplatsen i Bryssel var nära att uttömma sin kapacitet och att det inte förekom någon överlappning i fråga om klientel mellan de två flygplatserna. De bolag som var verksamma vid Bryssels flygplats var vid den tidpunkten inte alls intresserade av Charlerois flygplats medan Ryanair, som är den främsta användaren av flygplatsen i Charleroi, vid denna tidpunkt inte hade någon strategi för att etablera sig vid huvudsakliga flygplatser. År 2000 hade Charlerois flygplats för övrigt dåligt anseende, vilket intygas av studierna från GTM och Roland Berger International Management Consultant. Infrastrukturen var för liten, begränsad och utnyttjades sällan. Flygplatsen erbjöd endast en regelbunden förbindelse och några charterflygningar under sommaren. Följaktligen anser Belgien att det inte går att se det som att flygplatsen i Charleroi vid denna tidpunkt kunde konkurrera med den nationella flygplatsen i Bryssel. Slutligen gynnades Bryssels flygplats av sin infrastruktur (fler terminaler, start- och landningsbanor etc.) och tillgänglighet, tack vare sitt nära läge till huvudstaden och den järnvägsförbindelse som flygplatsen i Charleroi saknar.

(629) Vad gäller Belgiens kommentarer lägger kommissionen fram följande synpunkter:

- Även om man med avseende på analysen av förenligheten utgår från att granskningen av stödets effekter i fråga om snedvridning av konkurrensen måste beakta den tidpunkt då stödet beviljades lämpar det sig dock att titta på stödets effekter på kort och lång sikt, såsom de kunde förutspås i samband med att stödet beviljades. När stödet beviljades förutspådde man att stödet skulle göra det möjligt för BSCA att erbjuda mycket fördelaktiga priser för de tjänster som BSCA kunde erbjuda tack vare Sowaers investeringar, och dessa investeringar ledde till att flygplatsen i Charleroi kunde öka sin kapacitet på ett påtagligt sätt. I detta avseende påminns det om att verksamhetsplanen från 2002 förutspådde en kraftig ökning av trafiken vid Charlerois flygplats: trafiken torde stiga från 1,2 miljoner passagerare 2002 till nästan 3 miljoner passagerare 2010. Det stod alltså klart vid den tidpunkt som stöden beviljades BSCA att de gjorde det möjligt för BSCA att utvecklas kraftigt och att det inte kunde uteslutas att denna utveckling till viss del skulle ske på bekostnad av konkurrerande flygplatser, huvudsakligen Bryssels nationella flygplats.
- Belgien anger att när studierna från Roland Berger International Management Consultant och GTM utfördes var Bryssels flygplats nära att uttömma sin kapacitet. Kommissionen konstaterar dock att när åtgärderna beviljades, det vill säga i april 2002 och i april 2003, hade flygbolaget Sabena gått i konkurs och trafiken vid den nationella flygplatsen i Bryssel hade redan påverkats av denna konkurs i hög grad, i och med att antalet passagerare sjönk från 19,7 miljoner passagerare 2001 till 14,4 miljoner passagerare 2002. När åtgärderna beviljades var Bryssels nationella flygplats alltså inte nära att uttömma sin kapacitet.

- (630) När det gäller frågan om utbytbarheten hos tjänsteutbudet vid flygplatserna i Charleroi och i Bryssel medger kommissionen att de två flygplatserna inte är helt utbytbara:
- I och med att Charleroi ligger relativt långt från centrala Bryssel och på grund av dess "lågprisprofil" (både i fråga om infrastruktur och de flygbolag som utnyttjar de tjänster som flygplatsen erbjuder) utgör inte flygplatsen i Charleroi ett alternativ till Bryssels nationella flygplats för vissa passagerarkategorier (i synnerhet affärsresenärer, som är mer känsliga för tidsaspekten).
 - Flygplatsen i Charleroi har en profil som en flygplats för kortdistansflyningar utan mellanlandningar, vilket inte gör den till ett verkligt alternativ till Bryssels nationella flygplats för flygbolag som Brussels Airlines som trafikerar långdistansflyningar och/eller utgår från en modell av typen "hub-and-spoke", som består av att försörja ett långdistansnätverk från ett flygplatsnav med transitpassagerare som tar sig till navet via ett kortdistans- och medeldistansnätverk.
 - Flygplatsen i Bryssel känns inte som ett trovärdigt alternativ till flygplatsen i Charleroi för vissa, mycket priskänsliga kategorier av passagerare.
- (631) Icke desto mindre överlappar utbudet till viss del. Även om denna överlappning var mindre vid den tidpunkt då stödet ska ha beviljats förekom det likväl en sådan. Dessutom kunde man förutse att på grund av stödet skulle utbudet vid de två flygplatserna konkurrera än mer med varandra. Charlerois flygplats erbjuder på så sätt flygningar som kan intressera en del av den klientel vid Bryssels nationella flygplats som använder sig av kortdistans- och medeldistansflyningar. Följande uppgifter visar utvecklingen i fråga om antalet förbindelser som drivs från Charlerois flygplats och, bland dessa, de för vilka en förbindelse från Bryssels nationella flygplats erbjöds till samma destination.

Tabell 29

Förbindelser från flygplatsen i Charleroi och, bland dessa, de för vilka samma destination betjänas från den nationella flygplatsen i Bryssel

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Antal förbindelser med avgång från flygplatsen i Charleroi	7	9	11	17	14	26	33	52	67	84	91	97	102
Förbindelser för vilka samma destination betjänas från den nationella flygplatsen i Bryssel	5	5	7	9	9	16	21	32	38	53	60	63	63

Källa: Bilaga 11 till Belgiens skrivelse av den 7 februari 2014.

- (632) De förbindelser som erbjöds på motsvarande sätt vid flygplatsen i Charleroi och den nationella flygplatsen i Bryssel har alltså ökat kraftigt (från fem 2002 till 63 2013), vilket således innebar ett starkt konkurrenstryck på den nationella flygplatsen i Bryssel.

ii) Analys av stödets konsekvenser

- (633) Enligt förvaltaren av Bryssels nationella flygplats (nedan kallad BAC) har, med tanke på den omfattande överlappningen mellan de förbindelser som drevs med avgång från Charlerois flygplats och de destinationer som man trafikerade från Bryssels nationella flygplats, konsekvenserna av stödet, som gjorde det möjligt för BSCA att erbjuda flygbolagen särskilt lockande priser, blivit mycket stora för flygplatsen i Bryssel. Konkurrensen har blivit särskilt snedvriden för de korta flygningarna, eftersom avgiften har en relativt större inverkan på priserna för korta flygningar än på priserna för långa flygningar.

(634) I tabell 30 visas utvecklingen i fråga om antalet avresande och ankommande passagerare på korta flygningar vid Charleroi och Bryssels nationella flygplats (flygplatsen i Bryssel och Charleroi konkurrerar inte inom segmentet långdistansflygningar eftersom de sistnämnda inte erbjuds vid Charleroi).

