

V

(Ogłoszenia)

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA EUROPEJSKA

POMOC PAŃSTWA – BELGIA

Pomoc państwa SA.14093 (C 76/2002) – Korzyści przyznane przez Region Walonii portowi lotniczemu Brussels South Charleroi Airport oraz przedsiębiorstwu lotniczemu Ryanair – Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2012/C 248/01)

Pismem z dnia 21 marca 2012 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Belgię o swojej decyzji w sprawie rozszerzenia postępowania przewidzianego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczącego wyżej wspomnianych środków pomocy, wszczętego decyzją SG (2002) D/233141 z dnia 11 grudnia 2002 r.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środków pomocy, w odniesieniu do których Komisja rozszerza zakres postępowania, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować do Kancelarii ds. Pomocy Państwa w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej na następujący adres lub numer faksu:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Faks: +32 2 296 41 04

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom belgijskim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

PROCEDURA

Na podstawie doniesień prasy belgijskiej z lipca 2001 r. i skargi, która wpłynęła do Komisji w styczniu 2002 r., Komisja zwróciła się do władz belgijskich o dostarczenie wyjaśnień na temat domniemanych korzyści przyznanych przez Region Walonii przedsiębiorstwu lotniczemu Ryanair i dotyczących obsługi połączeń lotniczych z portu lotniczego Charleroi. Dnia 11 grudnia 2002 r. Komisja wszczęła w odniesieniu do tych środków formalne postępowanie wyjaśniające przewidziane w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) (dalej „decyzja o wszczęciu postępowania”) (1).

Dnia 12 lutego 2004 r. Komisja przyjęła ostateczną, częściowo negatywną decyzję (zwaną dalej „ostateczną decyzją z

2004 r.”) (2). Wyrokiem z dnia 17 grudnia 2008 r. (zwanym dalej „wyrokiem z 2008 r.”) (3) Sąd Pierwszej Instancji stwierdził nieważność tej decyzji i zobowiązał Komisję do przyjęcia w tej sprawie nowej ostatecznej decyzji.

W związku z tym pismem z dnia 23 lipca 2010 r. Komisja umożliwiła władzom belgijskim oraz stronom, które zgłosiły swoje uwagi po wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego, zgłoszenie dodatkowych uwag. Na wniosek Komisji z dnia 20 kwietnia 2011 r. władze belgijskie dostarczyły dodatkowe informacje pismami z dnia 14 lipca i 21 września 2011 r.

(1) Decyzja ta została opublikowana w Dzienniku Urzędowym (Dz.U. C 18 z 25.1.2003, s. 3).

(2) Decyzja ta została opublikowana w Dzienniku Urzędowym (Dz.U. L 137 z 30.4.2004, s. 1).

(3) Wyrok T-196/04, Zb.Orz. 2008, s. II – 03646 lub na stronie <http://curia.europa.eu>

Niniejszą decyzją zakres szczegółowego postępowania wyjaśniającego, wszczętego dnia 11 grudnia 2002 r., zostaje rozszerzony na środki nieobjęte tą procedurą i mogące stanowić pomoc państwa na rzecz BSCA S.A., operatora portu lotniczego Charleroi, oraz przedsiębiorstwa Ryanair.

OPIS ŚRODKÓW, W ODNIESIENIU DO KTÓRYCH KOMISJA ROZSZERZA POSTĘPOWANIE

Środki będące przedmiotem formalnego postępowania wyjaśniającego wszczętego w 2002 r. obejmują ogół zobowiązań, jakie Region Walonii i BSCA podjęły wobec przedsiębiorstwa Ryanair i jego spółek. Całość elementów prawnych objętych decyzją o wszczęciu postępowania będzie określana dalej jako „porozumienia z 2001 r.”. Dodatkowe informacje o tych środkach i powodach wszczęcia postępowania można znaleźć w decyzji z 2002 r.

Przedmiotowe rozszerzenie formalnego postępowania wyjaśniającego dotyczy po pierwsze korzyści, jakie BSCA, zarządca portu lotniczego, miał otrzymywać w okresie od 2000 r. do 2011 r., a w stosownych przypadkach również poza tym okresem, tj.:

- zrealizowania i sfinansowania przez Region Walonii i *Société Wallonne des Aéroports* (zwane dalej „Sowaer”) ⁽¹⁾ inwestycji mających na celu zwiększenie przepustowości portu lotniczego (przedłużenia pasa startowego, nowej drogi kołowania, płyt postoju samolotów, nowego terminalu, parkingów samochodowych itp.) na łączną kwotę co najmniej 219 mln EUR ⁽²⁾. Od 2002 r. Sowaer udostępniła BSCA, zarządcy portu lotniczego, całość gruntów i infrastruktury lotniskowej na podstawie umowy o podwykonawstwo;
- świadczenia przez Sowaer różnego rodzaju usług na rzecz zarządcy portu lotniczego, zwłaszcza realizacji dużych prac konserwacyjnych lub remontowych, usług doradczych wszelkiego rodzaju (prawnych, środowiskowych, finansowych, administracyjnych itp.).

W zamian za udostępnienie infrastruktury lotniskowej i różnego rodzaju usługi BSCA od 2002 r. uiszcząco Sowaer opłatę, która składała się z objętej limitem części zmiennej i z części stałej. Stałą część opłaty ostatecznie regulował Region Walonii poprzez dotacje na rzecz BSCA;

- przejęcia przez Region Walonii pieczy nad operacyjnymi lub finansowymi aspektami wszystkich lub części niektórych usług uznawanych przez władze belgijskie za usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym, takich jak: usługi

przeciwpożarowe, usługi konserwacji technicznej budynków, pasów, otoczenia, parku samochodowego oraz konserwacji terenów, budynków, wyposażenia budynków i urządzeń objętych koncesją, oraz, od 2008 r., monitorowanie i rejestrowanie lotów, wstępne planowanie lotów, marshalling i zapewnianie bezpieczeństwa;

- podwyższenia kapitału BSCA przez Sowaer w 2002 r.

Formalne postępowanie zostaje ponadto rozszerzone na środki na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair, a mianowicie:

- dostęp do usług lotniskowych świadczonych przez BSCA, ze względu na fakt, że warunki dostępu wynikające z potencjalnej pomocy przyznanej BSCA przez Region Walonii i Sowaer stanowią bądź stanowiły korzyść gospodarczą dla przedsiębiorstwa Ryanair, nieuwzględnioną w decyzji o wszczęciu postępowania z 2002 r.;
- tymczasowe umowy handlowe podpisane z przedsiębiorstwem w 2004 r., kolejne porozumienia z 2005 r. i 2010 r. oraz warunki nabycia przez Ryanair udziałów w spółce *joint venture* Promocy.

OCENA ŚRODKÓW

W odniesieniu do korzyści przyznanych BSCA, Komisja nie może wykluczyć na obecnym etapie postępowania, że ogół przedmiotowych środków, środki pomocy inwestycyjnej oraz przejęcie pieczy nad finansowymi i operacyjnymi aspektami usług w zakresie eksploatacji handlowej portu lotniczego, stanowią pomoc państwa, ponieważ przyczyniają się do obniżenia kosztów eksploatacji BSCA. Komisja ma zwłaszcza wątpliwości, czy przyznając te korzyści, belgijskie organy publiczne przestrzegały zasady rozważnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej.

Na podstawie art. 107 TFUE i wspólnotowych wytycznych dotyczących finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla linii lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych z 2005 r. ⁽³⁾ Komisja ma zwłaszcza wątpliwości co do konieczności i proporcjonalności ewentualnej pomocy na sfinansowanie infrastruktury portu lotniczego w Charleroi. Komisja ma także wątpliwości co do zgodności takich ewentualnych środków pomocy operacyjnej na rzecz BSCA z funkcjonowaniem rynku wewnętrznego.

W odniesieniu do korzyści przyznanych przedsiębiorstwu Ryanair, tj. specyficznych warunków dostępu do usług lotniskowych, kolejnych umów handlowych i nabycia udziałów BSCA w Promocy, Komisja ma wątpliwości, czy przestrzegana była zasada rozważnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej. Nie może zatem wykluczyć obecności elementu pomocy państwa we wszystkich tych środkach. Komisja zwraca się zatem do władz belgijskich i zainteresowanych osób trzecich o dostarczenie Komisji informacji umożliwiających ocenę, czy przedmiotowe środki należy zakwalifikować jako pomoc państwa.

⁽¹⁾ Od 2001 r. Sowaer posiada koncesję na grunty należące do portu lotniczego i jest właścicielem większości infrastruktury lotniskowej.

⁽²⁾ Dane z programu inwestycyjnego na koniec 2009 r.

⁽³⁾ Komunikat Komisji z dnia 9 grudnia 2005 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla linii lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych (2005/C 312/01), zwanych dalej „wytycznymi z 2005”.

Na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE na obecnym etapie postępowania Komisja ma wątpliwości co do zgodności ewentualnych środków pomocy na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair z rynkiem wewnętrznym. Komisja zastanawia się zwłaszcza nad ich koniecznością, proporcjonalnością i charakterem zachęcającym, a także brakiem dyskryminacji przy ich przyznawaniu. Komisja zwraca się do władz belgijskich o dostarczenie dodatkowych informacji na temat zgodności tych środków domnie-

manej pomocy, między innymi na podstawie wytycznych z 2005 r. w odniesieniu do środków przyznanych po ich wejściu w życie.

Zgodnie z art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 wszelka pomoc bezprawnie przyznana beneficjentowi może podlegać odzyskaniu.

TEKST PISMA

„Par la présente, la Commission a l'honneur d'informer la Belgique qu'après avoir examiné les informations fournies par vos autorités sur les mesures citées en objet, elle a décidé d'étendre la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

1. PROCÉDURE

1. À la suite d'informations parues dans la presse belge au mois de juillet 2001 et à la réception d'une plainte en janvier 2002, la Commission a été informée de ce que la Belgique avait octroyé un certain nombre d'avantages au bénéfice de la compagnie aérienne Ryanair pour l'exploitation de services aériens sur l'aéroport de Charleroi. Par lettres des 21 novembre 2001, 13 juin 2002, 4 juillet 2002 et à l'occasion d'une réunion le 9 octobre 2002, la Belgique a communiqué des informations à la Commission.
2. Par lettre du 11 décembre 2002 (SG (2002) D/233141) (ci-après «*la Décision d'ouverture*»), la Commission a informé la Belgique de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) à l'encontre de ces mesures. La Belgique a transmis ses observations le 14 février 2003.
3. La décision d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽¹⁾. La Commission a invité les intéressés à présenter leurs observations sur les mesures en cause dans un délai d'un mois à compter de la date de publication.
4. La Commission a reçu des observations à ce sujet de la part des intéressés. Elle a transmis les observations à la Belgique par lettres du 19 mars 2003 et du 22 avril 2003 en donnant à chaque fois à la Belgique la possibilité de les commenter. La Commission a reçu ses commentaires par lettres datées des 16 et 27 mai 2003.
5. À la demande de la Commission, trois réunions ont eu lieu avec les autorités belges les 24 juin 2003, 23 et 25 juillet 2003. Ces réunions ont été suivies de l'envoi le 27 août 2003 de renseignements complémentaires demandés par la Commission.

6. Le 19 décembre 2003, la Belgique a envoyé à la Commission un dernier courrier contenant des informations complémentaires. Dans ce même courrier, les autorités belges signalaient leur demande d'une nouvelle réunion avec la Commission; celle-ci s'est tenue le 16 janvier 2004.

7. La Commission a rendu une décision finale partiellement négative le 12 février 2004 ⁽²⁾ (ci-après «*la Décision finale de 2004*»). Cette décision a été annulée par un arrêt du Tribunal de Première Instance en date du 17 décembre 2008 ⁽³⁾ (ci-après «*l'Arrêt de 2008*»), mettant la Commission dans l'obligation de prendre une nouvelle décision finale concernant la procédure en objet.

8. Par courrier du 23 juillet 2010, la Commission a donné à la Belgique, ainsi qu'aux parties ayant fourni des observations suite à l'ouverture de la procédure, la possibilité de fournir de nouvelles observations suite au jugement. Sur demande de la Commission du 20 avril 2011, les autorités belges ont envoyé des renseignements complémentaires par lettres des 14 juillet et 21 septembre 2011.

2. INFORMATIONS GÉNÉRALES CONCERNANT L'AÉROPORT**2.1. L'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud et son gestionnaire BSCA**

9. L'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud (ci-après «*l'aéroport de Charleroi*») est situé en région wallonne, à 7 km du centre-ville de Charleroi, et à environ 50 km au sud de la ville de Bruxelles. En 1991, la Région wallonne (ci-après «*la Région*») a créé la société anonyme Brussels South Charleroi Airport (ci-après «*BSCA*») et lui a confié la gestion de l'aéroport. BSCA a bénéficié à cette fin d'une concession domaniale et de services de la Région, propriétaire des infrastructures, d'une durée de 50 ans. Une convention de concession a notamment été établie afin que l'aéroport de Charleroi «*soit doté d'instruments juridiques adéquats lui permettant d'opter pour une gestion de type commercial*» ⁽⁴⁾. Cette opération s'est inscrite dans le cadre plus général du transfert des pouvoirs de gestion et d'exploitation des aéroports régionaux de l'État aux Régions ⁽⁵⁾.

⁽²⁾ JO L-137 du 30 avril 2004, p. 1.

⁽³⁾ Arrêt T-196/04, Recueil 2008, page II – 03646.

⁽⁴⁾ Considérant de la Convention de concession du 9 juillet 1991 entre la Région Wallonne et BSCA.

⁽⁵⁾ Décret du 23 juin 1994 du Conseil régional wallon relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne (Moniteur belge du 15 juillet 1994).

⁽¹⁾ JO C 18 du 25.1.2003, p. 3.

10. Pratiquement dépourvu d'utilisateurs réguliers jusque-là, l'aéroport de Charleroi a accueilli, à partir du 1^{er} mai 1997, la compagnie Ryanair, initialement pour l'exploitation d'une ligne Dublin-Charleroi. Par la suite, Ryanair a ouvert sa première base continentale à Charleroi le 26 avril 2001, en y installant, dans un premier temps, deux avions, et en ouvrant de nouvelles destinations (Shannon, Glasgow, Pise, Venise et Carcassonne). C'est à cette occasion que la Région wallonne et BSCA ont signé, avec Ryanair, les accords qui ont fait l'objet de l'ouverture de procédure de 2002 ⁽¹⁾. Depuis, Ryanair a continué le développement de son activité en basant d'autres avions à Charleroi et en ouvrant des lignes supplémentaires. L'aéroport de Charleroi a également accueilli d'autres compagnies aériennes.

11. Le succès commercial de BSCA s'est traduit par une forte augmentation du trafic sur l'aéroport de Charleroi depuis 1997 (voir tableau 1 ci-dessous). L'aéroport a atteint progressivement le seuil de saturation de son terminal, estimé à 1,8 millions de passagers par an. Les capacités n'étaient néanmoins pas saturées au niveau de la piste, qui permet d'accueillir annuellement 5 à 6 millions de passagers de jour, voire 10 à 15 millions si l'aéroport était également utilisé de nuit.

Tableau 1

Statistiques annuelles de trafic à l'aéroport de Charleroi ⁽²⁾

Année	Passagers	Mouvements
1997	211 065	74 433
1998	210 727	62 539
1999	235 549	60 060
2000	255 317	57 042
2001	773 431	57 216

Tableau 2

Chiffres-clés de BSCA

BSCA (.000 Euro)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Produits d'exploitation (y compris subsides et montants compensatoires)	7 578	11 513	23 619	28 656	31 441	31 275	33 338	36 888	55 247	67 533	81 387
EBITDA	789	- 532	- 333	1 527	2 893	2 246	4 564	3 008	3 746	8 839	17 374
Amortissements	1 062	1 086	865	630	844	1 101	1 065	991	1 296	1 780	2 149

⁽¹⁾ Voir section 3.