Tabell 30

Utveckling av antalet passagerare (i miljoner) i samband med kortdistansflyg som avgår från och ankommer till Bryssels nationella flygplats (BRU) och Charlerois flygplats (CRL)

	BRU		CRL		BRU+CRL	
	Marknaden för kortdistansflygningar (antal passagerare i miljoner)	Förändring från föregående år (i %)	Marknaden för kortdistansflygningar (antal passagerare i miljoner)	Förändring från föregående år (i %)	Marknaden för kortdistansflygningar (antal passagerare i miljoner)	Förändring från föregående år (i %)
2004	11,8		2,0		13,8	
2005	12,2	4	1,9	- 5	14,1	2
2006	12,5	3	2,2	16	14,7	4
2007	13,4	8	2,4	9	15,8	7
2008	13,2	- 1	2,9	21	16,1	2
2009	11,7	- 11	3,9	35	15,6	- 3
2010	11,3	- 3	5,2	33	16,5	6
2011	12,2	7	5,9	14	18,1	9
2012	12,1	- 1	6,5	10	18,6	3
2013	12,4	3	6,8	4	19,2	3

Källa: BAC:s synpunkter av den 8 maj 2014.

(635) Av tabellen i skäl 634 framgår att medan trafiken vid Charleroi 2004 endast stod för 17 % av trafiken vid den nationella flygplatsen i Bryssel inom segmentet kortdistansflygningar, stod den 2013 för nästan 55 %. Tillväxten vid Charlerois flygplats var särskilt stark 2008–2010, medan trafiken på direktflygningarna minskade vid Bryssels nationella flygplats under samma period. Denna omfattande utveckling vid flygplatsen i Charleroi 2008–2010 förklaras till viss del av att man öppnade den nya terminalen 2008, som finansierades av Sowaer och för vilken det har slagits fast i detta beslut att BSCA inte betalade ett marknadsmässigt pris för.

(636) Enligt BAC ledde denna situation till en utebliven inkomst på 2,5 miljoner passagerare, det vill säga en årlig förlust på 50 miljoner euro. BAC uppskattar att av de 4 miljoner ytterligare passagerare vid Charlerois flygplats 2011 jämfört med 2005 är det troligt att bara 1,5 miljoner var nya kunder, medan resterande 2,5 miljoner var passagerare som under andra omständigheter skulle ha kommit till eller ha stannat kvar vid Bryssels nationella flygplats.

iii) Slutsats

(637) Kommissionen slår fast följande:

- Charlerois flygplats och Bryssels nationella flygplats konkurrerar med varandra i fråga om vissa kort- och medeldistansflygningar utan mellanlandningar och i fråga om vissa användare:
- Bryssels nationella flygplats är inte övertrafikerad.
- Stödet har gjort att BSCA kunnat erbjuda flygbolagen särskilt attraktiva avgifter för sina flygplatstjänster. Kommissionen anser att utan stödet skulle BSCA utan tvekan inte ha lyckats få Ryanair att förlägga ett stort antal flygningar till flygplatsen i Charleroi. Utvecklingen vid Charlerois flygplats var för övrigt så pass kraftig att regionen beslutade sig för att investera stort i flygplatsen och på så sätt öka dess kapacitet: Flygplatsens teoretiska kapacitet steg således från 1 miljon passagerare innan investeringarna utfördes i enlighet med åtgärderna från 2002 och 2003 till en teoretisk kapacitet på 3 miljoner passagerare efter investeringarna (vi noterar att den verkliga kapaciteten faktiskt är högre, vilket intygas av siffrorna för trafiken vid Charlerois flygplats, då det i allmänhet var möjligt att överskrida den nominella kapaciteten för en terminal genom att minska passagerarnas bekvämlighet och/eller utföra vissa anpassningar som inte medförde några större investeringar).

(638) Kommissionen slår fast att stöden har inneburit omfattande snedvridningar av konkurrensen på bekostnad av de flygplatser som konkurrerar med flygplatsen i Charleroi, först och främst den nationella flygplatsen i Bryssel. Om man ser det som att kapitalökningen 2002 utgör ett stöd har den bidragit till dessa snedvridningar eftersom den har gjort det möjligt för BSCA att undvika finansiella svårigheter och utveckla flygplatsen i Charleroi. Detta bidrag till snedvridningarna av konkurrensen är hur som helst litet, eftersom det rör sig om ett engångsgräpande till ett begränsat belopp i förhållande till de stödbelopp som följer av övriga åtgärder som är föremål för denna granskning, och som dessutom utfördes när flygplatsen började utvecklas, när trafiken vid flygplatsen i fråga fortfarande var ganska blygsam i förhållande till trafiken vid den nationella flygplatsen i Bryssel.

(639) Kommissionen konstaterar att trafiken vid Charlerois flygplats har mer än femdubblats sedan dess att stöden beviljades⁽²²⁴⁾ (denna tillväxt är mycket högre än flygplatsernas genomsnittliga tillväxt), medan trafiken vid Bryssels nationella flygplats inom segmentet kortdistans- och medeldistansflygningar utan mellanlandningar har stått stilla sedan 2004. Detta bekräftar att en del av tillväxten vid Charlerois flygplats har skett på bekostnad av tillväxten vid Bryssels nationella flygplats. Kommissionen noterar likaså att den konkurrensmässiga inverkan av flygplatsen i Charleroi har varit särskilt stark sedan 2008 tack vare dess ökade kapacitet, som framför allt möjliggjordes genom Sowaers investeringar.

(640) Kommissionen slår likaså fast att sedan början av 2014 trafikerar Ryanair den nationella flygplatsen i Bryssel, och flygplatsen utvecklar sin verksamhet inom lågprissegmentet. Vueling betjänar redan flygplatsen. Konkurrensen mellan de två flygplatserna riskerar alltså fortfarande att växa i framtiden eftersom de två flygplatserna kan locka sig till samma flygbolag och samma kundsegment.

(641) På grundval av dessa uppgifter slår kommissionen fast att stöden har orsakat omfattande snedvridningar av konkurrensen genom att lindra BSCA:s driftskostnader med hjälp av onormalt låga koncessionsavgifter. Dessa snedvridningar var förvisso begränsade under de första år som följde på beviljandet av åtgärderna i fråga, det vill säga 2002 och 2003, eftersom investeringarna fortfarande inte hade genomförts i sin helhet vid flygplatsen i Charleroi, som fortfarande registrerade en begränsad trafik, men de ökade därefter och är idag mycket omfattande.

6.3.2.7 Slutsats gällande förenligheten hos stöden till förmån för BSCA på grundval av artikel 107.3 i EUF-fördraget

(642) Kommissionen slår fast att stöden till förmån för BSCA har bidragit till den regionala ekonomiska utvecklingen, men att de har haft omfattande och växande konsekvenser för de flygplatser som konkurrerar med flygplatsen i Charleroi, och framför allt för Bryssels nationella flygplats.

⁽²²⁴⁾ Se tabell 4, årlig statistik över trafiken vid Charlerois flygplats.