⁽²⁾ <http://www.charleroi-airport.com/laeroport/statistiques/index.html> (dernière consultation le 6/01/2012).

⁽³⁾ <http://www.charleroi-airport.com/presse/statistiques-et-donnees-cles/index.html> (dernière consultation le 6/01/2012).

Année	Passagers	Mouvements
2002	1 271 596	64 237
2003	1 804 287	63 140
2004	2 034 140	65 952
2005	1 873 651	61 212
2006	2 166 915	66 480
2007	2 458 980	70 725
2008	2 957 026	79 487
2009	3 937 187	81 726
2010	5 195 372	80 009
2011	5 901 007	85 597

12. En juillet 2000, le Gouvernement wallon a jeté les bases d'un plan d'investissement destiné à accroître la capacité de l'aéroport. Ce plan mentionne notamment, des investissements visant à l'allongement de la piste et à la construction d'un nouveau taxiway, de parkings pour avions, d'une nouvelle aérogare et de nouveaux parkings véhicules, d'une nouvelle tour de contrôle et l'extension du parc pétrolier. Une nouvelle aérogare, d'une capacité annuelle de 3 millions de passagers, dont les travaux ont débuté en 2005, a été inaugurée en janvier 2008.

13. En octobre 2011, 4 compagnies aériennes opéraient des vols réguliers à partir ou à destination de Charleroi: Ryanair (56 destinations, 14 B737-800 basés), Wizzair (7 destinations), Jetairfly (TUI) (13 destinations, 3 B737-800 basés) et Jet4you (TUI) (1 destination) ⁽³⁾.

14. Le tableau 2 ci-dessous reprend les chiffres-clés décrivant la situation financière de BSCA de 2000 à 2010:

BSCA (.000 Euro)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Résultat d'exploitation (EBIT)	- 273	- 1 618	- 1 198	897	2 049	1 145	3 499	2 017	2 451	7 059	15 225
Résultat de l'exercice	117	- 998	- 867	1 414	1 511	1 250	2 881	1 968	1 915	4 445	9 994
Total de bilan	8 895	17 483	18 922	16 497	25 926	19 930	23 326	26 513	44 709	52 291	63 199
Immobilisés	1 602	1 512	1 305	1 352	1 949	2 061	1 851	3 396	18 309	19 361	22 694
Capitaux propres	4 643	3 728	6 636	8 412	10 123	11 534	14 028	15 321	16 682	20 703	24 191
Dette Long Terme	474	177	39	39	386	471	397	234	11 943	11 399	11 060
Dette financière	474	177	39	39	386	471	397	234	12 580	11 811	11 489
Fonds de Roulement Net	3 515	2 393	5 370	7 099	8 560	9 944	12 574	12 159	10 317	12 740	12 557
Besoin de fonds de roulement	- 2 522	- 4 009	- 2 928	- 3 690	- 4 422	- 3 821	- 2 992	- 5 238	- 2 019	- 5 346	- 10 157
Trésorerie	6 037	6 402	8 298	10 789	12 982	13 765	15 566	17 397	12 972	18 499	23 143

Source: Comptes annuels de BSCA de 2001 à 2010, annexe 21 de la lettre des autorités belges du 21 septembre 2011.

2.2. La Sowaer

15. Parallèlement, la Région a constitué au 1^{er} juillet 2001 ⁽¹⁾ une société sous son contrôle exclusif, la Société Wallonne des Aéroports (ci-après «Sowaer»), pour gérer, développer et financer les infrastructures aéroportuaires de Charleroi, Liège ainsi que des autres aérodromes de la Région. La Sowaer a en conséquence repris le volet domaniale de la concession entre la Région et BSCA, qui détient toujours une concession de services de la Région ⁽²⁾. Depuis le 15 avril 2002, la Sowaer met donc à disposition de BSCA, via une convention de sous-concession ⁽³⁾, les terrains, les bâtiments et équipements qui lui ont été apportés, mais aussi les nouvelles infrastructures qu'elle finance notamment par des augmentations de capital souscrites par son actionnaire unique, et des emprunts bancaires garantis par la Région.

16. La Sowaer est chargée de trois types de missions:

- Première mission: devenue concessionnaire des terrains et propriétaire des immeubles et infrastructures construits dans les zones aéroportuaires appartenant à la Région, la Sowaer doit développer les infra-

structures aéroportuaires grâce aux moyens financiers à sa disposition ⁽⁴⁾, mettre ces infrastructures à disposition des sociétés gestionnaires des aéroports concernés et les maintenir dans un état opérationnel ⁽⁵⁾. La Sowaer prend donc en charge les gros entretiens et réparations liés aux infrastructures. Au titre de cette mission de valorisation de l'infrastructure aéroportuaire ⁽⁶⁾, la Sowaer fournit également à BSCA des prestations de services de toutes natures.

- Deuxième mission: la Sowaer prend et gère pour compte de la Région des participations dans des sociétés privées ou publiques dont l'objet est en rapport avec le sien, dont BSCA.

- Troisième mission: la Sowaer gère pour le compte de la Région au titre de mission déléguée la problématique des nuisances environnementales générées par l'activité des aéroports, notamment par la gestion d'un réseau de sonomètres, le rachat d'immeubles de riverains, le paiement de dédommagements ou la prise en charge de frais d'isolation.

⁽¹⁾ Les statuts et le plan d'affaires de la Sowaer ont été approuvés par la Région dans une décision du 23 mai 2001.

⁽²⁾ Avenant n° 3 à la convention de concession, en date du 23 mars 2002.

⁽³⁾ Acte de cession du 29 mars 2002 et convention de sous-concession domaniale Sowaer – BSCA du 15 avril 2002.

⁽⁴⁾ Capital (75 millions d'euros de initialement, emprunts, garanties, constitution de sûretés).

⁽⁵⁾ La convention de concession domaniale et de service liant, de 1991 à 2002, la Région à BSCA prévoyait en revanche que cette dernière prenait à sa charge, en tant que concessionnaire, les raccordements utilitaires (égouts, télécommunications, voirie, etc.); le nettoyage et l'entretien de la zone et des immeubles; toutes les petites ou grosses réparations nécessaires; les aménagements intérieurs, le balisage des ouvrages, l'éclairage des installations.

Information couverte par le secret professionnel.

⁽⁶⁾ Voir par exemple le contrat de gestion 2006-2009 de la Sowaer.

17. Dans le cadre de sa première mission, selon les autorités belges, la valeur du programme d'investissement mis en œuvre par la Sowaer à Charleroi depuis sa création en 2001 était de 213 millions d'euros ⁽¹⁾ au 31 décembre 2009.
18. Pour la mise à disposition des infrastructures aéroportuaires, ainsi que pour l'ensemble de ces autres prestations, BSCA verse à la Sowaer depuis sa création en 2002, une redevance annuelle initialement dans les mêmes termes que la redevance versée à la Région sous l'empire de la concession domaniale directe entre la Région et BSCA. Le montant de cette redevance comprend un montant forfaitaire indexé, ainsi qu'un montant variable.

Tableau 3

Redevance payée par BSCA à la Sowaer

SOWAER (Euro)	2006	2007	2008	2009	2010	2011 (est)
Concession BSCA (Variable)	956 532	2 651 067	2 704 088	2 758 170	2 813 333	2 869 600
Concession BSCA (Fixe)	10 094 000	10 262 000	10 478 000	10 150 000	10 150 000	10 353 000
Extension Charleroi				591	1 206	5 306
Total Charleroi	11 050 532	12 913 067	13 182 088	12 908 761	12 964 539	13 227 906

Source: Annexe 13 à la lettre des autorités belges du 21 septembre 2011.

19. Dans le cadre de sa deuxième mission, la Sowaer détient la participation de la Région dans BSCA, qui a varié de 49 % en 2002 à 22,56 % en 2009.
20. Dans le cadre de sa troisième mission, la Sowaer reçoit une dotation de la Région pour les mesures environnementales liées aux activités des aéroports de Charleroi et de Liège (voir tableau 4 ci-dessous).

Tableau 4

Dotation pour mission déléguée

SOWAER (Euro)	2006	2007	2008	2009	2010	2011 (est)
Dotation RW Mission déléguées	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Source: Annexe 13 à la lettre des autorités belges du 21 septembre 2011.

(*) Information couverte par le secret professionnel.

21. Le tableau 5 ci-dessous reprend les chiffres-clés décrivant la situation financière de la Sowaer de 2005 à 2010.

Tableau 5

Chiffres clés de la Sowaer

SOWAER (000 Euro)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Chiffre d'affaires	26 566	27 541	32 124	37 312	46 973	37 996
dont revenus de concessions		23 157	25 228	25 754	25 201	25 299
EBITDA	20 199	20 974	22 566	11 690	9 998	5 868
Amortissements	16 496	15 998	27 719	22 469	22 094	23 974

⁽¹⁾ Cf. rapport d'activité 2010 de la Sowaer, et <http://www.sowaer.be/sowaer.php?cat=3&sscat=31>.

SOWAER (.000 Euro)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Résultat d'exploitation (EBIT)	3 703	4 976	- 5 152	- 10 779	- 12 097	- 18 106
Résultat de l'exercice	138	2 610	- 8 369	- 9 242	- 8 492	- 24 157
Total de bilan	265 507	282 756	362 520	405 608	420 920	421 274
Immobilisés	217 915	253 919	330 140	356 887	395 556	395 196
Capital libéré	191 719	201 719	211 719	221 719	231 719	248 179
Résultat reporté	- 11 341	- 8 431	- 16 800	- 26 042	- 34 534	- 58 691
Subsides en capital	6 142	5 384	5 125	4 683	4 262	3 872
Capitaux propres	186 520	198 672	200 044	200 359	207 931	199 844
Dette Long Terme (incl. Provisions)	66 008	64 886	139 427	175 784	166 331	166 042
Dette financière	68 638	65 779	145 605	184 680	197 426	205 811
Fonds de Roulement Net	34 614	9 638	9 331	19 257	- 21 294	- 29 310
Besoin de fonds de roulement	13 516	1 233	- 375	7 013	2 520	3 072
Trésorerie	21 098	8 406	9 706	12 244	- 23 814	- 32 382

Source: Comptes annuels de la Sowaer de 2006 à 2010, annexe 16 de la lettre des autorités belges du 21 septembre 2011.

2.3. Le statut et l'actionariat de BSCA

22. L'actionariat de BSCA a été remodelé à de nombreuses reprises depuis 2001 (voir tableau 6 ci-dessous). À la fin de l'année 2000, BSCA était en effet détenue à plus de 80 % par Sambrinvest ⁽¹⁾, et dans une moindre mesure par Cockerill Sambre, Igretec ⁽²⁾ et quelques autres actionnaires.
23. Une première refonte est intervenue sur base d'une décision du gouvernement wallon du 8 février 2001. Par cette décision, le gouvernement a chargé la Sogepa ⁽³⁾, une société contrôlée par la Région, de racheter 2 680 actions de BSCA (soit 43,79 % du capital) détenues par Sambrinvest, les actions propres détenues par BSCA, ainsi que les parts que souhaiteraient vendre les «actionnaires privés». En outre, le gouvernement a chargé dans la même convention le ministre responsable de la gestion aéroportuaire de «préparer une convention d'actionnaires liant Sowaer, Sambrinvest et éventuellement Igretec, qui organisera entre elles la coordination des pouvoirs au sein de BSCA tant à l'assemblée générale qu'au conseil d'administration et au comité de direction.»
24. La Région a également décidé d'engager parallèlement une augmentation de capital de BSCA: le principe d'une telle recapitalisation apparaît en mai 2001 dans une décision du gouvernement wallon ⁽⁴⁾. Cette augmentation de capital, d'un montant total de 3 941 300 euros, a été réalisée le 3 décembre 2002; la Sowaer a apporté en numéraire la somme de 3 808 660 euros, contre 49,23 % des parts du capital de BSCA.
- ⁽¹⁾ Sambrinvest est un acteur de capital à risque actif dans la région de Charleroi - Thuin. Il a pour objet l'accompagnement et le développement des PME. Il est détenu à 50 % par la Région wallonne.
- ⁽²⁾ Igretec est l'Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques. Elle participe au développement et à la reconversion de Charleroi au travers du développement de l'aéroport, de l'aéropole voisin, et de l'aménagement des zones industrielles, Igretec regroupe 68 communes, principalement de la province de Hainaut. Elle est présidée par le ministre-président de la Région wallonne.
- ⁽³⁾ La Société Wallonne de Gestion et de Participation (Sogepa) est le bras financier privilégié de la Région wallonne pour l'aide aux entreprises en redéploiement. Elle intervient soit sous la forme de prêts, soit sous la forme de capital, et gère les participations, obligations, avances ou intérêts que la Région wallonne ou elle-même détient dans ces sociétés via des missions déléguées du Gouvernement.
- ⁽⁴⁾ Décision du 23 mai 2001 intitulée «Développement des aéroports, mise en place d'un mécanisme financier et création d'une société spécialisée». C'est par cette décision que le gouvernement wallon marque son accord sur les statuts de la Sowaer, sur son plan financier, ses prévisions budgétaires et sa structure de gestion. Il invite la Sogepa à procéder à la constitution de la Sowaer, et dispose que «le financement des mesures environnementales, hors isolations, sera examiné par la Sowaer, en concertation avec les sociétés concessionnaires».

Tableau 6

Évolution de la composition de l'actionariat de BSCA (en %) ⁽¹⁾

Année	BSCA	Sowaer	Sogepa	Sambrinvest	Igretec	Belgian airport	Autres
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

Les chiffres sont valables au 31 décembre de l'année indiquée.

25. À partir de 2002, la Sowaer a géré une part d'environ 49 % du capital de BSCA jusqu'en 2009. Comme l'indiquent les autorités belges, cette gestion est effectuée pour le compte du Gouvernement Wallon, qui désigne lui-même les administrateurs qui le représenteront.

26. En 2009, BSCA a ouvert son capital à un partenaire privé. Le consortium Belgian Airports, composé du groupe italien SAVE et de la société belge Holding Communal S.A., a ainsi acquis 27,65 % des parts du gestionnaire d'aéroport. La Commission ne dispose pas d'information concernant d'éventuelles modifications ultérieures de l'actionariat de BSCA.

27. Suite à la création de la Sowaer, la Région wallonne et BSCA ont apporté en mars 2002 un certain nombre de modifications à la convention de 1991 ⁽²⁾. Il est tout d'abord prévu que BSCA paie la Sowaer pour la mise à disposition des terrains, constructions et infrastructures aéroportuaires nécessaires à l'exécution de ses missions. Par ailleurs, la Région prend à sa charge les dépenses liées aux services «incendie et entretien» sur la base des coûts qui doivent leur être imputés, par BSCA, dans une comptabilité séparée. Enfin, la Région compense BSCA pour les frais encourus dans l'exercice de certaines

missions considérées comme relevant des prérogatives régaliennes de la Région.

3. OBJET DE L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE FORMELLE D'EXAMEN DE 2002

3.1. Mesures en cause

28. Les mesures faisant déjà l'objet de la procédure formelle concernent les engagements de la Région et de BSCA vis-à-vis de Ryanair et de ses filiales, découlant de l'engagement du gouvernement wallon du 6 novembre 2001, du contrat entre BSCA et Ryanair du 2 décembre 2001 (ci-après «le Contrat de 2001»), de la convention Promocy du 12 décembre 2001 et du contrat entre Promocy et Leading Verge du 31 janvier 2002, pour lesquels la décision a été prise au conseil d'administration de BSCA du 31 juillet 2001 ⁽³⁾. L'ensemble de ce dispositif juridique sera ci-après dénommé «les Accords de 2001».

29. La Commission ne fournit ici qu'un bref rappel des mesures en cause, nécessaire à l'examen des faits inclus dans la présente extension de procédure. Les mesures présentées dans cette partie font l'objet d'une description *in extenso* dans la décision d'ouverture de procédure ⁽⁴⁾ du 13 décembre 2002.

⁽¹⁾ Lettre des autorités belges du 21 septembre 2011.

⁽²⁾ Avenant n° 3 à la convention de concession, en date du 23 mars 2002.

⁽³⁾ Information indiquée au cours de la réunion du 24 juin 2003 entre la Commission et les autorités belges.

⁽⁴⁾ JO C 18 du 25.1.2003, p. 3.

3.1.1. Engagement de la Région Wallonne vis-à-vis de Ryanair

30. La Région a signé le 6 novembre 2001 un accord avec Ryanair qui implique une réduction de l'ordre de 50 % du niveau de la «taxe d'atterrissage» par rapport au montant fixé par le gouvernement et publié au Moniteur belge, et procédant d'une autre méthode de calcul⁽¹⁾. Cette réduction a été octroyée à Ryanair de manière discrétionnaire par le ministre wallon des transports, par voie de contrat de type privé, et non par l'adoption d'une mesure réglementaire.
31. En outre, la Région s'est engagée à indemniser Ryanair pour les pertes que la compagnie viendrait à subir du fait d'une modification éventuelle du niveau de toutes les taxes aéroportuaires ou des horaires d'ouverture de l'aéroport durant les années 2001 à 2016. Ces avantages n'ont fait l'objet d'aucune mesure de publicité et d'aucun engagement particulier de Ryanair vis-à-vis de la Région.

3.1.2. Engagements de BSCA vis-à-vis de Ryanair

32. En vertu des accords précités, BSCA a fixé un prix pour l'assistance en escale pour Ryanair de 1 euro par passager⁽²⁾, soit 10 fois moins que le prix affiché en 2001 par BSCA pour les autres utilisateurs. Les redevances par passager partant applicables aux opérations de Ryanair en vertu du Contrat de 2001 sont synthétisées dans le tableau n° 7 ci-dessous. BSCA s'était également engagée à contribuer financièrement et par diverses prestations de service aux dépenses liées à l'ouverture de la base de Ryanair à Charleroi⁽³⁾.
33. Par ailleurs, selon les termes du Contrat de 2001, Ryanair et BSCA ont constitué une société de promotion et de publicité conjointe, baptisée Promocy, afin de financer les actions de publicité et de marketing de Ryanair en relation avec ses activités à Charleroi. Cette société finançait par exemple une partie du prix des billets promotionnels de Ryanair. BSCA et Ryanair devaient contribuer dans les mêmes proportions au fonctionnement de Promocy⁽⁴⁾. Les contributions au financement de Promocy sont également reprises dans le tableau n° 7 ci-dessous.

Tableau 7

Redevances applicables à Ryanair aux termes du Contrat de 2001⁽⁵⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Redevance d'atterrissage	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Redevance par passager	7	7	7,38	7,5	7,88	8	8	8	8	8	8	8
Assistance en escale	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Promocy	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4
Total net payé par Ryanair	5	5	5,58	5,76	6,14	6,26	6,52	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6

Les tarifs du Contrat de 2001, variant au 1^{er} avril, font l'objet d'une application au prorata pour être comparables sur une base annuelle (1^{er} janvier-31 décembre).

⁽¹⁾ Alors que la taxe d'atterrissage était calculée en fonction du poids à la tonne des avions dans le système général applicable à tous, elle était calculée selon une assiette différente pour Ryanair et prélevée par passager embarquant.

⁽²⁾ Point 1.3 du contrat entre BSCA et Ryanair du 2 décembre 2001.

⁽³⁾ Point 1.5 du contrat entre BSCA et Ryanair du 2 décembre 2001. Cette contribution était à hauteur de:
 — 250 000 euros pour les frais d'hôtel et de subsistance du personnel de Ryanair;
 — 160 000 euros par nouvelle route ouverte, à concurrence de trois routes maximum par avion basé, soit un maximum de 1 920 000 euros;
 — 768 000 euros pour participer aux frais de recrutement et d'entraînement des pilotes et des équipages affectés aux nouvelles destinations desservies par l'aéroport;
 — 4 000 euros pour l'achat d'équipements de bureau.

BSCA a du parallèlement mettre gratuitement à disposition de Ryanair 100 mètres carrés de bureaux et 100 mètres carrés d'«engineering store», ainsi que garantir un droit d'accès non-exclusif à une salle de formation. BSCA a aussi du fournir ses bons offices afin que Ryanair obtienne un coût minimum ou nul pour l'utilisation d'un hangar dédié à la maintenance d'avions.

⁽⁴⁾ Point 1.6 et Annexe C du contrat entre BSCA et Ryanair du 2 décembre 2001. Les montants concernés étaient de 62 500 euros pour constituer le capital social, et le versement d'une contribution 'marketing' de 4 euros par passager.

⁽⁵⁾ Redevances par passager partant, conformément aux données fournies par la réponse des autorités belges du 14 juillet 2011. Les redevances pour les années de 2001 à 2003 sont identiques à celles de 2004.

34. En contrepartie, la compagnie Ryanair s'est engagée vis-à-vis de BSCA à baser un certain nombre d'avions (entre deux et quatre) à Charleroi, et à opérer au moins trois rotations par jour et par avion au départ de Charleroi sur la période de 15 années (2001-2016). La compagnie irlandaise assurait ainsi au gestionnaire de l'aéroport un trafic passagers qui lui permettait d'espérer des recettes, que ce soit au titre des taxes aéroportuaires ou des activités autres qu'aéronautiques. Si Ryanair avait cessé ses opérations à Charleroi au cours des cinq premières années du contrat, la compagnie aurait été tenue de rembourser à BSCA la participation aux dépenses liées à l'ouverture de la base de Ryanair et la contribution marketing. À compter de la cinquième année d'existence du contrat, le montant du remboursement est fixé de manière dégressive ⁽¹⁾.

3.2. Raisons ayant conduit à l'ouverture de la procédure formelle d'examen

35. Dans sa décision d'ouverture de la procédure ⁽²⁾, la Commission a tout d'abord considéré que l'octroi, par la Région Wallonne, d'une réduction des taxes aéroportuaires à une seule compagnie aérienne, sur tous ses vols, pendant une durée de quinze ans, dans une convention bilatérale qui n'a reçu aucune publicité et qui déroge à ce que prévoit la loi plaçait ladite compagnie dans une situation plus avantageuse que ses concurrentes. Une assurance d'indemnisation au bénéfice de Ryanair au cas où la Région wallonne exercerait ses pouvoirs fiscaux (augmentation des taxes) ou réglementaires (modification des heures d'ouverture de l'aéroport) lui garantissait en effet d'opérer dans des conditions et dans un environnement commercial tout à fait stables, à l'abri de tout risque commercial, ce qui constituait un avantage privilégiant uniquement cette compagnie aérienne. La Commission avait également considéré que le principe de l'investisseur avisé en économie de marché n'était pas applicable au comportement de la Région wallonne dans l'exercice de ses pouvoirs réglementaires et fiscaux. Ces mesures ont été considérées comme spécifiques, octroyées au moyen de ressources d'État, susceptibles de fausser la concurrence et les échanges intra-communautaires et pouvaient par conséquent être assimilées à des aides d'État.

36. La Commission a jugé que la prise en charge par BSCA de certains coûts d'exploitation de services aériens revenait en outre à placer Ryanair dans une situation plus avantageuse que ses concurrentes, qu'il s'agisse des compagnies qui opèrent au départ de Charleroi ou d'autres compagnies opérant au départ d'autres aéroports qui doivent financer elles-mêmes leurs coûts de publicité, de formation des pilotes, de logement de leurs employés, etc. Quant au principe de l'investisseur avisé en économie de marché, la Commission avait initialement considéré qu'il serait

difficile de l'appliquer au cas d'espèce, les rôles de la Région wallonne en tant qu'autorité publique et de BSCA en tant qu'entreprise aéroportuaire ayant été largement confondus. Il paraissait donc difficile de déterminer avec certitude si BSCA s'était comportée comme un investisseur avisé en concluant ces accords avec Ryanair; la Commission a alors exprimé des doutes sur la légalité et la compatibilité avec le marché intérieur de l'octroi des mesures litigieuses par les pouvoirs publics belges et l'entreprise publique BSCA. La Commission a, en conséquence, décidé d'ouvrir la procédure formelle d'examen afin de dissiper ses doutes quant à la qualification d'aide d'État des mesures en cause et quant à leur compatibilité avec le marché intérieur.

3.3. Décision finale de 2004 et Arrêt de 2008

37. Dans sa décision finale du 12 février 2004, la Commission avait considéré que les deux ensembles de mesures en cause comportaient des éléments d'aides d'État. Les aides accordées à Ryanair par la Région avaient été considérées comme incompatibles avec le marché intérieur. S'agissant des aides versées par BSCA, leur compatibilité partielle était conditionnée au respect d'un ensemble de critères. La Commission a ensuite repris ces critères dans les Lignes directrices de 2005.

38. Par l'arrêt susmentionné, le Tribunal de première instance a annulé la décision de la Commission du 12 février 2004 portant sur les avantages consentis par la Région Wallonne et par l'aéroport de Charleroi à Ryanair. Le Tribunal a considéré que le refus de la Commission d'examiner ensemble les avantages octroyés par la Région wallonne et par l'aéroport de Charleroi, et de vérifier si, prises ensembles, ces deux entités s'étaient comportées comme des opérateurs rationnels en économie de marché, était entaché d'une erreur de droit. Le Tribunal ne s'est pas prononcé sur la qualification d'aide et leur éventuelle compatibilité.

39. Aux termes de l'Arrêt de 2008, «la Région wallonne et BSCA devaient être considérées comme une seule et même entité aux fins de l'application du principe de l'investisseur privé en économie de marché» ⁽³⁾. En effet, le Tribunal souligne qu'«il ne peut être a priori exclu que la Région wallonne a non seulement pris part à l'activité exercée par BSCA, mais a également obtenu une contrepartie financière à l'octroi des mesures litigieuses» ⁽⁴⁾.

40. La Commission devra donc appliquer le principe de l'investisseur avisé en économie de marché à «l'ensemble constitué par la Région wallonne et BSCA» ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Article 2 du Contrat de 2001.

⁽²⁾ JO C 18 du 25.1.2003, p. 3.

⁽³⁾ Arrêt de 2008, point 61.

⁽⁴⁾ Arrêt de 2008, point 60.

⁽⁵⁾ Arrêt de 2008, point 103.

4. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DES MESURES FAISANT L'OBJET DE LA PRÉSENTE EXTENSION DE LA PROCÉDURE

41. La présente extension de procédure porte sur les mesures suivantes:

- Premièrement sur l'avantage pour BSCA résultant, d'une part, de la sous-compensation par cette entreprise de la mise à disposition, du développement et du financement des infrastructures aéroportuaires ainsi que de la prestation d'un ensemble de services par la Région et la Sowaer, et d'autre part, de la prise en charge par la Région / la Sowaer de certains services liés à l'activité aéroportuaire sur la période considérée, soit de 2000 à 2011 et, le cas échéant, au-delà. L'extension de procédure porte également sur les avantages pour Ryanair résultant des mesures ci-dessus;

- Deuxièmement, sur un ensemble d'avantages résultant des conditions contractuelles et financières modifiées, accordées par BSCA et/ou la région wallonne à Ryanair après les Accords de 2001.

4.1. Mesures de la Région et de la Sowaer en faveur de BSCA

4.1.1. Programme d'investissement pluriannuel

42. Lors d'une séance du 20 juillet 2000, la Région wallonne a approuvé les orientations d'un accord-cadre portant notamment sur un programme d'investissement pluriannuel sur l'aéroport de Charleroi, mentionnant en particulier «le concept d'une nouvelle aérogare passagers», pour un volant budgétaire global de 113,74 millions d'euros (voir tableau 8 ci-dessous).

Tableau 8

Investissements d'infrastructure prévus par l'accord-cadre du 20 juillet 2000 (millions)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Total BEF	Total EUR
Terrains	[...]					[...]			[...]	[...]
Infrastructures	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

43. Le 8 novembre 2000, la Région a adopté une décision en exécution de sa décision du 20 juillet 2000, modifiant les hypothèses du programme d'investissement pluriannuel et estimant le coût global d'investissement à [...] millions d'euros. Néanmoins, selon la note attachée à cette décision, «les investissements relatifs à la nouvelle aérogare et à ses infrastructures d'accompagnement ne verront leur réalisation s'effectuer qu'au fur et à mesure de l'évolution des besoins spécifiques. La prise en charge de ces investissements devant être examinée en fonction du développement des activités». La note précise l'évaluation à ce stade des coûts engendrés par une nouvelle aérogare: «si les besoins réels de l'aéroport le nécessitent (...), la réalisation de la nouvelle aérogare et des infrastructures d'accompagnement qui lui sont liées pourrait engendrer un investissement de l'ordre de [...] MBEF», soit environ [...] millions d'euros, sans toutefois détailler le calendrier de mise en œuvre de cette somme (voir tableau 9 ci-dessous). À cette date, les modalités de financement du programme d'investissement de l'aéroport de Charleroi n'étaient pas encore déterminées ⁽¹⁾.

Tableau 9

Investissements d'infrastructure prévus par la note jointe à la décision du 8 novembre 2000 (millions)

	2000	2001	2002	2003	2004	Post 2004	Total BEF	Total EUR	
Total A	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Total B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Aérogare	[...]	[...]	[...]					[...]	[...]
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	

A: Financement direct par la Région; B: Subventions d'investissement.

⁽¹⁾ Une intervention financière de la Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT), finalement abandonnée, était alors envisagée. La note susmentionnée indique ainsi qu'«il conviendra donc d'adapter les textes existants (convention de concession, cahier des charges et protocoles annexes) en fonction de la formule nouvelle qui aura été retenue pour le financement des investissements».

44. Dans une décision du 23 mai 2001 ayant pour objet la «mise en place d'un mécanisme financier et [la] création d'une société spécialisée», la Région approuve les statuts et le plan financier de la Sowaer pour les années 2001 à 2004, et notamment un montant d'investissement total sur l'aéroport de Charleroi de 3 753 MBEF, soit environ 93 millions d'euros, dont [...] pour la nouvelle aérogare (voir tableau 10 ci-dessous). Comme indiqué plus haut (section 2.2 ci-dessus), la Sowaer est notamment chargée de réaliser des investissements d'infrastructures permettant le développement de l'activité aéronautique.

45. Par ailleurs, la valeur totale d'apport des infrastructures aéroportuaires existantes à Charleroi lors de la constitution de la Sowaer au 1^{er} juillet 2001 a été estimée à 62 395 000 EUR par un réviseur d'entreprises, en application des articles 602 et 603 du Code des Sociétés. La propriété des terrains n'a pas été transférée à la Sowaer. Ceux-ci font l'objet d'une concession domaniale.

Tableau 10

Investissements d'infrastructure prévus par le plan financier de la Sowaer, approuvé par la Région le 23 mai 2001 (millions)

	2001	2002	2003	2004	Total BEF	Total EUR
Terrains	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Infrastructures	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aérogare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	3 753	93,03

46. Le calendrier de la procédure pour les marchés publics en cause a débuté au 11 octobre 2001 par le choix de la procédure négociée. L'appel d'offres pour les lots principaux date du 13 mai 2004, selon le plan d'entreprises 2006 de la Sowaer⁽¹⁾. Certaines dépenses, comme les investissements dans la tour de contrôle, ont en fait été engagées en 2008. Au total, au 31 décembre 2009, la Sowaer évalue l'investissement effectué depuis sa création en 2001 à 219 103 435 euros, en excluant certains investissements complémentaires prévus à partir de 2010 ainsi que les investissements financés en propre par BSCA. Le détail de ce programme d'investissement à la fin 2009, transmis par les autorités belges, est synthétisé dans le tableau 11 ci-dessous.