- (643) Kommissionen noterar att även om stöden beviljades efter det att luftfartsriktlinjerna trädde i kraft, det vill säga efter den 4 april 2014, kan dessa stöd inte ses som förenliga med den inre marknaden. I punkt 119 i luftfartsriktlinjerna föreskrivs nämligen att "för att en flygplats ska vara berättigad till driftstöd får således enligt kommissionen dess årliga trafikvolym inte överskrida 3 miljoner passagerare".
- (644) Dessa stöd beviljades innan den 4 april 2014 och punkt 119 i luftfartsriktlinjerna är inte tillämpliga. Enligt luftfartsriktlinjerna måste kommissionen dock analysera de olagliga driftstöd som beviljats till flygplatserna med beaktande av de snedvridningar som dessa stöd åstadkommer⁽²²⁵⁾. Enligt kommissionen innebär detta krav att den ska uttala sig om stöden i fråga mot bakgrund av dels deras positiva effekter med tanke på de mål av gemensamt intresse som de eftersträvar, och dels deras negativa effekter på konkurrensen och handeln. I detta fall har det slagits fast att stöden har haft en mycket positiv effekt på den ekonomiska utvecklingen i Charleroi och i dess region, vilket kan erkännas som ett mål av gemensamt intresse som motiverar ett driftstöd, med som har lett till negativa effekter som blivit påtagliga, har ökat med tiden och som är mycket omfattande.
- (645) Med tanke på att de negativa effekterna av stöden i det aktuella fallet, som inledningsvis var begränsade, har ökat stadigt med tiden för att bli alltför betydande, anser kommissionen att regionen/Sowaer från och med ett visst datum skulle ha krävt att BSCA betalar en koncessionsavgift på den nivå som skulle ha fastställts när åtgärderna i fråga beviljades 2002 och 2003 för att regionen/Sowaer ska anses ha betett sig gentemot BSCA som en marknadsekonomisk aktör som ställde sina infrastrukturer till förfogande ur ett lönsamhetsperspektiv. BSCA skulle på så sätt ha gynnats av ett driftstöd i form av en allt för låg koncessionsavgift fram till datumet i fråga, under en övergångsperiod, och inte bortom detta.
- (646) Kommissionen anser att det för att återföra de negativa effekterna av stöden på konkurrensen och handeln till en godtagbar nivå, för att stöden ska bli förenliga med den inre marknaden, är nödvändigt att genomföra denna strategi i efterhand, genom i) att man från BSCA återkräver de stödbelopp som erhållits från och med datumet i fråga och ii) justerar villkoren för beräkning av koncessionsavgiften för perioden efter antagandet av detta beslut och fram till utgångsdatumet för den koncession som BSCA har fått, så att BSCA under denna period betalar regionen/Sowaer en koncessionsavgift som överensstämmer med en nivå som skulle ha fastställts i samband med beviljandet av åtgärderna i fråga, under 2002 och 2003, om regionen/Sowaer hade betett sig som en marknadsekonomisk aktör gentemot BSCA.
- (647) Det datum i fråga som härrör från en balansering av de positiva effekterna på den lokala ekonomiska utvecklingen och de negativa effekterna på konkurrensen kan inte bara följa av tillämpningen av en ekonomisk analysmetod, utan förutsätter nödvändigtvis att kommissionen använder sig av det omfattande bedömningsutrymme som den förfogar över när det gäller förenligheten hos statliga stöd med den inre marknaden.
- (648) I detta avseende noterar kommissionen att ikraftträdandet av luftfartsriktlinjerna, den 4 april 2014, utgör en betydande utveckling i fråga om offentligt stöd till flygplatser, eftersom medlemsstaterna enligt riktlinjerna från och med detta datum inte längre får bevilja nya driftstöd till flygplatser med mer än 3 miljoner passagerare. Målet med denna bestämmelse är uppenbart att från och med den 4 april 2014 begränsa de negativa effekterna av de driftstöd som beviljas flygplatserna. Kommissionen anser att detta datum också utgör en lämplig referens i detta ärende och att det kan betraktas som den tidpunkt då BSCA borde ha slutat att betala en alltför låg koncessionsavgift i enlighet med åtgärderna från 2002 och 2003. När det rör sig om kapitalökningen från 2002, med beaktande av de skäl som tas upp i skäl 638 och det faktum att denna åtgärd beviljades innan den 4 april 2014, anser kommissionen att i händelse av att denna åtgärd utgör ett statligt stöd är detta stöd förenligt med den inre marknaden.
- (649) Som slutsats anser kommissionen att
- de åtgärder som Belgien har genomfört till förmån för BSCA inom ramen för avtalen från 2002 och investeringsbeslutet från 2003 utgör statliga stöd som är förenliga med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget fram till den 3 april 2014 och stöd som är oförenliga med den inre marknaden från och med den 4 april 2014,

⁽²²⁵⁾ Se punkterna 131 och 137 i luftfartsriktlinjerna.

- om den höjning av BSCA:s kapital som tecknades den 3 december 2002 av Sowaer utgör ett statligt stöd i enlighet med artikel 107.1 i EUF-fördraget är den ett statligt stöd som är förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

6.4 Preskriptionstidens tillämplighet på stöden till förmån för BSCA

- (650) Artikel 15 i förfarandereglerne föreskriver att återkrav av statliga stöd omfattas av en preskriptionstid på tio år. Preskriptionstiden börjar den dag då det olagliga stödet beviljas mottagaren.
- (651) Enligt Belgien omfattas det bidrag som betalats av regionen till BSCA för vissa av BSCA:s tjänster med anknytning till flygplatsverksamheten av den preskriptionstid som avses i artikel 15 i förfarandereglerne. I själva verket ska detta bidrag enligt Belgien ha beviljats den 9 juli 1991, den dag då avtalet mellan regionen och BSCA och den bifogade kravspecifikationen ingicks. Enligt Belgien tillfaller sedan denna dag betalningen av detta bidrag regionen, trots man antagit olika bestämmelser som saknar inverkan på principen om obligatorisk ersättning från regionens sida för dessa kostnader. De icke-ekonomiska tjänster som avses i tillägg nr 6 av den 15 januari 2008 är de enda som inte omfattas av denna tidsperiod.
- (652) Först och främst påminner kommissionen om att den enligt vad som förklarats i skäl 415 anser att den måste granska bidraget till vissa tjänster med anknytning till flygplatsverksamheten tillsammans med de övriga inslagen i de ekonomiska ramarna för koncessionen (tillhandahållande av infrastrukturerna och koncessionsavgiften).
- (653) Om man utgår från att det bidrag som betalats ut av regionen för vissa tjänster med anknytning till flygplatsverksamheten kan granskas fristående från avtalet mellan Sowaer och BSCA bestrider kommissionen likväl analysen om att den beviljade åtgärden inte skulle ha genomgått någon påtaglig ändring. Tvärtemot anser kommissionen att vart och ett av de tre följande tilläggen har ändrat åtgärden på ett påtagligt sätt:

6.4.1 Tillägg nr 3 av den 29 mars 2002

- (654) Kommissionen noterar att i enlighet med artikel 25 i den kravspecifikation som bifogades till avtalet mellan regionen och BSCA av den 9 juli 1991 var det bara under en övergångsperiod som regionen skulle stå för kostnaderna för brandförvar och underhåll.
- (655) Denna övergångsperiod förlängdes fram till den 1 januari 2000 i enlighet med tillägg nr 2 till den kravspecifikation som bifogats till avtalet.
- (656) Under åren 2000 och 2001 betalades bidragen för utgifterna för "brandförvar och underhåll" av regionen Vallonien till BSCA på andra juridiska grunder än avtalet mellan regionen och BSCA ⁽²²⁶⁾, men besluten i fråga inte förpliktigade regionen gentemot BSCA bortom år 2000 och 2001.
- (657) För år 2002 framhåller Belgien att även om det alltjämt planerades att regionen skulle fortsätta att bevilja en ersättning för dessa kostnader innebar inrättandet av Sowaer och införandet av en ny rättslig ram att formaliseringen av förlängningen av denna ersättning sköts upp. Enligt Belgien bekräftades det faktum att detta åtagande upprätthölls av en skrivelse av den 5 juli 2001 från BSCA till de vallonska myndigheterna på transport- och utrustningsområdet med uppgift om att omfattande poster i BSCA:s budget för år 2002 rörde kostnader med koppling till dessa tjänster, till följd av ett telefonsamtal där regionen enligt Belgien bekräftade att regionen skulle stå för dessa tjänster 2002.