47. Par ailleurs, le Contrat de 2001 stipulait que l'aéroport de Charleroi devait entreprendre d'être certifié ILS Cat.III⁽²⁾. Selon les informations transmises par la Belgique⁽³⁾, les travaux entrepris en vue de cette certification ont nécessité

des investissements en infrastructure de l'ordre de [...] millions d'euros de 2003 à 2009⁽⁴⁾.

Tableau 11

Coût des programmes d'investissement de la Sowaer à Charleroi, à fin 2009 (euros)⁽⁵⁾

Type d'investissements	Programme fin 2009
Investissements classiques	[...]
<i>Dont terrains</i>	[...]
<i>Dont parking avion</i>	[...]
<i>Dont nouvelle aérogare</i>	[...]
<i>Dont tour de contrôle</i>	[...]
Anciens engagements	[...]
Inv. Générant des recettes	[...]
Sécu - Sûreté - Environn.	[...]
Entretiens extraordinaires	[...]
Total	219 103 435

4.1.2. Missions assurées par la Sowaer au profit de BSCA

48. Dans ses engagements contractuels vis-à-vis de BSCA⁽⁶⁾, la Sowaer s'oblige à effectuer une large palette de prestations pour le gestionnaire de l'aéroport, qui comprennent notamment, outre le volet domanial et la définition, gestion et développement des programmes d'investissements, la réalisation des gros entretiens et grosses réparations, des conseils de toutes natures (juridique, environnemental, financier, administratif, etc.), l'analyse et les recommandations concernant les nuisances sonores liées à l'aéroport, la définition et la mise à jour d'un Système d'Information Géographique (SIG). Ces missions figurent dans l'objet social général de la Sowaer⁽⁷⁾ et sont donc entre autres financées par le biais des redevances payées par BSCA. La convention de services de 2006⁽⁸⁾ dresse une liste non limitative de ces prestations, dans la mesure où la Sowaer peut être amenée à effectuer «toutes autres prestations de services à fournir à BSCA en vue de la réalisation de son objet social»⁽⁹⁾.

⁽¹⁾ Lettre des autorités belges du 21 septembre 2011.

⁽²⁾ Article III.3 du Contrat de 2001.

⁽³⁾ Lettre des autorités belges du 21 septembre 2011.

⁽⁴⁾ Le cabinet du ministre wallon André Antoine assistait ainsi à la réunion du 16 janvier 2007 ayant acté le lancement des travaux d'infrastructures pour l'ILS Cat. III, selon le plan d'entreprises 2009 de la Sowaer, en son annexe 4.

⁽⁵⁾ Lettre des autorités belges du 21 septembre 2011.

⁽⁶⁾ Convention de sous-concession du 15 avril 2002 et convention de services du 4 avril 2006.

⁽⁷⁾ Elles appartiennent au premier des trois types de missions de la Sowaer présentées au paragraphe 16.

⁽⁸⁾ Convention de services du 4 avril 2006, applicable au 1^{er} janvier 2006 et remplaçant la convention de sous-concession domaniale de 2002 dans les relations entre Sowaer et BSCA.

⁽⁹⁾ Article 1 de la convention de services du 4 avril 2006.

49. Les autorités belges exposent d'ailleurs que le remplacement de la convention de 2002 par celle de 2006 avait notamment pour objectif «de décrire les services qui étaient rendus dans les faits par la Sowaer à BSCA».
- 4.1.3. *Redevances de concession et de services payées par BSCA à la Sowaer*
50. Cette partie regroupe les éléments concernant les compensations versées par BSCA à la Sowaer en contrepartie:
- de la mise à disposition des infrastructures aéroportuaires (cf. section 4.1.1);
 - des diverses prestations de service de la Sowaer à BSCA (cf. section 4.1.2).
51. Aux termes de la convention du 9 juillet 1991, BSCA était autorisée par la Région à percevoir les redevances liées au trafic aéronautique à hauteur de 65 % ainsi que celles correspondant à tout service fourni. Par lettre du 4 juillet 2002, les autorités belges ont indiqué à la Commission que la Région wallonne abandonnait à BSCA 65 % du produit des redevances en tant que compensation fixée de manière forfaitaire: «les éléments pris en compte sont l'intervention dans l'accueil, l'embarquement, le débarquement et le transfert de passagers et de leurs bagages ainsi que le volume d'accroissement de frais généraux non attribuable à un poste particulier, consécutif à l'augmentation rapide du nombre de passagers à traiter dans des structures d'accueil actuellement non adaptées». Les autorités belges précisent que ces «activités relèvent d'une mission de service public et peuvent faire l'objet d'une compensation conformément aux articles 73 et 86.2 du traité CE». Les 35 % restants du montant de ces redevances étaient versés à un fonds pour la protection de l'environnement.
52. Cette contribution au fonds environnement a été plafonnée en 2002 à 75 millions de BEF (1,86 million d'euros). Selon la Belgique, le plafonnement de la contribution de BSCA au fonds environnement à 75 millions de BEF annuels, indexés à 2 %, figurait dans le plan financier de la Sowaer, approuvé le 23 mai 2001 par le gouvernement wallon et transmis à BSCA le 1^{er} août 2001 ⁽¹⁾. Ce plan financier mettait également en recettes de la Sowaer le solde du fonds environnement, au titre de ses missions déléguées.
53. Comme indiqué au paragraphe 15 ci-dessus, une convention de sous-concession lie la Sowaer à BSCA depuis le 15 avril 2002. Dans ce contexte ⁽²⁾, BSCA a versé à la Sowaer la part des redevances aéroportuaires auparavant destinées au fonds pour la protection de l'environnement, ainsi qu'un montant forfaitaire annuel. Le plafond annuel du montant variable a été fixé à 883 689 euros pour 2002, et majoré de 2 % par an par la suite. Le montant forfaitaire annuel était de 9 371 000 euros pour 2002 et était soumis à la même majoration annuelle (voir tableau 12 ci-dessous). Les sommes disponibles au sein du fonds environnement au 31 décembre 2002, soit [...] euros, ont été reversées à la Sowaer pour l'exercice de ses missions déléguées (troisième mission) ⁽³⁾.
54. Néanmoins, BSCA a bénéficié d'une subvention de la Région pour la couverture d'une partie de ses paiements à la Sowaer. Aux termes des articles 3.2 et 3.4 de l'avenant n° 3 à la convention de concession de la Région à BSCA, en date du 29 mars 2002, «les coûts supportés par BSCA pour la mise à sa disposition par la Sowaer des terrains, constructions et infrastructures nécessaires à l'exécution de ses missions font l'objet d'inscriptions annuelles au budget de la Région wallonne». Le même avenant détaille la nature de ce transfert: «une subvention à BSCA, lui permettant d'assumer des missions de service public dans le cadre de l'exploitation de l'aéroport de Charleroi, à savoir les frais liés à l'utilisation des terrains, constructions et infrastructures aéroportuaires mis à sa disposition par la Sowaer».
55. Dans leur lettre du 19 décembre 2003, les autorités belges font ainsi état de ce que la subvention décrite ci-dessus est en réalité une subvention à la Sowaer lui permettant d'assurer ses missions de service public. Selon la Belgique, «la somme versée par la Région Wallonne à BSCA et qui est destinée à la Sowaer est strictement équivalente à celle payée par BSCA à la Sowaer», de sorte que seul le versement de 35 % des redevances aéroportuaires est à la charge de BSCA. Parallèlement, BSCA est exemptée du paiement du montant forfaitaire de la redevance à la Sowaer en cas de non-perception de la subvention de la Région ⁽⁴⁾.
56. Cette convention a été révisée par la convention de services du 4 avril 2006, applicable au 1^{er} janvier 2006. Sous l'empire de cette convention ⁽⁵⁾, BSCA verse à la Sowaer un montant forfaitaire de 10 094 000 euros ainsi qu'un montant annuel variable, fixé à 1,5 euros par passager et 8 euros par tonne de fret, indexés sur l'IPC ⁽⁶⁾. Ce montant variable a été plafonné contractuellement à 956 533 euros pour 2006, puis à 2 965 067 euros à partir de 2007 ⁽⁷⁾. Selon les autorités belges, cette modification a notamment pour objectif «de garantir l'équilibre financier déterminé par la convention de 2002 suite à la

⁽¹⁾ Lettre des autorités belges du 19 décembre 2003.

⁽²⁾ Article 11 de la convention de sous-concession domaniale du 15 avril 2002.

⁽³⁾ Décision du ministre wallon de l'économie annexée à la lettre des autorités belges du 19 décembre 2003.

⁽⁴⁾ L'article 11.3 de la Convention de sous-concession du 15 avril 2002 stipule que «BSCA bénéficiera d'une exemption de paiement de la redevance forfaitaire à concurrence de la subvention de la Région Wallonne qu'elle ne percevrait pas ou plus, pour une raison non fautive ou indépendante de sa volonté».

⁽⁵⁾ Article 12 de la convention de services du 4 avril 2006.

⁽⁶⁾ L'indexation est annuelle à partir de 2007, sur l'Indice des Prix à la Consommation belge.

⁽⁷⁾ Tous les montants et plafonds sont majorés de 2 % annuellement.

possibilité pour les sociétés de gestion des aéroports [et donc pour BSCA] de déterminer elles-mêmes le niveau de redevances». En l'absence de trafic fret, le plafond correspondait donc ⁽¹⁾ à 637 689 passagers pour 2006, puis à environ 1 767 378 passagers à partir de 2007 ⁽²⁾.

57. Parallèlement, l'avenant n° 5 à la convention de concession de services de la Région à BSCA, en date du 10 mars 2006, modifie les termes de la subvention de la Région destinée à couvrir la part fixe des redevances de BSCA à la Sowaer. L'exposé des motifs fait explicitement référence à l'évolution du cadre juridique européen. Selon cet avenant, la compensation financière de la Région à BSCA n'est plus destinée qu'aux seuls «frais liés à l'utilisation des terrains, constructions et infrastructures aéroportuaires mis à sa disposition par la Sowaer dans l'exécution des services liés à la protection contre l'incendie, la sécurité du trafic au sol et du site aéroportuaire».

58. Concernant ces subventions, les montants figurant aux budgets 2010 et 2011 de la Région au titre de «Subvention à BSCA lui permettant d'assurer des missions de service public dans le cadre de l'exploitation des aéroports», sont respectivement de 10 150 000 ⁽³⁾ et 10 353 000 euros. De plus, la clause d'exemption visée au paragraphe 55 ci-dessus a été reprise dans la convention de services de 2006 ⁽⁴⁾. Par ailleurs, les autorités belges indiquent dans leur lettre du 21 septembre 2011 que «l'équilibre financier global fixé en 2002 est donc maintenu dans la convention de 2006». Compte tenu des informations à sa disposition, la Commission comprend donc à ce stade que les montants versés par la Région à BSCA depuis 2006 correspondent au montant forfaitaire fixe de la redevance, comme dans la situation antérieure à 2006.

59. Par ailleurs, les autorités belges ont indiqué dans leur réponse du 21 septembre 2011 que la part fixe de la redevance de BSCA à la Sowaer pour 2009 était de 10 150 000 euros. Le budget de la Région Wallonne pour 2009 indique quant à lui un montant de 10 750 000 euros à BSCA au titre de la subvention visée plus haut.

60. Enfin, en vue de l'acquisition de nouveaux terrains par la Sowaer, et de l'extension corrélative du périmètre de la

convention de services, BSCA et la Sowaer ont convenu qu'un montant annuel additionnel de [...] euros par mètre carré supplémentaire ⁽⁵⁾ est versé par BSCA à la Sowaer depuis 2009, conformément à l'avenant n° 1 à la convention de services, en date du 27 mai 2009. Ces sommes supplémentaires s'élevaient à 591 euros en 2009 et 1 206 euros en 2010.

61. Au vu de ces remarques, les montants des redevances effectivement versées par BSCA à la Sowaer tels que calculés par la Commission sont synthétisés dans le tableau n° 12 ci-dessous, en tenant compte des compensations versées par la Région à BSCA pour transfert à la Sowaer.

Tableau 12

Redevances versées par BSCA à la Sowaer en application des conventions de sous-concession et de services (euros)

Année	Part fixe	Part variable	Redevances totales	Redevances nettes
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

Outre les parts fixe et variable, les redevances totales intègrent le montant additionnel lié à l'extension du périmètre de la convention de services à partir de 2009, comme indiqué au paragraphe 60 ci-dessus.

Les redevances nettes prennent en compte les transferts de la Région à BSCA destinés in fine à la Sowaer. En l'absence d'informations complémentaires, la Commission considère, comme indiqué ci-dessus, que la part fixe a systématiquement été compensée par la Région Wallonne. Les redevances nettes indiquées ci-dessus sont donc égales aux redevances totales auxquelles la part fixe est soustraite.

4.1.4. Prise en charge par la Région de certains services liés à l'activité aéroportuaire

62. La Région prend en charge un montant correspondant aux dépenses des aéroports wallons pour un certain nombre de services qualifiés d'intérêt général par les

⁽¹⁾ L'inflation mesurée par l'IPC sur 2006/2007 est négligée dans ces estimations; en tout état de cause, une inflation positive réduirait le nombre de passagers correspondant au plafond en 2007.

⁽²⁾ Pour rappel, les volumes de passagers utilisant l'aéroport en 2004, 2005 et 2006 étaient respectivement de 2,03, 1,87 et 2,17 millions de passagers.

⁽³⁾ Voir http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2009_2010/BUDGET/bud05.pdf page 71 et <http://spw.wallonie.be/budget/Ministre%20Antoine/AN%20DO%201404.htm> (dernière consultation le 17 janvier 2012).

⁽⁴⁾ L'article 12.3 de la Convention de services du 4 avril 2006 stipule que «BSCA bénéficiera d'une exemption de paiement du prix des services à concurrence de la compensation financière de la Région Wallonne dont elle ne percevrait pas ou plus le paiement, pour une raison non fautive ou indépendante de sa volonté».

⁽⁵⁾ Ce montant est indexé à hauteur de 2 % par an. Il s'applique aux surfaces rajoutées à l'emprise de la sous-concession à partir de la date de leur acquisition par la Sowaer.

autorités belges. Ainsi, la convention de concession du 9 juillet 1991 prévoit que la Région prendra en charge «le coût des services incendie et entretien»⁽¹⁾. Le service incendie est défini par référence aux normes de l'OACI⁽²⁾. Le service d'entretien est défini comme permettant à BSCA d'assurer «le service technique d'entretien des bâtiments, des pistes, des abords, du charroi, etc.»⁽³⁾ ainsi que «l'entretien des terrains, bâtiments et équipements des bâtiments et des matériels incorporés à la concession ou mis à sa disposition de manière à ce qu'ils conviennent toujours à l'usage auxquels ils sont destinés»⁽⁴⁾.

63. Cette convention prévoit également la présentation d'un budget annuel prévisionnel, ainsi que la tenue d'un compte d'exploitation distinct pour les services incendie et entretien.
64. L'avenant 3 du 29 mars 2002 à la Convention de concession redéfinit les modalités de la compensation pour les services incendie et entretien, prévoyant notamment une liquidation mensuelle de la compensation. La nature des coûts couverts ne subit pas pour autant de modification substantielle⁽⁵⁾.
65. L'avenant 5 du 10 mars 2006 à la Convention de concession retire nommément l'entretien du périmètre des inscriptions au budget de la Région Wallonne⁽⁶⁾, mais prévoit que l'entretien courant du site est inclus dans «les services liés à la sécurité»⁽⁷⁾. Un plafond annuel de 5 774 000 euros pour 2006 est établi pour la compensation liée à ces missions, et indexé annuellement. L'avenant précise également que le montant de la compensation financière doit être révisé avant juillet 2009. La Commission n'a pas d'information sur cette révision.
66. L'avenant 6 du 15 janvier 2008 à la Convention de concession ajoute «le suivi et l'enregistrement des vols, la planification des vols prévisionnels, le marshaling et la sûreté»⁽⁸⁾ aux services bénéficiant d'une compensation financière de la Région, et assure cette compensation y compris après 2010. Le montant de ladite compensation s'ajoute au

plafond mentionné ci-dessus, qui reste inchangé mais ne s'applique qu'aux services liés à la protection contre l'incendie et à la sécurité du trafic et du site.