⁽²²⁶⁾ Gällande år 2000: Dekretet av den 16 december 1999 om den allmänna budgeten för regionen Valloniens utgifter för budgetåret 2000 och förordningen av den 27 september 2000 från den vallonska regeringen om beviljande av ett driftbidrag till BSCA för att täcka utgifterna för brandförvars- och underhållstjänsterna vid flygplatsen i Charleroi för år 2000.
Gällande år 2001: Dekretet av den 14 december 2000 om den allmänna budgeten för regionen Valloniens utgifter för budgetåret 2001 och förordningen av den 4 oktober 2001 från den vallonska regeringen om beviljande av ett driftbidrag till BSCA för att täcka utgifterna för brandförvars- och underhållstjänsterna vid flygplatsen i Charleroi för år 2001.

- (658) Såsom förtydligas i skäl 71 och 72 ändrar tillägg nr 3 av den 29 mars 2002 till koncessionsavtalet mellan regionen och BSCA artikel 3.2 i avtalet mellan regionen och BSCA och föreskriver att regionen Vallonien ska ersätta de utgifter (kostnader och investeringar) som hör ihop med brandförsvars- och underhållstjänsterna. Tillägg nr 3 ändrar också artikel 25 i kravspecifikationen och föreskriver att koncessionshavaren ska lämna in budgeten för posterna gällande brandförsvaret och underhåll till koncessionsgivaren och ha en separat resultaträkning som när som helst kan analyseras och kontrolleras av koncessionsgivaren.
- (659) Kommissionen anser att tillägg nr 3 av den 29 mars 2002 till koncessionsavtalet mellan regionen och BSCA i hög grad påverkar åtgärden. I själva verket innehåller tillägg nr 3 ett skriftligt åtagande från regionen om att stå för kostnaderna med koppling till brandförsvaret och underhåll, medan det inte längre fanns något skriftligt åtagande från regionen som var tillämpligt på de summor som BSCA ådragit sig sedan den 1 januari 2002.
- (660) Tillägg nr 3 ändrar artikel 3.2 i avtalet mellan regionen och BSCA och föreskriver att regionen ska ersätta de utgifter (kostnader och investeringar) som hör ihop med brandförsvars- och underhållstjänsterna. Det ändrar också artikel 25 i kravspecifikationen och föreskriver att koncessionshavaren ska lämna in budgeten för posterna gällande brandförsvaret och underhåll till koncessionsgivaren och ha en separat resultaträkning som när som helst kan analyseras och kontrolleras av koncessionsgivaren. I detta avseende understryker kommissionen att tillägg nr 3 föreskriver att denna resultaträkning ska inkludera investeringskostnaderna och/eller amorteringskostnaderna för investeringarna, vilket inte var fallet tidigare.
- (661) På grundval av dessa uppgifter anser kommissionen att det bidrag som regionen betalat ut till BSCA för vissa av BSCA:s tjänster med anknytning till flygplatsverksamheten inrättades, eller i vart fall ändrades påtagligt, genom tillägg nr 3 av den 29 mars 2002 till avtalet mellan regionen och BSCA.

6.4.2. Tillägg nr 5 till avtalet mellan regionen och BSCA av den 10 mars 2006

- (662) Genom följande bestämmelser har tillägg nr 5 till avtalet mellan regionen och BSCA av den 10 mars 2006 påtagligt ändrat tillägg nr 3:
- I enlighet med artikel 3.2.2 i avtalet mellan regionen och BSCA, i dess ändrade lydelse genom tillägg nr 5, ska regionen ersätta de utgifter som BSCA ådrar sig för "tjänster med anknytning till brandförsvaret samt säkerheten på marken och i flygplatsområdet", medan regionen tidigare ersatte de utgifter som BSCA ådragit sig för "underhålls- och brandförvarstjänster". Enligt Belgien syftade denna nya formulering till att på ett mer uttömmande sätt definiera vilka kostnader som regionen Vallonien skulle stå för, men de påverkade inte i någon större utsträckning omfattningen på de tjänster som man stod för. Kommissionen noterar dock att även om man skulle ignorera den förändrade lydelsen för de tjänster för vilka BSCA erhöll ersättning skiljer sig uppgifterna om de utgifter som ska ersättas i enlighet med artikel 25 i kravspecifikationen, i dess ändrade lydelse genom tillägg nr 5, i och med att de inkluderar vissa utgifter som tidigare inte nämndes, det vill säga "tjänsterna med anknytning till trafiksäkerheten på marken och i flygplatsområdet, vilket inbegriper löpande underhåll av flygplatsområdet, mindre asfalteringsarbeten, löpande underhåll och reparation av start- och landningsbanan och åtkomstvägar, underhåll av belysning och optisk trafikledningsutrustning och säkerställande av att de hålls i funktionsdugligt skick, grässlagnings-, rengörings- och start- och landningsbanan och dess markeringar, snöröjning och alla andra tjänster som garanterar trafiksäkerheten på marken, i flygplatsområdet och avseende infrastrukturerna, med undantag av de kommersiella ytorna i flygplatsområdet".
 - Ett tak fastställdes för bidraget, vilket inte hade gjorts tidigare. Taket blev tillämpligt när tillägg nr 5 trädde i kraft och påverkar alltså det bidragsbelopp som betalas ut av regionen till BSCA från och med det första året.
 - Bidragsbeloppet skulle ses över innan juli 2009 ⁽²²⁷⁾.

⁽²²⁷⁾ Denna översyn utfördes slutligen 2013. Icke desto mindre ändrades införandet av ett översynsdatum åtgärden påtagligt.

- (663) På grundval av dessa olika uppgifter anser kommissionen att åtgärden genomgick en genomgripande förändring i och med antagandet av tillägg nr 5 av den 10 mars 2006 till avtalet mellan regionen och BSCA.

6.4.3. Tillägg nr 6 till avtalet mellan regionen och BSCA av den 15 januari 2008

- (664) Tillägg nr 6 till avtalet mellan regionen och BSCA av den 15 januari 2008 ändrade på ett påtagligt sätt tillägg nr 5 genom att i hög grad utvidga omfattningen på de tjänster för vilka regionen betalar BSCA ett bidrag, eftersom dessa tjänster härnäst inbegriper uppföljning och registrering av flygningar, planering av föreskrivna flygningar, lotsning och säkerhet. Men som kommissionen har redogjort för i avsnitt 6.1.1 anser den att dessa tjänster, med undantag av säkerhetstjänsterna, utgör tjänster av ekonomisk karaktär.