67. Le financement de cette mission complémentaire est assuré par la Sowaer depuis l'année 2009, en vertu d'une modification de son objet social intervenue lors de l'Assemblée Générale du 19 juin 2008. Les sommes versées au titre des missions de sûreté par la Région à la Sowaer pour les aéroports de Charleroi et de Liège, ont ainsi été de 7 800 000 euros pour chacun des exercices 2009 et 2010, et de 7 956 000 euros en 2011⁽⁹⁾. La Commission ne dispose pas d'informations concernant les montants effectivement transférés à BSCA, ou à sa filiale commune avec la Région BSCA-Security, pour l'exercice de ces missions de sûreté sur l'aéroport de Charleroi.
68. Compte tenu de ces observations, la Commission a synthétisé l'ensemble des subventions perçues par BSCA au titre de la ligne budgétaire «Remboursement par la Région des dépenses engagées pour les services "incendie et entretien" de l'aéroport de Charleroi en exécution de la convention de concession entre BSCA et la Région» dans le tableau n° 13 ci-dessous.

Tableau 13

Subventions versées par la Région Wallonne à BSCA pour les services incendie et entretien⁽¹⁰⁾ (milliers d'euros)

Année	Montants
2000	2 479
2001	2 598
2002	3 201
2003	4 288
2004	5 182
2005	5 650
2006	5 774
2007	5 774
2008	5 993
2009	6 148
2010	6 148
2011	6 730

⁽¹⁾ Article 25 du cahier des charges annexé à ladite convention.

⁽²⁾ Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

⁽³⁾ Article 12 du cahier des charges.

⁽⁴⁾ Article 19 du cahier des charges.

⁽⁵⁾ L'article 5 de l'avenant redéfinit ainsi les missions d'entretien comme «l'entretien des terrains, bâtiments et équipements, ouvrages et matériels mis à sa disposition et affectés aux missions de services concédés, de manière à ce qu'ils conviennent toujours à l'usage auxquels ils sont destinés.»

⁽⁶⁾ Article 1 de l'avenant n° 5, retirant l'entretien mais incluant «la sécurité du trafic au sol et du site aéroportuaire» dans les services dont la compensation financière est inscrite au budget de la Région.

⁽⁷⁾ Article 4 de l'avenant n° 5, indiquant que sont couverts par une compensation financière «les services liés à la sécurité du trafic au sol et du site aéroportuaire, qui incluent l'entretien courant du site aéroportuaire, le service technique d'entretien des bâtiments, des pistes, des abords et du charroi, les petits travaux d'asphaltage, d'entretien courant et de réparation de la piste et des accès, l'entretien et la maintenance opérationnelle de l'éclairage et du balisage de la piste, les travaux de fauchage, le dégommeage de la piste et son marquage, le déneigement et tout autre service garantissant la sécurité du trafic au sol, du site aéroportuaire et des infrastructures (...).»

⁽⁸⁾ Article 7 de l'avenant n° 6.

⁽⁹⁾ Voir <http://spw.wallonie.be/budget/Depenses/do14.htm>

⁽¹⁰⁾ Voir http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2008_2009/BUDGET/bud11.pdf pages 53 et suivantes, http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2006_2007/BUDGET/bud04.pdf pages 20 et suivantes, http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2004_2005/BUDGET/bud22.pdf pages 124 et suivantes, http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2002_2003/BUDGET/bud05.pdf pages 80 et suivantes, et http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2000_2001/BUDGET/bud07.pdf pages 86 et suivantes. Ces chiffres ne comprennent pas les montants versés au titre du suivi/enregistrement des vols, de la planification, du marshalling et de la sûreté (voir point 66).

4.1.5. Augmentation de capital souscrite par la Sowaer

69. Dans le cadre de ses projets de développement, et notamment de la négociation des Accords de 2001 avec Ryanair, une note stratégique soumise au conseil d'administration de BSCA du 31 juillet 2001 indiquait que «BSCA devrait, au terme des trois prochaines années accumuler 164 millions de pertes. Ses fonds propres au 31/12/2003 devraient dès lors être réduits à 23 millions de francs, soit moins de 20 % du capital actuel de 153 millions de francs [belges]. C'est pourquoi, une augmentation de capital de 5 millions d'euros doit être prévue afin d'éviter de se retrouver dans une situation précaire.»

70. De fait, dans sa décision du 23 mai 2001, la Région avait déjà validé le plan financier 2001-2004 de la Sowaer, et notamment le principe d'injections de capital successives dans les sociétés de gestion des aéroports wallons⁽¹⁾. Le plan financier de la Sowaer à cette date prévoyait «une prise de participation dans BSCA à hauteur de +/- 60 millions de bef [...] et ensuite réparti sur 3 ans, 3 fois 30 millions (capital de 600 millions et participation Sowaer 25 % soit 150 millions)», soit une injection de capital de 3,718 millions d'euros répartie sur trois ans. Néanmoins, l'augmentation de capital a été réalisée en une fois, le 3 décembre 2002, et les comptes de BSCA montrent que le capital souscrit a été entièrement libéré; la Sowaer a donc apporté en numéraire la somme de 3,809 millions d'euros contre 49,23 % des parts du capital de BSCA⁽²⁾.

71. Le consultant Deloitte & Touche a pour sa part, dans son analyse du plan d'affaires de 2002, fait valoir que la Région/Sowaer avait agi en tant qu'investisseur avisé, les fonds investis dans BSCA devant produire un retour sur investissement de l'ordre de 27 % au vu des résultats attendus de BSCA pour la période 2001-2010⁽³⁾.

4.2. Mesures de la Région et BSCA en faveur de Ryanair

72. Les mesures faisant l'objet de la présente extension de procédure sont:

- l'accès aux services aéroportuaires fournis par BSCA, dans la mesure où les conditions de cette utilisation procédant des aides potentielles octroyées à BSCA par la Région et la Sowaer (voir section 4.1 ci-dessus) confèrent ou ont conféré à Ryanair un avantage

⁽¹⁾ Le plan financier indique que «le développement envisagé pour BSCA et SAB va nécessiter des augmentations de capital propre importantes (outre les financements extérieurs) et donc un suivi de la part de Sowaer».

⁽²⁾ Les autres parts issues de l'augmentation de capital ont été souscrites pour un montant total d'environ 133 000 euros par certains actionnaires minoritaires: les sociétés SONACA, Carolo Parking et Igretec.

⁽³⁾ D'après le rapport de Deloitte & Touche, «il ressort de cette analyse que la rentabilité annuelle moyenne des fonds investis sur la base du business plan corrigé et sur une période prévisionnelle de 10 ans s'élève à 27 %», et que «ce taux de rendement doit être comparé à un taux pour le risque de marché pour ce type d'activités à 15 % par an».

économique sélectif non identifié dans la décision d'ouverture, ainsi que;

- le cadre commercial provisoire de 2004, les accords successifs de 2005 et 2010, ainsi que la cession à Ryanair des parts de BSCA dans Promocy.

4.2.1. Arrêté ministériel du 11 juin 2004 et cadre commercial provisoire

73. Suite à la Décision de 2004, un arrêté ministériel de la Région portant réduction, à titre promotionnel, des redevances dues pour l'atterrissage des aéronefs sur l'aéroport de Charleroi a été adopté le 11 juin 2004. Cet arrêté est entré en vigueur rétroactivement au 13 février 2004. Il prévoyait qu'à titre promotionnel, pour toutes les compagnies aériennes, la redevance due pour l'atterrissage d'un aéronef assurant une ligne régulière était fixée à 1 euro par passager. Cette réduction générale ne valait que pour une durée de trente-six mois à compter de son entrée en vigueur.

74. Par lettre du 24 juin 2004⁽⁴⁾ (ci-après «**la Lettre de 2004**»), BSCA s'est engagée auprès de Ryanair à poursuivre l'application des termes des Accords de 2001 jusqu'au [...], en assurant notamment à la compagnie un coût total d'utilisation des services de l'aéroport de 5 euros par passager au départ (voir tableau n° 7 ci-dessus). Ce cadre commercial provisoire était conditionné au non-dépassement d'un plafond de [...] millions de passagers annuels pour l'ensemble de l'activité aéroportuaire⁽⁵⁾; néanmoins, la Commission comprend sur la base des informations à sa disposition qu'au vu du léger dépassement de ce plafond enregistré en 2004⁽⁶⁾, les conditions offertes à Ryanair n'ont pas été modifiées en 2004 et 2005.

4.2.2. Avenant de 2005 au Contrat de 2001

75. Par décret du 3 février 2005, la Région a délégué aux gestionnaires d'aéroports, dont BSCA⁽⁷⁾, la compétence de fixation des tarifs de redevances aéroportuaires. BSCA a ainsi proposé à Ryanair, qui l'a accepté, un nouvel accord commercial en date du 9 décembre 2005 et entrant en vigueur au 1^{er} avril 2006 (ci-après «**l'Avenant de 2005**») pour la période du 1^{er} avril 2006 au 31 décembre 2015, portant notamment sur les tarifs des prestations d'assistance en escale.

⁽⁴⁾ Lettre transmise à la Commission dans un courrier des autorités belges du 13 septembre 2004. Cette lettre faisait suite à un «*Memo-randum of Intent*» (MOI) conclu le 8 avril 2004.

⁽⁵⁾ Point 3b de la lettre du 24 juin 2004.

⁽⁶⁾ Le nombre total de passagers ayant utilisé l'aéroport en 2004 a été de 2 034 140 (voir tableau n° 1).

⁽⁷⁾ Articles 35 et 36 du décret du 3 février 2005 de relance économique et de simplification administrative. Ces dispositions ont été transposées à l'aéroport de Charleroi par l'avenant n° 4 à la convention de concession de 1991 entre la Région et BSCA, qui prévoit en son article 1 que «le concessionnaire fixe et perçoit auprès des usagers le montant des redevances aéronautiques dues pour l'utilisation de l'aéroport qu'il gère».

76. Ce nouvel accord s'inscrit dans une refonte plus globale du système de redevances facturées par BSCA. À partir du 1^{er} avril 2006, le tarif général des redevances d'atterrissage facturées par BSCA a en effet été porté à 2 euros par passager partant ⁽¹⁾, et un système de remises annuelles a été mis en place conformément au tableau n° 14 ci-dessous.

Tableau 14

Remises sur redevances d'atterrissage applicables à toutes les compagnies opérant sur l'aéroport de Charleroi à partir du 1^{er} avril 2006 ⁽²⁾

Remises sur base annuelle		
Pourcentage de remise	De # passagers partants	À # passagers partants
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	—

77. Aux termes de l'Avenant de 2005, les tarifs d'assistance en escale applicables aux opérations de Ryanair sont fixés jusqu'en 2015 conformément au tableau n° 15 ci-dessous. Ryanair est par ailleurs assujettie à une redevance libellée «[...]». La Commission constate néanmoins que, conformément au tableau n° 15, les montants par passager réellement payés par Ryanair sont, à l'exception de l'année 2007, identiques à ceux prévus par le Contrat de 2001 ⁽³⁾.

Tableau 15

Redevances applicables à Ryanair aux termes de l'Avenant de 2005 ⁽⁴⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Redevance d'atterrissage			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Redevance par passager			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Assistance en escale			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Accès à l'infrastructure.			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total net payé par Ryanair			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Différence avec le Contrat de 2001			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Les valeurs de la redevance d'atterrissage sont fondées sur les projections de passagers de Ryanair au moment de la signature de l'Avenant de 2005.

4.2.3. Avenant de 2010 au Contrat de 2001

78. Au 1^{er} janvier 2009, BSCA a introduit une redevance additionnelle par passager, payable par toutes les compagnies aériennes opérant à Charleroi, au titre des Passagers à Mobilité Réduite (ci-après «redevance PMR»). L'avenant 7 à la Convention de concession de 1991 entre la Région et BSCA autorise en effet cette dernière à fixer une telle redevance, conformément au règlement européen en vigueur ⁽⁵⁾. La redevance PMR a été fixée à 0,195 euros par passager partant en 2009 ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Ce montant est indexé annuellement et s'élève à 2,12 euros par passager partant en 2011.

⁽²⁾ Lettre des autorités belges du 14 juillet 2011 et <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>

⁽³⁾ Les projections de la Région ne tiennent pas compte de l'indexation annuelle des redevances d'atterrissage, ni de l'augmentation du nombre de passagers Ryanair au-delà de 1,75 millions; ces deux corrections ont un impact opposé sur le montant réel des redevances par passager payées par Ryanair.

⁽⁴⁾ Redevances par passager partant, conformément aux données fournies par la réponse des autorités belges du 14 juillet 2011.

⁽⁵⁾ Règlement 1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, JO 26.7.2006 L 204/1.

⁽⁶⁾ Ce montant est indexé annuellement, voir <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>

79. Un avenant au Contrat de 2001 (ci-après «*l'Avenant de 2010*») a été conclu par échange de courriers entre BSCA et Ryanair, en date du 6 décembre 2010. Il prévoit notamment une dérogation au niveau général de la redevance PMR, aux termes de laquelle Ryanair paiera [...] euros par passager au titre de 2010. Par ailleurs, les modalités d'indexation de la redevance PMR prévoient une diminution du tarif proportionnelle à l'augmentation du trafic engendré par Ryanair⁽¹⁾. Ainsi, la Commission estime la redevance PMR pour Ryanair à environ [...] euros⁽²⁾ par passager pour 2011.

80. Par ailleurs, l'Avenant de 2010 accorde une baisse de [...] euros par passager à Ryanair sur la tarification de l'assistance en escale. Selon les autorités belges⁽³⁾, cette baisse se justifie «*en raison d'économies d'échelles, de gains d'efficacité, et de la limitation des coûts, générés sur les services fournis à Ryanair (bornes d'enregistrement, réduction du ratio de bagages après l'introduction d'une redevance bagages, etc.)*».

4.2.4. Cession des parts de BSCA dans Promocy

81. Selon les autorités belges, BSCA a cédé à Ryanair au 31 mars 2010⁽⁴⁾ sa participation de 50 % dans Promocy⁽⁵⁾. Cette cession serait intervenue au prix historique de 31 100 euros (soit 100 euros par action). Au 31 mars 2009, les capitaux propres de Promocy s'élevaient à 350 076 euros⁽⁶⁾.

5. APPRÉCIATION DES MESURES

82. Aux termes de l'article 107 paragraphe 1, du TFUE, sont incompatibles avec le traité, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en faveur de certaines entreprises ou de certaines productions.

83. La qualification d'une mesure nationale en tant qu'aide d'État suppose que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir que: 1) la mesure en question confère un avantage au moyen de ressources d'État, 2) cet avantage soit sélectif, c'est-à-dire spécifique à certaines entreprises ou productions et 3) la mesure en cause fausse ou menace de fausser la concurrence et soit susceptible d'affecter les échanges entre États membres.

84. Dans la suite de la présente décision, la Commission évalue si les mesures décrites ci-dessus sont susceptibles de constituer des aides à l'aéroport de Charleroi (BSCA) (section 5.1) et/ou à la compagnie Ryanair (section 5.2) avant d'aborder la question de la compatibilité des aides identifiées (sections 5.3 et 5.4) et les conséquences éventuelles de leur incompatibilité (section 5.5).

⁽¹⁾ [...]. Le nombre de Passagers Ryanair 2009 est de 3 289 725.

⁽²⁾ Ce calcul de la Commission se fonde sur un nombre de passagers Ryanair en 2010 de 4 255 578.

⁽³⁾ Réponse des autorités belges du 21 septembre 2011.

⁽⁴⁾ Selon les informations fournies par les autorités belges le 14 juillet 2011.

⁽⁵⁾ Promocy était la joint-venture entre BSCA et Ryanair constituée au titre des Accords de 2001, voir 3.1.2.

⁽⁶⁾ Comptes annuels 2009 de BSCA, annexe C.5.5.1 (p.18).

5.1. Existence d'aides à BSCA au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE

5.1.1. Notion d'entreprise au sens de l'article 107 du TFUE

85. Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, pour être considérée comme une aide d'État, une mesure doit favoriser «*certaines entreprises ou certaines productions*». La Cour de justice a, de façon constante, défini les entreprises comme des entités exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de ces entités et de leur mode de financement⁽⁷⁾. De plus, la Cour de justice a jugé de façon constante que constitue une activité économique toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné⁽⁸⁾.

86. À cet égard, la Commission fait observer que l'aéroport de Charleroi fait l'objet d'une exploitation commerciale par BSCA. Par conséquent, BSCA est, au moins en ce qui concerne l'exploitation de l'aéroport, une entreprise au sens du droit de la concurrence de l'UE.

87. Dans son arrêt «*aéroport de Leipzig-Halle*», le Tribunal a confirmé que l'exploitation d'un aéroport contre rémunération constitue une activité économique, dont celle consistant en la construction d'infrastructures aéroportuaires ne saurait être dissociée⁽⁹⁾. Dès lors qu'un exploitant d'aéroport exerce des activités économiques, quel que soit son statut juridique ou son mode de financement, il constitue une entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, et entre, par conséquent, dans le champ d'application des règles du traité relatives aux aides d'État⁽¹⁰⁾. Le Tribunal a également confirmé qu'au contraire de leurs effets, les objectifs de politique régionale, économique ou des transports poursuivis par la construction ou l'extension d'infrastructures aéroportuaires n'étaient pas pertinents pour déterminer s'il s'agit d'une activité économique⁽¹¹⁾.

88. La question de savoir s'il existe un marché pour des services déterminés peut dépendre de la manière dont ces services sont organisés dans l'État membre concerné⁽¹²⁾. Les règles en matière d'aides d'État ne s'appliquent que lorsqu'une activité donnée est réalisée dans un environnement commercial. La nature économique de

⁽⁷⁾ Affaires jointes C-180/98 à C-184/98, Pavlov e.a. (Recueil 2000, p. I-6451).

⁽⁸⁾ Arrêt du 16 juin 1987 dans l'affaire 118/85, Commission/Italie (Recueil 1987, p. 2599, point 7); Arrêt du 18 juin 1998 dans l'affaire C-35/96, Commission/Italie (Recueil 1998, p. I-3851, point 36); affaires jointes C-180/98 à C-184/98, Pavlov e.a., point 75.

⁽⁹⁾ Arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH et Mitteldeutsche Flughafen AG/Commission et T-443/08, Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Commission, (ci-après «*arrêt Leipzig-Halle*»), non encore publié, points 93, 95, 100 et 119. Voir aussi l'arrêt du 12 décembre 2000 dans l'affaire T-128/98, Aéroports de Paris/Commission, Recueil 2000, p. II-3929, confirmé par l'arrêt de la Cour de justice du 24 octobre 2002 dans l'affaire C-82/01P, Recueil 2002, p. I-9297 et par l'arrêt du 17 décembre 2008 dans l'affaire T-196/04, Ryanair/Commission, Recueil 2008, p. II-3643, point 88.

⁽¹⁰⁾ Arrêt du 17 février 1993 dans les affaires jointes C-159/91, Poucet/AGV et C-160/91, Pistre/Cancava, Recueil 1993, p. I-637.

⁽¹¹⁾ Arrêt «*Leipzig-Halle*» susmentionné, paragraphe 102 et suiv.

⁽¹²⁾ Arrêt du 17 février 1993 dans les affaires jointes C-159/91 et C-160/91, Poucet et Pistre (Recueil 1993, p. I-637).

services déterminés peut donc varier d'un État membre à un autre. En outre, la qualification d'un service donné peut varier dans le temps en fonction de choix politiques ou d'une évolution économique.

89. Ainsi, jusqu'à l'arrêt «*Aéroport de Paris*» (ci-après ADP), la pratique constante de la Commission avait été de considérer que l'activité de développement et de gestion des infrastructures aéroportuaires ne constituait pas une activité économique susceptible d'entrer dans le champ d'application de l'article 107, paragraphe 1, TFUE ⁽¹⁾. Suite à l'arrêt ADP, la Commission a constaté qu'en raison de la libéralisation progressive du marché, cette activité était devenue une activité économique. La Commission considère, depuis lors, que les mesures prises avant la date de l'arrêt ADP relativement au développement et la gestion d'infrastructures aéroportuaires ne constituent pas des aides d'État.
90. Sur la base de l'arrêt «*Charleroi*» en 2008, la Commission note également que la Région exerce, elle aussi, une activité économique dans la mesure où elle intervient, directement ou par l'intermédiaire de BSCA, dans la gestion opérationnelle de l'aéroport et est susceptible de retirer des revenus de cette gestion. La Région et BSCA constituent en effet une entité économique, c'est-à-dire une entreprise, pour les besoins de la gestion de l'aéroport.
91. Cependant, les activités d'un exploitant d'aéroport ne sont pas nécessairement toutes de nature économique. Il convient, dès lors, de déterminer dans quelle mesure les différentes activités sont des activités économiques ou non ⁽²⁾.
92. La Cour de Justice européenne a ainsi confirmé que les activités qui tombent normalement sous la responsabilité de l'État dans l'exercice de ses prérogatives de puissance publique ne sont pas de nature économique ⁽³⁾. De telles activités comprennent en particulier la sûreté, le contrôle du trafic aérien, la police, les douanes ⁽⁴⁾. Leur financement doit servir uniquement à compenser les frais qui en résultent et ne peut pas être affecté à d'autres activités économiques ⁽⁵⁾.
93. Il ressort de la pratique constante de la Commission ⁽⁶⁾ que le financement de fonctions relevant des missions

⁽¹⁾ Arrêt du 12 décembre 2000 dans l'affaire T-128/98, *Aéroports de Paris/Commission*, Recueil 2000, p. II-3929.

⁽²⁾ Arrêt du 19 janvier 1994 dans l'affaire C-364/92, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, Recueil 1994, p. I-43.

⁽³⁾ Ibid.

⁽⁴⁾ Décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 *Sûreté aérienne - Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001*.

⁽⁵⁾ Arrêt du 18 mars 1997 dans l'affaire C343/95, *Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova*, Recueil 1997, p. I-1547; décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 et décision de la Commission du 16 octobre 2002 dans l'affaire N438/2002 *Subventions aux régies portuaires pour l'exécution de missions relevant de la puissance publique*.

⁽⁶⁾ Décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 *Sûreté aérienne - Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001* et arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-455/08, *Flughafen Leipzig-Halle GmbH et Mitteldeutsche Flughafen AG/Commission* et T-443/08, *Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Commission* (ci-après «*arrêt Leipzig-Halle*»), non encore publié, point 98.

régaliennes ou d'infrastructures qui sont nécessaires à ces fonctions ne constitue pas une aide d'État.

5.1.1.1. Programme d'investissement pluriannuel

94. Comme rappelé ci-dessus aux paragraphes 87 ci-dessus et suivants, la construction des infrastructures aéroportuaires ne saurait en principe être dissociée de l'activité économique d'exploitation de la plate-forme aéroportuaire. La Commission considère ainsi, par analogie avec le raisonnement développé au paragraphe 90 ci-dessus, que la Sowaer, et la Région wallonne par son intermédiaire, exercent des activités économiques et constituent une entité économique, c'est-à-dire une entreprise, dans la mesure où elles interviennent dans la gestion patrimoniale du terrain, dans la gestion patrimoniale, le développement, l'entretien et le financement de l'infrastructure aéroportuaire ou dans la prestation de services de nature économique liés à l'exploitation de l'aéroport.
95. En ce qui concerne la construction des infrastructures de l'aéroport de Charleroi faisant l'objet du plan d'investissement pluriannuel décrit ci-dessus, les autorités belges considèrent cependant que ce plan d'investissement a été décidé avant le 12 décembre 2000, date de l'arrêt ADP. La Belgique estime par conséquent que cette décision sort du champ d'application de l'article 107, paragraphe 1, du Traité dans la mesure où elle a été prise à une époque où, selon une pratique constante de la Commission, cette décision ne relevait ni d'une activité économique, ni, par conséquent, du comportement d'un opérateur de marché.
96. La Commission estime qu'elle devrait en effet considérer que les investissements concernés devraient être exclus de son analyse s'il était établi que des engagements irrévocables – juridiquement contraignants – avaient été pris avant le 12 décembre 2000 par le Gouvernement wallon ⁽⁷⁾.
97. La Commission constate à ce sujet que les décisions du Gouvernement wallon du 20 juillet et du 8 novembre 2000 établissent un projet de programme des investissements nécessaires au développement économique futur des activités de l'aéroport de Charleroi. Toutefois, si le Gouvernement wallon «*approuve le programme physique pluriannuel d'investissements 2000-2004 relatif à l'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud et le plan financier y afférent*», il charge également «*le Ministre qui a la gestion aéroportuaire dans ses attributions et le Ministre du Budget de proposer le mécanisme financier ad hoc sur base de la programmation annuelle*» ⁽⁸⁾. La Commission note également qu'à ce stade le programme d'investissement laisse à la Région

⁽⁷⁾ Affaire T-358/94 *Compagnie Nationale Air France* [1996] ECR II-2109, para 79, Case T-109/01, *Fleuren Compost BV* [2004] ECR II-127, para 74 and Joined Cases T-362/05 and T-363/05 *Nuova Agricast v Commission* [2008] ECR II-297 para 80, and Joined Cases T-427/04 et T-17/05, *France and France Télécom v Commission*, arrêt [2009] ECR II-4315 para 321

⁽⁸⁾ Décision du Gouvernement wallon du 8 novembre 2000.

wallonne une grande flexibilité quant à sa réalisation. En effet, les budgets et l'échéancier des investissements ont ensuite évolué de manière substantielle au fil du temps.

98. Ainsi, la nouvelle aérogare Nord dont il est question dans le projet devait être modulable et sa construction «*impérativement progressive et réalisée en fonction du développement de l'activité réelle de l'aéroport et des besoins opérationnels qui en découlent*». Si la décision de construire une nouvelle aérogare semble bien avoir été prise par le Gouvernement en son sein, il n'est pas établi, à ce stade, que le Gouvernement se soit engagé le 8 novembre 2000 de manière contraignante à construire et/ou financer une aérogare avec une capacité définie et dans un délai défini. De même, la formule de financement envisagée alors – c'est-à-dire par l'intervention de la SRWT – a finalement été abandonnée au profit du financement par la Sowaer, un nouvel instrument qui n'a été doté de moyens financiers qu'à partir de sa création le 1^{er} juillet 2001 et à concurrence de 75 000 000 euros seulement.
99. La Commission estime à ce stade que la décision de la Région, le 8 novembre 2000, ne pouvait constituer un engagement contraignant vis-à-vis de la Sowaer car elle n'existait pas à l'époque. Il semble donc que la décision de créer la Sowaer, de lui confier pour mission la réalisation de programmes d'investissements approuvés par le Gouvernement wallon et de la doter de 75 000 000 euros soit postérieure au 12 décembre 2000. Il en va de même des décisions ayant abouti ultérieurement aux augmentations de capital de la Sowaer. Bien que la Belgique ait mentionné un engagement de la Région vis-à-vis de BSCA, la Commission ne dispose pas d'éléments permettant de considérer qu'un tel engagement contraignant ait existé le 12 décembre 2000.
100. Dans le même ordre d'idée, la décision initiale d'allonger la piste à 3 200 mètres semble avoir été remise en cause en 2009 par le Gouvernement wallon qui a lancé une nouvelle étude d'incidence pour un allongement de 2 550 à 2 950 mètres ⁽¹⁾.
101. La Commission doute donc, à ce stade, du caractère contraignant de la décision du 8 novembre 2000 en ce qu'elle concerne l'ensemble du programme d'investissement pluriannuel et son financement public. Par conséquent, il semble qu'après le 12 décembre 2000, la Région, agissant en tant qu'opérateur économique, a pu – ou aurait pu – modifier le programme d'investissements de manière substantielle quant aux investissements nécessaires, au budget qui leur serait alloué, au calendrier de leur réalisation ou aux modalités de leur financement et ce, en raison de considérations liées à la rentabilité financière attendue de ces investissements.
102. Par conséquent, la Commission estime à ce stade que les investissements pour lesquels les décisions contraignantes

ont été prises après la date du 12 décembre 2000 doivent être inclus dans l'analyse de la Commission. Elle invite les autorités belges ainsi que les tiers intéressés à commenter ce point, ainsi qu'à exposer si et pourquoi elles considèrent que certaines des infrastructures en cause sont directement liées à l'exercice de missions régaliennes.

5.1.1.2. Missions assurées par la Sowaer au profit de BSCA

103. Les missions décrites dans la section 4.1.2 ci-dessus sont explicitement rattachées à l'«objet social» ⁽²⁾ de BSCA, à savoir «*prendre en charge les différents aspects du développement commercial de l'aéroport de Charleroi*» ⁽³⁾ Par conséquent, la Commission considère que ces missions sont indissociables de l'activité économique de l'exploitation aéroportuaire.

5.1.1.3. Prise en charge par la Région de certains services opérés par BSCA

104. La Belgique estime que les missions décrites ci-dessus à la section 4.1.4 ci-dessus font partie de l'exercice de prérogatives régaliennes dans leur intégralité et ne constituent par conséquent pas une activité économique.
105. La Commission considère à ce stade, que comme exposé ci-dessus, les missions confiées à la Sowaer et à BSCA au titre de la sécurité et de la sûreté de l'aéroport de Charleroi sont susceptibles de déborder du domaine des activités régaliennes de la Région et de prendre place – pour partie – dans le cadre normal de l'activité économique de gestion opérationnelle de l'aéroport.
106. Concernant les services «*incendie et entretien*», les autorités belges considèrent que ces missions relèvent dans leur intégralité d'activités liées à la sécurité des opérations aéroportuaires ⁽⁴⁾. Ces services font cependant l'objet de normes et recommandations sectorielles spécifiques de l'OACI et apparaissent indispensables à l'activité économique normale d'un aéroport. En outre, il apparaît que les autres entreprises belges soient également tenues de prendre les mesures nécessaires – en rapport avec l'activité qu'elles exercent – pour assurer la sécurité du voisinage, de leur personnel et de leurs clients à titre préventif ou, en cas de sinistre, en attendant l'arrivée des services extérieurs d'incendie. Certaines entreprises (notamment celles soumises aux directives dites Seveso) doivent, comme les aéroports, disposer de services d'incendie propres. Selon les informations dont dispose la Commission, ces entreprises doivent assumer sur leurs propres ressources les

⁽¹⁾ Article dans la Nouvelle Gazette du 9 novembre 2009, <http://www.lanouvellegazette.be/regions/charleroi/2009-11-09/bsca-une-nouvelle-etude-d-incidence-739248.shtml> (dernière consultation: 6/01/2012).

⁽²⁾ Convention de services du 1^{er} avril 2006, article 1.

⁽³⁾ Convention de concession de 1991, considérant 5.