6.4.4. Slutsats

- (665) Kommissionen slår fast att det bidrag som betalats ut av regionen till BSCA för vissa tjänster med anknytning till flygplatsverksamheten inte kan anses vara en åtgärd som varit i kraft på ett kontinuerligt sätt och som inte genomgått någon omfattande ändring sedan 1991. Utbetalningen av detta bidrag grundas på flera nya åtgärder som gradvis blivit tillämpliga. Följande åtgärder granskas i detta beslut: a) Tillägg nr 3 till avtalet mellan regionen och BSCA av den 29 mars 2002, b) tillägg nr 5 till avtalet mellan regionen och BSCA av den 10 mars 2006 och c) tillägg nr 6 till avtalet mellan regionen och BSCA av den 15 januari 2008.
- (666) Åtgärderna a–c kan inte omfattas av preskriptionstiden på tio år eftersom färre än tio år har förflutit mellan den tidpunkt då de beviljades och den 20 april 2011, den dag då kommissionen skickade sin första begäran om upplysningar till Belgien med avseende på stöden till förmån för BSCA. Såsom förtydligas i artikel 15 i förfarandereglererna ska preskriptionstiden dock avbrytas av varje åtgärd avseende det olagliga stödet som vidtas av kommissionen eller av en medlemsstat som agerar på kommissionens begäran. Kommissionen slår därmed fast att den preskription som avses i artikel 15 i förfarandereglererna inte är tillämplig på de stöd till förmån för BSCA som granskas i detta beslut.

6.5 Tillämplighet hos principen om berättigade förväntningar på det bidrag som regionen betalat för vissa tjänster med anknytning till flygplatsverksamheten

- (667) I artikel 14.1 i förfarandereglererna anges att "[k]ommissionen inte [ska] återkräva stödet om detta skulle stå i strid med en allmän princip i gemenskapsrätten". I synnerhet kan kommissionen inte begära att stöd, även om de beviljats inom den tioårsperiod som definieras i artikel 15.1 i förfarandereglererna, ska återkrävas om de omfattas av en berättigad förväntan – med avseende på dess mottagare – som följer av ett beslut eller en ståndpunkt som kommissionen tagit tidigare.
- (668) Såsom anges i avsnitt 5.4 i detta beslut hävdar Belgien att ett återkrav gällande det bidrag som regionen betalat för vissa tjänster med anknytning till flygplatsverksamheten strider mot principen om berättigade förväntningar.
- (669) Domstolen har dock slagit fast att mottagaren av ett olagligt stöd i allmänhet inte kan åberopa berättigade förväntningar ⁽²²⁸⁾. Stödmottagaren ska nämligen ha kontrollerat att det stöd som denne beviljades hade anmälts till och godkänts av kommissionen. I detta avseende påminner kommissionen om att stöden till förmån för BSCA inte har anmälts till kommissionen.

6.5.1 Brist på tydliga försäkringar

- (670) Enligt domstolen ⁽²²⁹⁾ kan man inte heller åberopa ett åsidosättande av principen om berättigade förväntningar "om det allmänna inte har gett exakta försäkringar [...]".

⁽²²⁸⁾ Dom av den 20 september 1990 i mål C-5/89, kommissionen mot Tyskland, REG 1990, s. I-3437, ECLI:EU:C:1990:320, punkt 14, dom av den 14 januari 1997 i mål C-169/95, Spanien mot kommissionen REG 1997, s. I-135, ECLI:EU:C:1997:10, punkt 51, dom av den 15 december 2005 i mål C-148/04 Unicredito Italiano, REG 2005, s. I-11137, ECLI:EU:C:2005:774, punkt 104.

⁽²²⁹⁾ Dom av den 22 juni 2006 i de förenade målen C-182/03 och C-217/03, Belgien och Forum 187 mot kommissionen, REG 2006, s. I-5479, ECLI:EU:C:2006:416, punkt 147.

- (671) Belgien hävdar att med tanke på att kommissionen i sitt beslut från 2004 inte hade några klagomål försäkrades BSCA om att stödet inte kunde utgöra ett statligt stöd. Belgien stödjer sig i synnerhet på skäl 214 i beslutet från 2004 där kommissionen nämnde att den "inte [bestrid] de vallonska myndigheternas legitima rätt att fortsätta att bära kostnaderna för underhåll och brandförsvar". Landet anger att dessa berättigade förväntningar har förstärkts genom kommissionens fasta beslutspraxis om särskiljandet mellan ekonomiska verksamheter och icke-ekonomiska verksamheter, vilket upprepas i kommissionens beslut om flygplatsen Leipzig/Halle.
- (672) Kommissionen anser att frånvaron av klagomål gällande stöden till förmån för BSCA i dess beslut från 2004 inte utgör någon "försäkran". Kommissionen påminner om att varken beslutet om att inleda förfarandet från 2002 eller det slutgiltiga beslutet från 2004 tar upp åtgärderna till förmån för BSCA. Vad gäller skäl 214 i beslutet från 2004 understryker kommissionen att detta skäl måste läsas i sitt sammanhang. Av detta sammanhang framgår det att skälet i fråga inte ska ses som att man godkänner åtgärden mot bakgrund av reglerna om statliga stöd, utan bara som en förklaring av resonemanget om att det inte är förenligheten hos denna åtgärd med reglerna om statliga stöd som kommissionen granskar, utan att man tar hänsyn till osäkerheten i fråga om regionens bärande av kostnaderna för vissa tjänster i BSCA:s verksamhetsplan för tillämpningen av marknadsekonometestet på avtalen från 2001.
- (673) Såsom tas upp i skäl 397 till skäl 399 i detta beslut bestrider kommissionen att man av skäl 182 och 183 i beslutet om flygplatsen Leipzig/Halle kan dra slutsatsen att kommissionen tidigare har bedömt uppdrag som kan jämföras med underhåll och trafiksäkerhet, såsom de som definieras i avtalet mellan regionen och BSCA, som att de omfattas av utövandet av offentlig makt.

6.5.2. Förutseende av en ändring av hållningen

- (674) Som domstolen påtalar ⁽²³⁰⁾: "[N]är en försiktig och medveten ekonomisk aktör skulle kunna förutse att en gemenskapsåtgärd kommer att vidtas som kan påverka hans intressen, kan han inte åberopa en sådan princip när denna åtgärd har vidtagits ⁽²³¹⁾".
- (675) Enligt Belgien fanns det inget som kunde göra det möjligt för BSCA att föreställa sig att kommissionen 2012 på nytt skulle granska en åtgärd som den inte hade några invändningar emot 2004, och som tribunalen inte ifrågasatte 2008.
- (676) Kommissionen bestrider att den ska ha tagit ställning till åtgärderna till förmån för BSCA genom att anta beslutet från 2004. Följaktligen utgör inte beslutet från 2012 en ändring av dess hållning.
- (677) Kommissionen bestrider också att detta beslut utgör en ändring av dess beslutspraxis om särskiljandet mellan ekonomiska och icke-ekonomiska verksamheter. Vad gäller beslutet om flygplatsen Leipzig/Halle, som Belgien citerar för att visa på den påstådda ändringen av kommissionens hållning, bestrider kommissionen att man av detta beslut kan sluta sig till att kommissionen tidigare har ansett att uppdrag som kan jämföras med underhåll/trafiksäkerhet omfattas av utövandet av offentlig makt (jfr skäl 397 till 399).
- (678) Som slutsats anser kommissionen att återkravet av det olagliga och oförenliga stöd som beviljats BSCA inte strider mot principen om berättigade förväntningar.

7. SLUTSATS OM OCH BERÄKNING AV DE STÖD SOM SKA ÅTERKRÄVAS FRÅN BSCA

7.1 Stöd som olagligen har genomförts till förmån för BSCA

- (679) Kommissionen konstaterar att Belgien genom att anta avtalen från 2002 och investeringsbeslutet från 2003 olagligen har genomfört stöd till förmån för BSCA i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget. Dessa stöd utgörs av skillnaden mellan den avgift som en marknadsekonomisk aktör (nedan kallad *avgift som överensstämmer med marknadspriset*) och de avgifter som faktiskt betalats av BSCA till regionen/Sowaer.