⁽⁴⁾ À cet égard, la Commission relève tout d'abord que les missions de lutte contre l'incendie, d'entretien ou de «*services liés à la sécurité*» n'ont pas varié dans leur périmètre entre 1991 et 2011. La Commission a constaté à cet endroit que la ligne budgétaire de la Région Wallonne utilisée pour verser les subventions décrites dans la section 4.1.4 a constamment fait référence, de 2000 à 2011, aux «*services incendie et entretien*». Nonobstant les variations de terminologie, les subventions de la Région semblent donc couvrir *in fine* les mêmes services et les mêmes coûts.

coûts engendrés par ces mesures. La Commission note également à ce stade qu'il n'est pas établi que tous les aéroports belges bénéficient de compensations de la part des autorités pour ces frais, ce qui semble indiquer que ces services ne relèvent pas des missions régaliennes des autorités belges.

107. Au vu de la description des services pris en charge par la Région ⁽¹⁾, la Commission estime ensuite que tout comme la construction ou la mise à disposition d'infrastructures aéroportuaires, «*l'entretien des terrains, bâtiments et équipements, ouvrages et matériels*» et le maintien en condition opérationnelle de l'infrastructure aéroportuaire sont, en principe, des activités indissociables de l'activité économique de gestion de l'aéroport sauf dans la mesure où les dépenses couvertes relèveraient de l'exercice de fonctions régaliennes de la Région.
108. En l'absence d'information annuelle détaillée sur les coûts couverts au titre de cette compensation, la Commission considère que les missions faisant l'objet de cette compensation sont des activités inséparables de l'activité économique de l'exploitant aéroportuaire BSCA. Elle invite la Belgique et les tiers à fournir une information détaillée quant à ces dépenses, aux actifs concernés et aux activités – économiques ou régaliennes – auxquelles ils sont affectés. Dans l'hypothèse d'activités régaliennes, il est également demandé de préciser le traitement et la compensation de ces dépenses pour les autres entreprises en Wallonie et en Belgique, et notamment les autres aéroports.
109. Par ailleurs, de nouvelles missions, considérées comme liées à la sécurité et à la sûreté par les autorités belges, ont été prises en charge par BSCA, et compensées en tout ou partie par la Région à compter de 2008 ⁽²⁾. Auparavant effectuées en propre par la Région ou via des intervenants privés, ces activités ont été transférées à BSCA, avec une compensation financière ⁽³⁾.
110. Conformément au règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ⁽⁴⁾ «*on entend par "sûreté aérienne", la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.*» Les normes communes de base en matière de sûreté aérienne sont fondées sur les recommandations du document n° 30 de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et définies dans l'annexe du règlement (CE) n° 2320/2002

⁽¹⁾ Voir section 4.1.4.

⁽²⁾ Avenant 6 du 15 janvier 2008 à la convention de concession entre BSCA et la Région, voir partie 4.1.5.

⁽³⁾ L'Avenant 6 susmentionné précise que, pour 2008 et 2009, la Région «*prend à sa charge l'ensemble des coûts liés à la sécurité du trafic au sol et du site aéroportuaire, au suivi et à l'enregistrement des vols, à la planification des vols prévisionnels, au Marshaling et à la sûreté.*» À partir de 2010, le montant de la compensation est plafonné à l'indexation de la compensation de l'année précédente.

⁽⁴⁾ JO L 355 du 30.12.2002, p. 1

111. La Commission note en l'espèce que le périmètre de ces activités prises en charge par BSCA en 2008 comprend «*le suivi et l'enregistrement des vols, la planification des vols prévisionnels, [et] le marshaling*», qui semblent principalement participer de la prestation normale de services aéroportuaires et ne correspondent pas à la définition des missions de sûreté précisée ci-dessus. À ce titre, et en l'absence d'information détaillée sur les coûts couverts au titre de cette compensation, la Commission considère que les missions faisant l'objet de cette compensation sont également des activités inséparables de l'activité économique de l'exploitant aéroportuaire BSCA.

112. La Commission note que, dans la mesure où elles considèrent que l'ensemble des mesures décrites à la partie 4.1.4 sont exemptes d'éléments d'aide, les autorités belges n'ont pas invoqué l'existence de services d'intérêt économique général au sens de la jurisprudence européenne en la matière ⁽⁵⁾ et de son interprétation par la Commission ⁽⁶⁾. Elle invite la Belgique et les parties tierces intéressées à commenter ce point.

5.1.1.4. Augmentation de capital souscrite par la Sowaer

113. Comme rappelé en introduction à la section 5.1.1 ci-dessus, BSCA est une entreprise au regard du droit européen dans ses activités de gestion commerciale de la plateforme aéroportuaire de Charleroi.

5.1.2. Avantage économique spécifique et principe de l'investisseur avisé en économie de marché

114. Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il faut déterminer si cette mesure accorde à l'entreprise bénéficiaire un avantage économique qui lui évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever ses ressources financières propres ou si elle bénéficie d'un avantage dont elle n'aurait pas bénéficié dans les conditions normales du marché.

115. En d'autres termes, il s'agit de déterminer si un investisseur avisé aurait pris part aux mêmes opérations dans les mêmes conditions (principe de l'investisseur avisé en économie de marché ou PIEM). À cet égard, il convient de noter que «*les capitaux qui sont mis à la disposition d'une entreprise, directement ou indirectement, par l'État, dans des circonstances qui correspondent aux conditions normales du marché, ne sauraient être qualifiés d'aides d'État*» ⁽⁷⁾.

⁽⁵⁾ Arrêts dans les affaires C-280/00 Altmark Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg / Nahverkehrsgesellschaft Altmark («Altmark») Rec. 2003, p. I-7747 et les affaires jointes C-34/01 à C-38/01 Enirisorse SpA/Ministero delle Finanze, Rec. 2003, p. I-14243.

⁽⁶⁾ JO C 8, 11.01.2012, p. 4-14

⁽⁷⁾ Arrêt «Stardust Marine» du 16 mai 2002, point 69.

116. À ce stade, la Commission estime que les mesures suivantes sont susceptibles de conférer un avantage économique spécifique à BSCA:

- La construction, le développement et le financement, aux frais de la Région wallonne et/ou de la Sowaer, des infrastructures aéroportuaires faisant l'objet du plan d'investissement pluriannuel et la mise à la disposition de BSCA de ces infrastructures en contrepartie d'une redevance globale dans le cadre du contrat de concession puis de sous-concession domaniale accordés à BSCA respectivement par la Région puis par la Sowaer (voir paragraphes 121 et suivants);
- Les prestations de services (gros entretiens et réparations, conseils de toutes natures, ...) effectuées au bénéfice de BSCA par la Sowaer au titre de sa première mission (voir paragraphes 124 et suivants) en contrepartie d'une redevance globale;
- La prise en charge opérationnelle et/ou financière par la région wallonne de missions d'entretien, de sûreté et de sécurité, découlant de l'activité économique normale de l'aéroport de Charleroi (voir paragraphes 131 et suivants);
- La souscription le 3/12/2002 pour compte de la Région, par la Sowaer au titre de sa deuxième mission, d'une augmentation du capital social de BSCA (voir paragraphes 136 et suivants).

Appréciation conjointe du comportement de la Région et de la Sowaer

117. Une aide d'État peut être accordée non seulement directement par l'État, mais également par des organismes publics ou privés que l'État institue ou désigne en vue de gérer l'aide⁽¹⁾.
118. Afin de déterminer si ces mesures confèrent ou non un avantage économique à BSCA, la Commission doit en principe comparer le comportement de la Sowaer et la Région wallonne pris individuellement, ou le cas échéant la Sowaer et la Région wallonne conjointement, à celui d'un opérateur en économie de marché guidé par des perspectives de rentabilité⁽²⁾.

⁽¹⁾ Arrêt du 16 mai 2002 précité, point 23.

⁽²⁾ Arrêt du 21 mars 1991 dans l'affaire C-305/89, Italie/Commission («Alfa Romeo»), Recueil 1991, p. I-1603, point 20 et arrêt du 12 décembre 2000 dans l'affaire T-296/97, Alitalia/Commission, Recueil 2000, p. II-3871, point 84.

119. Pour les besoins de cette analyse, la Commission considère à ce stade que, le cas échéant, les actions de (1) la Région, en tant que propriétaire foncier de la zone aéroportuaire et actionnaire unique de la Sowaer, d'une part et, (2) la Sowaer, en tant que concessionnaire domaniale de la zone aéroportuaire, propriétaire des infrastructures construites sur le domaine aéroportuaire, et titulaire de missions déléguées par la Région, d'autre part, devraient être analysées conjointement lorsqu'elles relèvent de la même activité ou mission déléguée par la Région à la Sowaer (gestion domaniale de la zone aéroportuaire, missions environnementales déléguées, etc.) et du même aéroport. Dans ces circonstances en effet, il semble que la Sowaer et la Région exercent leur activité économique ensemble, la Sowaer apparaissant comme un intermédiaire de la Région dans cet exercice.

120. La Commission invite les autorités belges et les parties tierces à commenter ce point et à lui fournir tout élément utile à l'application du test de l'investisseur privé avisé aux mesures en question⁽³⁾.

Mise à disposition des infrastructures et prestations de services divers

(voir sections 4.1.1 à 4.1.3)

121. Afin de déterminer si la construction et la mise à disposition des infrastructures par la Région wallonne / la Sowaer ont donné lieu à l'octroi d'un avantage économique sélectif au profit de BSCA, il y a lieu de prendre en considération les montants payés en contrepartie par BSCA à la Région wallonne d'abord (contribution de 35 % des redevances aéroportuaires au fonds environnement), à la Sowaer ensuite (redevances de concession et de services).

122. Concernant la contribution de BSCA au fonds environnement, la Commission remarque que l'intégralité des ressources du fonds a, conformément à son objet, été *in fine* affectée à l'exercice de la troisième mission de la Sowaer (gestion des problématiques environnementales)⁽⁴⁾. Dans la mesure où cette mission déléguée bénéficie d'une comptabilité séparée au sein de la Sowaer, la Commission considère donc à ce stade que la mise à disposition des terrains, la construction et la mise à disposition des infrastructures par la Région / la Sowaer n'ont fait l'objet d'aucune compensation par BSCA jusqu'à l'entrée en vigueur de la convention de sous-concession du 15 avril 2002, qui a établi une redevance de concession (voir paragraphe 53 ci-dessus). La Commission constate également que cette dernière redevance a rémunéré depuis 2002 non seulement la mise à disposition des terrains et de l'infrastructure mais également différentes prestations que la Sowaer s'est obligée à réaliser au profit de BSCA (voir paragraphe 48 ci-dessus).

⁽³⁾ Case T-318/00, *Freistaat Thüringen v Commission* [2005] ECR II-4179, point 180.

⁽⁴⁾ Voir paragraphes 51 à 53.

123. Le plan d'affaires de la Sowaer de 2001, approuvé par le Gouvernement wallon, prévoyait des investissements de plus de 93 millions d'euros sur la période 2001-2004. Par ailleurs, la valeur nette comptable des infrastructures apportées à la Sowaer lors de sa constitution en 2001 était de 62 395 000 EUR (voir paragraphe 45 ci-dessus). En contrepartie, la part variable de la redevance de concession versée par BSCA à la Sowaer était plafonnée à 883 689 euros pour 2002; ce plafond, indexé selon le tableau n° 12 jusqu'en 2006, était ensuite fixe jusqu'en 2015 au niveau de 956 533 EUR ⁽¹⁾. Même si l'équilibre financier de la mise à disposition était évalué sur la durée de la convention restant à courir mi-2001 (soit 39 ans) ⁽²⁾, le rapport entre: 1) le coût financier pour la Région et la Sowaer de la construction et de la mise à disposition des seules infrastructures explicitement prévues par le plan d'affaires de 2001; et 2) le flux de redevances prévu de BSCA à la Sowaer, paraît donc manifestement disproportionné.
124. Sur la base des informations disponibles à ce stade, la redevance initialement définie dans le cadre de la sous-concession domaniale ne semble donc pas avoir été fixée de manière à assurer tant à la Région qu'à la Sowaer un rendement des moyens investis qui soit conforme aux exigences d'un opérateur de marché, compte tenu notamment des montants employés par la Région/Sowaer pour financer, réaliser et entretenir ces investissements. A fortiori, cette redevance semble d'autant moins assurer un tel rendement qu'elle doit également rémunérer la mise à disposition des terrains par la Région, les services de toutes natures rendus à BSCA par la Sowaer, ainsi qu'assurer une rentabilité adéquate de cette activité.
125. De même, la révision du cadre contractuel entre la Région, la Sowaer et BSCA en 2006 ⁽³⁾ n'a pas corrigé le déséquilibre manifeste entre les obligations de la Région et de la Sowaer dans la mise à disposition des terrains et la réalisation des programmes d'investissements d'infrastructure, et les redevances versées par BSCA en rémunération de ces obligations. En effet, le plan d'entreprises 2006 de la Sowaer prévoit une révision du montant global du programme d'investissement, étendu jusqu'en 2010, à hauteur de plus 163 millions d'euros. En parallèle, la redevance effectivement payée par BSCA à la Sowaer a été portée de 956 532 euros en 2006 à 2 651 067 euros en 2007 (voir section 4.1.3 ci-dessus) par la convention de services de 2006.
126. La Commission estime donc à ce stade que la mise à disposition de terrains et d'infrastructures ainsi que la prestation de services dans le cadre d'un contrat de concession et de services selon des conditions ne permettant pas d'assurer la rentabilité des moyens investis, c'est à dire sans contrepartie adéquate, procure à BSCA un avantage économique sélectif susceptible de constituer une aide d'État.
127. Comme indiqué précédemment, la Région considère que la gestion des aéroports ne relevait pas d'une activité économique en 2000 au moment où, selon elle, les décisions d'investissements ont été prises. Elle n'a donc fourni aucun plan d'affaires visant à démontrer la rentabilité attendue, pour la région et/ou la Sowaer des investissements programmés au moment où les décisions contraignantes ont été prises pour la réalisation de chacun d'eux. La Commission note également que les rapports fournis à l'appui des décisions du Gouvernement semblent justifier l'intérêt de ces investissements par l'impact positif du développement de l'aéroport sur l'économie et l'emploi à Charleroi et sa région ⁽⁴⁾. La Commission relève toutefois que, selon une jurisprudence constante, les considérations de développement régional ne peuvent être prises en compte pour l'application du test de l'investisseur en économie de marché ⁽⁵⁾. La Commission en déduit, à ce stade, que les décisions – initiales et ultérieures – de la Région et de la Sowaer relatives à ces investissements ne reposent pas sur une étude de leur rentabilité dans le cadre d'un plan d'affaire. La Commission n'est donc pas en mesure d'apprécier si les investissements de la Région et de la Sowaer ont été rémunérés d'une autre manière, par exemple par l'augmentation de la valeur de la participation dans BSCA ou par les dividendes que BSCA aurait pu distribuer.
128. En outre, il apparaît que la partie fixe des redevances dues par BSCA à la Sowaer est prise en charge par le budget de la Région wallonne par le biais d'un subside annuel (voir paragraphe 54 ci-dessus et suivants). Cette prise en charge libère BSCA d'un coût qu'elle aurait normalement dû supporter et constitue donc, en tout état de cause, un avantage économique accordé par la Région à BSCA. Déduction faite de la partie fixe prise en charge par la Région, la redevance payée par BSCA apparaît d'autant moins susceptible d'assurer à la Région et à la Sowaer conjointement la rentabilité des investissements envisagés. La Belgique est également invitée à expliquer la différence entre montant mentionné dans leur réponse du 21 septembre 2011 et celui inscrit au budget pour l'année 2009 (voir paragraphe 59 ci-dessus).
129. Enfin, dans la mesure où les terrains de la zone aéroportuaire ne font pas partie des actifs apportés par la Région à la Sowaer, la Commission considère également que la rentabilité des moyens investis par la Région – en ce compris la valeur commerciale des terrains en question – est réduite à due concurrence.

⁽¹⁾ Article 11.1 de la convention de sous-concession domaniale du 15 avril 2002. Cet article stipulait que «les montants [seraient] revus à partir de 2015».

⁽²⁾ À titre d'ordre de grandeur, la durée maximale d'amortissement comptable de telles infrastructures est de 30 ans.