⁽²³⁰⁾ *Idem.*

⁽²³¹⁾ Dom av den 11 mars 1987 i mål 265/85, Van den Bergh en Jurgens och Van Dijk Food Products Lopik mot kommissionen, REG 1987, s. 1155, ECLI:EU:C:1987:121, punkt 44.

- (680) Den avgift som överensstämmer med marknadspriset är den avgift som BSCA skulle ha behövt betala för att båda åtgärderna (avtalen från 2002 och investeringsbeslutet från 2003) ska ha ett nettonuvärde på noll för regionen/Sowaer. Kommissionen har fastställt avgiften i överensstämmelse med marknadspriset i samstämmighet med det resonemang som det redogörs för i avsnitt 6.1.2.2, som har gjort det möjligt att fastställa att avtalen från 2002 och investeringsbeslutet från 2003 har gett upphov till en koncessionsavgift som är lägre än vad en marknadsekonomisk aktör som styrs av lönsamhetsutsikter skulle ha krävt.
- (681) Kommissionen anser att en informerad aktör inte skulle ha krävt att BSCA, i samband med tecknandet av avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002, ska betala en avgift som speglar de investeringar som Sowaer åtar sig att utföra i enlighet med detta avtal, då investeringarna inte hade utförts och BSCA inte hade några förväntade intäkter från dessa investeringar. I själva verket skulle en informerad aktör ha gått med på att avgiften ökade först när de nya investeringarna kunde användas av flygplatsförvaltaren. Annars skulle förvaltaren riskera att få kassaflödesproblem under de år då denne fortfarande inte kunde få några intäkter från driften av denna nya infrastruktur. Kommissionen konstaterar för övrigt att avtalet om underkoncession mellan Sowaer och BSCA från 2002 förutspådde en ökning av koncessionsavgiften 2007, det vill säga två år efter det ibruktagande som då planerades för den nya terminalen (2005). Som ett resultat anser kommissionen att en informerad aktör skulle ha godtagit att BSCA betalade den avgift som fastställs i avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002 fram till två år efter slutet på det år då den nya terminalen togs i bruk (dvs. 2007), men skulle ha krävt att BSCA betalade en avgift som överensstämmer med marknadspriset efter detta datum, det vill säga en avgift som gjorde det möjligt för regionen/Sowaer att få ett nettonuvärde på noll för hela perioden.

(682) I tabell 31 anges följande:

(a) De rörliga koncessionsavgifter som förväntades av BSCA i enlighet med de bestämmelser som gällde när åtgärden från 2002 beviljades ⁽²³²⁾.

(b) Den ytterligare koncessionsavgiften, som utformats som ett fast årligt belopp som indexeras med en procentsats på 2 % om året som återspeglar inflationen ⁽²³³⁾, som BSCA skulle ha behövt betala från och med 2007 så att de koncessionsavgifter som BSCA skulle betala motsvarar den koncessionsavgift som överensstämmer med marknadspriset i utbyte mot avtalen från 2002 ⁽²³⁴⁾.

(c) Den ytterligare koncessionsavgiften, som utformats som ett fast årligt belopp som indexeras med en procentsats på 2 % om året som återspeglar inflationen, som BSCA skulle ha behövt betala från och med 2008 så att de koncessionsavgifter som BSCA ska betala motsvarar den koncessionsavgift som överensstämmer med marknadspriset som motprestation mot investeringsbeslutet från 2003 ⁽²³⁵⁾.

(a + b + c) Står för de förväntade koncessionsavgifterna i enlighet med marknadspriset: deras värden är sådana att nettonuvärdet för avtalen från 2002 och investeringsbeslutet från 2003 är noll.

Tabell 31

Förväntade koncessionsavgifter som överensstämmer med marknadspriset

(i euro)

	(a) Koncessionsavgifter som förväntades av BSCA när åtgärden från 2002 beviljades	(b) Koncessionsavgifter som ska läggas till a så att nettonuvärdet för åtgärden från 2002 motsvarar 0	(c) Koncessionsavgifter som ska läggas till så att nettonuvärdet för investeringsbeslutet från 2003 motsvarar 0	(a + b + c) Koncessionsavgifter som överensstämmer med marknadspriset
2002	883 689	0	0	883 689
2003	901 363	0	0	901 363

⁽²³²⁾ Dessa avgifter motsvarar den rörliga delen av koncessionsavgiften eftersom den fasta del som ska betalas av BSCA kompenseras genom en betalning från regionen Vallonien till BSCA.

⁽²³³⁾ 2 % är Europeiska centralbankens mål i fråga om inflation.

⁽²³⁴⁾ Dessa ytterligare koncessionavgifter har beräknats genom att utgå från att de skulle växa med 2 % om året.

⁽²³⁵⁾ Idem.

(i euro)

	(a) Koncessionsavgifter som förväntades av BSCA när åtgärden från 2002 beviljades	(b) Koncessionsavgifter som ska läggas till a så att nettonuvärdet för åtgärden från 2002 motsvarar 0	(c) Koncessionsavgifter som ska läggas till så att nettonuvärdet för investeringsbeslutet från 2003 motsvarar 0	(a + b + c) Koncessionsavgifter som överensstämmer med marknadspriset
2004	919 390	0	0	919 390
2005	937 778	0	0	937 778
2006	956 533	0	0	956 533
2007	2 651 067	8 301 157	0	10 952 224
2008	2 704 088	8 467 180	2 391 141	13 562 409
2009	2 758 170	8 636 524	2 438 964	13 833 658
2010	2 813 334	8 809 254	2 487 743	14 110 331
2011	2 869 600	8 985 440	2 537 498	14 392 538
2012	2 926 992	9 165 148	2 588 248	14 680 388
2013	2 985 532	9 348 451	2 640 013	14 973 996
2014	3 045 243	9 535 420	2 692 814	15 273 477
2015	3 106 148	9 726 129	2 746 670	15 578 947

(683) Eftersom arbetena försenades och terminalen slutligen togs i bruk 2007 uppskattar kommissionen att BSCA skulle ha behövt betala en avgift som överensstämmer med marknadspriset från och med slutet av år 2009, dvs. från och med den 1 januari 2010. Kommissionen anser att det är regionen och Sowaer, och inte BSCA, som måste stå för den tvååriga fördröjningen av arbetena eftersom det var dessa enheter som ansvarade för att utföra investeringarna. Därför anser kommissionen att BSCA bara borde betala en koncessionsavgift som överensstämmer med marknadspriset från slutet av år 2009, utan att denna koncessionsavgift för den delen höjdes i förhållande till den som BSCA skulle ha behövt betala i slutet av 2007, vilket förutspåddes i enlighet med avtalet mellan Sowaer och BSCA från 2002.

(684) Det är dessa rörliga avgifter som BSCA faktiskt ska betala (till vilka man bör lägga till avgift b och avgift c som det redogörs för i tabell 31) och som man måste ta hänsyn till för att fastställa de koncessionsavgifter som överensstämmer med marknadspriset som BSCA skulle ha behövt betala och som BSCA ska betala i framtiden. Även om trafiken visar sig vara mycket högre än vad som planerades 2002 motsvarar de avgifter som faktiskt ska betalas (som det redogörs för i kolumn a i tabell 32) de förväntade rörliga koncessionsavgifterna (som det redogörs för i kolumn a i tabell 31) i och med att man planerade att fastställa ett tak för den rörliga koncessionsavgiften från och med 2002.

(685) Tabell 32 redogör för inlagen i den koncessionsavgift som överensstämmer med marknadspriset:

Tabell 32

Koncessionsavgifter som överensstämmer med marknadspriset med hänsyn tagen till de försenade arbetena ⁽¹⁾

(i euro)

	(a) Koncessionsavgifter som förväntades av BSCA när åtgärden från 2002 beviljades	(b) Koncessionsavgifter som ska läggas till a) så att nettovärdet för åtgärden från 2002 motsvarar 0	(c) Koncessionsavgifter som ska läggas till så att nettovärdet för investeringsbeslutet från 2003 motsvarar 0	(a + b + c) Koncessionsavgifter som överensstämmer med marknadspriset
2002	883 689	0	0	883 689
2003	901 363	0	0	901 363
2004	919 390	0	0	919 390
2005	937 778	0	0	937 778
2006	956 533	0	0	956 533
2007	2 651 067	0	0	2 651 067
2008	2 704 088	0	0	2 704 088
2009	2 758 170	0	0	2 758 170
2010	2 813 334	8 809 254	2 487 743	14 110 331
2011	2 869 600	8 985 440	2 537 498	14 392 538
2012	2 926 992	9 165 148	2 588 248	14 680 388
2013	2 985 532	9 348 451	2 640 013	14 973 996
2014	3 045 243	9 535 420	2 692 814	15 273 477
2015	3 106 148	9 726 129	2 746 670	15 578 947

⁽¹⁾ Tabellen utgår från antagandet att trafiken vid flygplatsen i Charleroi är sådan att taket för den rörliga koncessionsavgiften a kommer att finnas kvar 2014 och 2015 i enlighet med de gällande bestämmelserna. Om detta antagande inte verifieras är det lämpligt att ersätta de angivna beloppen i kolumn a för 2014 och 2015 med de belopp som BSCA ska betala för den rörliga koncessionsavgiften. Detta skulle inte påverka kolumnerna b och c.

(686) Efter år 2013, till exempel för år $(2013 + n)$, uppgår mer allmänt den koncessionsavgift som överensstämmer med marknadspriset till följande: $a + (9\,348\,451 + 2\,640\,013) \times (1,02)^n$, dvs. $a + 11\,988\,464 \times (1,02)^n$, eller a är den rörliga delen av den koncessionsavgift som ska betalas av BSCA för år $(2013 + n)$. Som förklaras i slutet av skäl 685 kommer man för åren 2014 och 2015 troligtvis att fastställa ett tak för del a. I beräkningarna av nettovärdet och den koncessionsavgift som överensstämmer med marknadspriset för åtgärderna från 2002 och 2003 har kommissionen utgått från att man inte fastställer något tak efter 2015. Från och med 2016 kommer del a av avgiften alltså att motsvara 35 % av luftfartsavgifterna.

(687) På grundval av de antaganden och metoder som beskrivs ovan och i händelse av att den koncessionsavgift som betalas av BSCA förblir oförändrad slår kommissionen fast att på grund av avtalen från 2002 och investeringsbeslutet från 2003 har BSCA erhållit och kommer fram till den 31 december 2015 att erhålla de stödbelopp (exklusive ränta) som motsvarar summan i kolumnerna b och c i tabell 32. Dessa stödbelopp anges i följande tabell:

Tabell 33

Stödbelopp som erhålls av BSCA fram till den 31 december 2015 – exklusive ränta – om BSCA:s koncessionsavgift förblir oförändrad fram till den 31 december 2015

(i euro)

	Stöd med anknytning till åtgärden från 2002 (exklusive ränta)	Stöd med anknytning till åtgärden från 2003 (exklusive ränta)	Totalt stöd (exklusive ränta)
2002	0	0	0
2003	0	0	0
2004	0	0	0
2005	0	0	0
2006	0	0	0
2007	0	0	0
2008	0	0	0
2009	0	0	0
2010	8 809 254	2 487 743	11 296 997
2011	8 985 440	2 537 498	11 522 938
2012	9 165 148	2 588 248	11 753 396
2013	9 348 451	2 640 013	11 988 464
2014	9 535 420	2 692 814	12 228 234
2015	9 726 129	2 746 670	12 472 799
Totalt	55 569 842	15 692 986	71 262 828

(688) Den 1 oktober 2014, som är datumet för detta beslut, har BSCA med anledning av avtalen från 2002 och investeringsbeslutet från 2003, erhållit följande stödbelopp ⁽²³⁶⁾ (exklusive ränta):

Tabell 34

Stödbelopp som erhållits av BSCA fram till den 30 september 2014 – exklusive ränta

(i euro)

	Stöd med anknytning till åtgärden från 2002 (exklusive ränta) som tagits emot per den 30 sept. 2014	Stöd med anknytning till åtgärden från 2003 (exklusive ränta) som tagits emot per den 30 sept. 2014	Totalt stöd (exklusive ränta) som tagits emot per den 30 sept. 2014
2002	0	0	0
2003	0	0	0
2004	0	0	0
2005	0	0	0
2006	0	0	0
2007	0	0	0
2008	0	0	0
2009	0	0	0
2010	8 809 254	2 487 743	11 296 997
2011	8 985 440	2 537 498	11 522 938
2012	9 165 148	2 588 248	11 753 396
2013	9 348 451	2 640 013	11 988 464
30.9.2014	7 131 972	2 014 077	9 146 049
Totalt	43 440 265	12 267 579	55 707 844

7.2 Stöd som ska återkrävas

(689) Med beaktande av slutsatserna i avsnitt 6.3.2 om förenligheten hos stöden till förmån för BSCA är det bara skillnaden mellan den avgift som överensstämmer med marknadspriset – som beräknas enligt de metoder som beskrivs i skäl 680–683 – och den avgift som betalats av BSCA sedan den 4 april 2014, som utgör ett stöd som ska återkrävas.

(690) Eftersom perioden mellan den 4 april och den 1 oktober 2014 omfattar 180 dagar uppgår det stöd som ska återkrävas (exklusive ränta) den 1 oktober 2014 till $(180/365) \times 12\,228\,234$ euro, dvs. 6 030 362 euro.

⁽²³⁶⁾ Dessa belopp är desamma som de i föregående tabell fram till och med 2013. För 2014 har en kvot på $(273/365)$ tillämpats eftersom perioden mellan den 1 januari och den 30 september omfattar 273 dagar.

(691) Om den koncessionsavgift som BSCA ska betala inte höjs till en avgiftsnivå som överensstämmer med marknadspriset och BSCA fortsätter att erhålla olagliga och oförenliga stöd ska dessutom dessa belopp återkrävas.

(692) Om den koncessionsavgift som betalas av BSCA höjs och hädanefter överensstämmer med det marknadspris som anges i tabell 32 från och med 2014 kommer det stödbelopp som ska återkrävas – exklusive ränta – att beräknas enligt följande formel:

N är antalet dagar mellan den 4 april 2014 och det datum då den koncessionsavgift som betalas av BSCA höjdes till den koncessionsavgift som överensstämmer med marknadspriset.

Belopp som ska återkrävas (exklusive ränta) = $(N/365) \times$ stödbeloppet för 2014

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

(693) Om den koncessionsavgift som betalas av BSCA höjs och hädanefter överensstämmer med det marknadspris som anges i tabell 32 från och med 2015 kommer det stödbelopp som ska återkrävas – exklusive ränta – att beräknas enligt följande formel:

N är antalet dagar mellan den 1 januari 2015 och det datum då den koncessionsavgift som betalas av BSCA höjs till den koncessionsavgift som överensstämmer med marknadspriset.

Stödbelopp som ska återkrävas (exklusive ränta)

= stödbelopp som ska återkrävas för 2014 (exklusive ränta) + stödbelopp som ska återkrävas för 2015 (exklusive ränta)

= $(\text{antal dagar mellan den 4 april och den 31 december 2014})/365 \times$ stödbeloppet för 2014 + $(N'/365) \times$ stödbeloppet för 2015

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

= $9\,112\,547 + N' \times 34\,172$ euro

(694) De belgiska myndigheterna ska återkräva nämnda belopp enligt de formler som avses i skäl 692 och 693 inom fyra månader från och med den dag då detta beslut offentliggörs.

(695) Till stödbeloppet ska de belgiska myndigheterna lägga återkravsränta som ska beräknas från och med den dag då det berörda stödet ställdes till företagets förfogande, det vill säga från och med den faktiska dagen för beviljande av stöden fram till och med den faktiska återbetalningen⁽²³⁷⁾, i enlighet med kapitel V i kommissionens förordning (EG) nr 794/2004⁽²³⁸⁾. Kommissionen anser att den dag då stödet ställdes till förfogande motsvarar datumen för betalning av avgifter som understiger marknadspriserna såsom de fastställdes i de avtal mellan Sowaer och BSCA som gällde vid den tidpunkt då betalningen i fråga utfördes.

(696) Detta beslut påverkar inte återkravet av andra eventuella statliga stöd som beviljats BSCA, som inte tas upp i detta beslut.

(697) Genom en skrivelse av den 7 maj 2014 godtog Belgien att kommissionen i detta ärende, med beaktande av att kommissionens avdelningar lovat att snarast sända en översättning av beslutet på nederländska, undantagsvis får delge beslutet på franska i enlighet med artikel 297 i EUF-fördraget. Belgien godtog att endast den franska versionen av beslutet är giltig och att beslutet träder i kraft i och med att det delges på franska.

⁽²³⁷⁾ Se artikel 14.2 i förordning (EG) nr 659/99 (se ovan).

⁽²³⁸⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 av den 21 april 2004 om genomförande av rådets förordning (EU) 2015/1589 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT L 140, 30.4.2004, s. 1).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Åtgärderna till förmån för Ryanair Ltd (nedan kallat *Ryanair*), det vill säga åtagandet från den vallonska regeringen gentemot Ryanair av den 6 november 2001, avtalet mellan BSCA och Ryanair av den 2 december 2001, Promocy-avtalet av den 12 december 2001, avtalet mellan Promocy och Leading Verge av den 31 januari 2002, ministerförordningen av den 11 juni 2004, skrivelsen från BSCA till Ryanair av den 24 juni 2004, det affärsavtalet mellan BSCA och Ryanair av den 9 december 2005, tillägget av den 6 december 2010 till avtalet mellan BSCA och Ryanair och överlåtelsen av BSCA:s andelar i Promocy den 31 mars 2010, utgör inte statligt stöd till förmån för Ryanair Ltd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget.

2. Åtgärderna till förmån för Brussels South Charleroi Airport (nedan kallad *BSCA*), som utgörs av avtalet mellan Société wallonne des aéroports (nedan kallat *Sowaer*) och BSCA av den 4 april 2006, tillägg nr 5 till avtalet mellan regionen Vallonien och BSCA av den 10 mars 2006 och tillägg nr 6 till avtalet mellan regionen Vallonien och BSCA av den 15 januari 2008 utgör inte statligt stöd till förmån för BSCA enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget.

Artikel 2

1. De åtgärder som olagligen genomförts av Belgien, i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget, till förmån för BSCA i enlighet med avtalet om underkoncession av den 15 april 2002 mellan Sowaer och BSCA och tillägg nr 3 av den 29 mars 2002 till avtalet mellan regionen Vallonien och BSCA, samt regionen Valloniens investeringsbeslut av den 3 april 2003, utgör, fram till den 3 april 2014, statligt stöd som är förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

2. Om man utgår från att den höjning av BSCA:s kapital som tecknades den 3 december 2002 av Sowaer utgör ett statligt stöd i enlighet med artikel 107.1 i EUF-fördraget är den ett statligt stöd som är förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

Artikel 3

De åtgärder som olagligen genomförts av Belgien, i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget, till förmån för BSCA inom ramen för avtalet om underkoncession av den 15 april 2002 mellan Sowaer och BSCA och tillägg nr 3 av den 29 mars 2002 till avtalet mellan regionen Vallonien och BSCA, samt i enlighet med regionen Valloniens investeringsbeslut av den 3 april 2003, utgör, sedan den 4 april 2014, statligt stöd som är oförenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.1 i nämnda fördrag.

Artikel 4

1. Belgien ska avbryta de stöd som avses i artikel 3 genom att höja den koncessionsavgift som ska betalas av BSCA till åtminstone den koncessionsavgift som överensstämmer med marknadspriset och genom att återkräva de stödbelopp som erhållits inom ramen för de åtgärder som avses i artikel 3, från och med den 4 april 2014, från stödmottagaren.

2. De summor som ska återkrävas ska innefatta ränta från och med den dag då stödet ställdes till stödmottagarens förfogande till och med den dag då de har återbetalats.

3. Räntan ska beräknas som kapitaliserad ränta enligt kapitel V i förordning (EG) nr 794/2004.

4. Belgien ska upphöra med alla utbetalningar av utestående stöd av det slag som avses i artikel 3, med verkan från den dag då detta beslut antas.

Artikel 5

1. Återkravet av de stöd som avses i artikel 3 ska genomföras omedelbart och effektivt.
2. Belgien ska säkerställa att detta beslut genomförs inom fyra månader från den dag det har delgivits.

Artikel 6

1. Inom två månader efter den dag då detta beslut har delgivits ska Belgien lämna följande uppgifter till kommissionen:
 - a) De datum då BSCA betalat koncessionsavgifterna för år 2014 och en beräkning av återkravsräntan.
 - b) En utförlig beskrivning av de åtgärder som redan har vidtagits och som planeras för att följa detta beslut.
 - c) Handlingar som visar att stödmottagaren har anmodats att betala tillbaka stödet.
2. Belgien ska hålla kommissionen underrättad om de nationella åtgärder som har vidtagits för att genomföra detta beslut till dess att återkravet av de stöd som avses i artikel 3 har slutförts. Belgien ska, på kommissionens begäran, omedelbart överlämna alla uppgifter om de åtgärder som redan vidtagits och som planeras för att följa detta beslut. Belgien ska också lämna detaljerade uppgifter om de stödbelopp och räntebelopp som redan har återkrävts från stödmottagaren.

Artikel 7

Detta beslut riktar sig till Konungariket Belgien.

Utfärdat i Bryssel den 1 oktober 2014

På kommissionens vägnar
Joaquín ALMUNIA
Vice ordförande

BILAGA

Upplysningar om stödbelopp som tagits emot, stödbelopp som ska återkrävas och stödbelopp som redan har återkrävts

Stödmottagarens namn och adress	Totalt mottaget stödbelopp (*)	Totalt stödbelopp som ska återkrävas (*) (Kapitalbelopp)	Redan återkrävt stödbelopp, totalt (*)	
			Kapitalbelopp	Räntor

(*) I miljoner euro.