⁽³⁾ Convention de services du 4 avril 2006 entre la Sowaer et BSCA, applicable au 1^{er} janvier 2006, et avenant n° 5 à la convention de concession de services de la Région à BSCA, en date du 10 mars 2006, voir paragraphes 55 et suivants.

⁽⁴⁾ Note au Gouvernement wallon annexée à la décision du 8 novembre 2000, pages 9 et suivantes.

⁽⁵⁾ Affaires T-129/95, T-2/96 et T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke and Lech-Stahlwerke v Commission* [1999] ECR II-17, paragraphe 120

130. La Commission aboutit par conséquent à la conclusion préliminaire qu'en mettant à disposition les terrains de la zone aéroportuaire, en réalisant et mettant à disposition les travaux d'infrastructure décrits ci-dessus, et en effectuant les prestations de services divers décrites ci-dessus, contre une redevance variable n'assurant pas la rentabilité des moyens investis, la Région et la Sowaer conjointement ne se sont pas comportées comme des investisseurs en économie de marché.

Prise en charge par la Région de certains services opérés par BSCA (voir section 4.1.4)

131. Comme indiqué au paragraphe 93 ci-dessus, la Commission considère que le financement de fonctions relevant des missions de sûreté et de l'ordre publics ou d'infrastructures qui y sont directement liées ne constitue pas une aide d'État. Il en va de même du financement de services d'intérêt économique général répondant aux critères de l'arrêt Altmark⁽¹⁾. En revanche, elle considère que le financement de fonctions indissociables de l'activité économique normale d'exploitation d'un aéroport telle que l'entretien et la réparation des infrastructures exploitées commercialement est susceptible, le cas échéant, de constituer une aide d'État.

132. En ce qui concerne le financement des frais repris sous la désignation générique de «service incendie et entretien», la Commission considère à ce stade, à défaut de détail concernant les opérations, équipements, personnels et autres frais couverts, que ces frais relèvent de la gestion journalière de l'aéroport. Par conséquent, leur prise en charge par la Région, par le biais de subsides inscrits à son budget, soulage BSCA d'un coût qu'elle devrait normalement supporter, lui conférant ainsi un avantage sélectif par rapport aux autres entreprises belges - en particulier les gestionnaires des autres aéroports belges - qui elles, doivent, le cas échéant, supporter ces coûts.

133. La Belgique est invitée à fournir le détail des frais repris au titre de service incendie et entretien pour chaque année depuis 2001.

134. De même, en ce qui concerne le financement des frais liés aux missions transférées en 2008 à BSCA (voir paragraphes 66 ci-dessus et suivants), assimilées par la Région à des missions de sécurité et de sûreté⁽²⁾, la Commission considère à ce stade que la Région confère un avantage sélectif à BSCA en la soulageant de coûts

qu'elle devrait normalement supporter, dans la mesure où les activités en cause ne relèvent pas de l'exercice de prérogatives de puissance publique (voir section 5.1.1.3 ci-dessus).

135. La Commission invite les autorités belges à expliquer le cadre juridique, opérationnel et financier de la prise en charge de ces missions directement par la Région avant 2008, à fournir le détail annuel des versements de la Région à BSCA au titre de ces missions, ainsi qu'à expliquer, pour la période postérieure au transfert des missions à BSCA, les modalités de la gestion de ces missions et les transferts financiers entre la Région, BSCA et sa filiale commune avec la Région BSCA Security.

Aide à BSCA: Augmentation du capital de BSCA par la Sowaer

136. À cet égard, il convient de noter que «les capitaux qui sont mis à la disposition d'une entreprise, directement ou indirectement, par l'État, dans des circonstances qui correspondent aux conditions normales du marché, ne sauraient être qualifiés d'aides d'État»⁽³⁾.

137. La Commission considère, à ce stade, que l'augmentation de capital confère un avantage économique dans la mesure où cette augmentation ne correspondait pas, au moment où elle a été décidée, au comportement attendu d'un investisseur avisé en économie de marché. En d'autres termes, cette augmentation de capital pourrait constituer une aide d'État si les perspectives financières de BSCA, à l'époque où l'augmentation de capital a été décidée, ne promettaient pas un rendement raisonnable des capitaux investis dans une perspective de long terme.

138. Dans la décision d'ouverture du 11 décembre 2002, la Commission a exprimé des doutes quant aux perspectives réelles de rentabilité pour l'aéroport telles que présentées dans le plan d'affaires de BSCA établi en 2001. Comme développé ci-dessous, la Commission considère que ces doutes sont renforcés par le constat que BSCA n'a pas supporté le coût des infrastructures mises à sa disposition et des services divers rendus par la Sowaer. Par conséquent, la Commission estime à ce stade que tenant compte de ces coûts additionnels, un investisseur avisé en économie de marché n'aurait pas investi dans l'augmentation de capital de BSCA.

5.1.3. Utilisation de ressources d'État et imputabilité des mesures à l'État

139. Les ressources dont dispose la Région wallonne en tant que subdivision de l'État belge⁽⁴⁾, constituent des ressources d'État. Pour cette même raison, les décisions prises par la Région wallonne sont imputables à l'État.

⁽¹⁾ Arrêt de la Cour de Justice du 24 juillet 2003, affaire C-280/00, Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg, Rec.2003, p.I-7747.

⁽²⁾ L'avenant n° 6 à la convention de concession de 1991, en date du 15 janvier 2008 prévoit en son article 7 que la Région prendra à sa charge pour 2008 et 2009 «l'ensemble des coûts des services liés à la sécurité du trafic au sol et du site aéroportuaire, au suivi et à l'enregistrement des vols, à la planification des vols prévisionnels, au Marshaling et à la sûreté.» À partir de 2010 cette compensation est indexée sur la base de celle de 2009.

⁽³⁾ Arrêt «Stardust Marine» du 16 mai 2002, point 69.

⁽⁴⁾ Arrêt du Tribunal du 12 mai 2011 dans les affaires jointes T-267/08 et T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, non encore publié, point 108.

140. De même, la Sowaer étant détenue et contrôlée à 100 % par la Région wallonne, les ressources dont elle dispose pour assurer les missions qui lui ont été assignées par la Région constituent des ressources d'État. Dans le cas présent, ces ressources sont mises à disposition de la Sowaer sous la forme de fonds propres apportés ou contrôlés par la Région, de subsides, de fonds prêtés par la Région ou d'autres organismes publics (Igretec notamment) ou de garanties accordées par la Région sur des emprunts et des produits financiers souscrits par la Sowaer.

141. Par conséquent, pour autant que les mesures prises par la Sowaer en rapport avec BSCA constituent des avantages économiques, ces avantages semblent avoir été accordés au moyen de ressources d'État.

142. Quant à l'imputabilité à l'État des décisions prises par la Sowaer dans le cadre des mesures décrites ci-dessus, la Commission estime, à ce stade, qu'elle peut être établie sur la base des éléments suivants:

— La Sowaer a été créée par la région wallonne, en vue de lui assigner ou lui déléguer un certain nombre de missions;

— Entre autres missions, la Sowaer est chargée par la Région de réaliser pour son compte et sous son contrôle, les programmes d'investissements et les programmes environnementaux approuvés par le Gouvernement wallon.

— la Sowaer étant détenue et contrôlée à 100 % par la Région wallonne, le Conseil d'Administration est constitué uniquement de représentants de la Région; il ressort des rapports annuels de la Sowaer que les décisions concernant les investissements sont prises par le Conseil d'Administration;

— La Sowaer gère pour le compte de la Région wallonne les participations financières dans les sociétés gestionnaires et ce, afin de garantir la participation publique dans les sociétés de gestion et la conformité de leur stratégie par rapport aux grandes lignes définies par le Gouvernement wallon ⁽¹⁾.

5.1.4. Distorsion de la concurrence et affectation des échanges

143. BSCA est, en tant que gestionnaire de l'aéroport de Charleroi, en concurrence avec les autres plates-formes aéroportuaires desservant la même zone de chalandise. À ce titre, la Commission observe notamment que l'aéroport de Zaventem se trouve à 70 km par la route, celui de Liège à 78 km, celui de Lille-Lesquin à 121 km, et celui de Maas-

tricht-Aachen à 126 km. Le site Internet de BSCA confirme également que l'aéroport de Charleroi «se situe à 45 minutes du centre de Bruxelles, au sud des Pays-Bas, au nord-ouest de la France, du Luxembourg et à l'ouest de l'Allemagne, à 2 heures de route de grandes villes telles que Cologne, Paris et Amsterdam» et que sa zone de chalandise «compte 5 millions de passagers potentiels à moins d'une heure de route et plus de 15 millions à moins de deux heures de route.» ⁽²⁾

144. Une aide octroyée à BSCA par le biais des mesures décrites ci-dessus risque donc de fausser la concurrence. Le marché des prestations aéroportuaires étant un marché ouvert à la concurrence intra-UE, l'aide risque aussi d'affecter les échanges entre les États membres.

5.1.5. Conclusion sur l'existence d'aide à BSCA

145. Au vu de ce qui précède, la Commission estime à ce stade que toutes les mesures décrites ci-dessus constituent des aides d'État dont la compatibilité doit être évaluée au regard des exceptions prévues par l'article 107, paragraphes 2 et 3 TFUE.

5.2. Existence d'une aide à Ryanair

5.2.1. Notion d'entreprise au sens de l'article 107 du TFUE

146. Dans la mesure où elle consiste à offrir des biens et services sur un marché libéralisé, l'activité des compagnies aériennes est une activité économique.

5.2.2. Avantage économique spécifique et principe de l'investisseur avisé en économie de marché

5.2.2.1. Conditions d'accès aux services de l'aéroport selon les Accords de 2001

147. Comme indiqué dans la section 5.1, la Commission considère à ce stade que BSCA a bénéficié de mesures susceptibles de constituer des aides d'État.

148. La Commission considère également, à l'issue de l'examen préliminaire des informations à sa disposition, que BSCA – conjointement avec la Région – est susceptible d'avoir à son tour concédé un avantage économique à Ryanair, dans le cadre des Accords de 2001.

149. La jurisprudence de la Cour de justice ⁽³⁾ impose à la Commission d'évaluer tout d'abord si le bénéficiaire présumé paie un prix de marché pour les services aéroportuaires de l'aéroport de Charleroi. Si les mesures en cause correspondaient à un tel prix de marché, Ryanair ne bénéficierait alors d'aucun avantage.

⁽¹⁾ Site internet de la Sowaer <http://www.sowaer.be/sowaer.php?cat=1&sscscat=2> (dernière consultation le 6/01/2012).

⁽²⁾ <http://www.charleroi-airport.com/laeroport/localisation-et-bassin-dattraction/index.html>

⁽³⁾ Arrêt Chronopost, affaires jointes C-83/01 P, C-93/01 P et C-94/01 P [2003] I-6993, point 38.

150. En l'espèce, Ryanair propose comme comparateurs les aéroports de Glasgow Prestwick et de Liverpool John Lennon. La Commission nourrit néanmoins de forts doutes sur la pertinence de ces deux comparateurs pour évaluer la situation de l'aéroport de Charleroi, dans la mesure où la structure de revenus de l'aéroport de Glasgow Prestwick repose largement sur le fret, absent à Charleroi. De plus, les deux aéroports auraient reçu des financements publics au cours des dernières années.
151. Par ailleurs, la Commission s'interroge sur l'opportunité et la faisabilité éventuelle d'utiliser également des aéroports au sein de la même zone de chalandise pour permettre l'évaluation des conditions normales de marché pour l'aéroport de Charleroi. Elle invite les autorités belges et les tiers intéressés à préciser et à commenter ce point.
152. Néanmoins, aux termes de l'arrêt Chronopost susmentionné, en l'absence de toute possibilité de comparer la situation de l'autorité octroyant les mesures en causes avec celle d'un groupe privé d'entreprises n'opérant pas dans un secteur réservé, la Commission doit apprécier les «conditions normales de marché» par rapport à des éléments objectifs et vérifiables. L'étude des coûts encourus par BSCA dans la prestation des services aéroportuaires en cause peut participer à cette appréciation.
153. La Commission considère que la compagnie Ryanair pourrait notamment bénéficier d'un avantage si sa contribution aux revenus de l'aéroport était insuffisante pour garantir une couverture adéquate des coûts liés aux services rendus par l'aéroport.
154. À ce sujet, la Commission estime qu'en raison de l'application du principe de la caisse unique (single till) dans le cadre de la gestion de l'aéroport de Charleroi, elle prendra en compte tant les revenus aéronautiques (redevances aéroportuaires et assistance en escale avant 2005⁽¹⁾) que les revenus induits par l'activité non aéronautique de l'aéroport (concession Horeca, commerces, parkings, navette, etc.).
155. Au stade de l'ouverture de procédure de 2002, la Commission avait émis des doutes sur le plan d'affaires de 2001 et les conditions d'accueil de Ryanair dans le cadre des Accords de 2001. Pour la période de validité de ces accords, c'est-à-dire jusqu'à l'entrée en vigueur le 13 février 2004 de l'arrêté ministériel du 11 juin 2004, mentionné à la section 4.2.1 ci-dessus, la Commission considère pour l'instant que ces doutes sont renforcés et qu'un avantage économique – supplémentaire à celui identifié dans la décision d'ouverture de 2002 aurait pu être accordé à Ryanair. En effet, la situation financière décrite dans le plan d'affaires 2001 reposait, semble-t-il, sur l'existence d'aides potentielles concédées par la Région / la Sowaer à BSCA et consistant en l'absence de rémunération adéquate par BSCA des services prestés et ressources investies par la Région et la Sowaer.
156. La Commission ne peut exclure à ce stade que la Région / BSCA ait accordé un avantage économique spécifique à Ryanair sous la forme de redevances réduites, insuffisantes pour assurer une couverture adéquate des coûts liés aux services rendus par l'aéroport à Ryanair. Dans ces circonstances, les conditions offertes par la Région / BSCA à Ryanair dans le cadre des Accords de 2001 n'auraient semble-t-il pas été offertes par un opérateur privé.
157. La Commission invite les autorités belges et les tiers intéressés à commenter ce point.
- 5.2.2.2. Lettre de 2004 et cadre commercial provisoire (section 4.2.1 ci-dessus)
158. La Commission constate que le cadre économique et commercial octroyé par BSCA à Ryanair aux termes la Lettre de 2004 conduit à des flux financiers identiques à ceux prévus sous l'empire du Contrat de 2001, à l'exception des incitants «one-shot» et des aides au démarrage.
159. Les autorités belges ont indiqué dans leur lettre du 14 juillet 2011 que «Ryanair ne bénéficie d'aucun soutien marketing ou autre avantage financier de BSCA ou de la Wallonie à titre de mesure incitative à son développement à l'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud depuis la fin le 31 mars 2006 des aides au démarrage gérées par Promocy». Dans le même courrier, les autorités belges affirment que «seules les aides au démarrage, qualifiées comme telles par la Commission, ont été octroyées et ce dans le strict respect des conditions imposées par la Commission⁽²⁾».
160. En effet, aux termes du Contrat de 2001, resté en vigueur jusqu'à aujourd'hui, BSCA s'engageait à payer 160 000 euros à Ryanair pour l'ouverture de chaque nouvelle ligne, à titre de contribution aux coûts liés à l'ouverture de nouvelles lignes. La Décision finale de 2004 avait déclaré que cette mesure était une aide compatible avec le Traité conditionnellement au respect d'un ensemble de critères consolidés ultérieurement au point 79 des lignes directrices de 2005.
161. De plus, la Belgique a indiqué dans sa lettre du 13 septembre 2004 son intention de mettre en place un régime d'aides au démarrage de nouvelles lignes respectant les exigences de la Commission.

⁽¹⁾ La directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté fixe un seuil de 2 millions de passagers pour l'ouverture du marché de l'assistance en escale; ce seuil a été atteint pour la première fois en 2004.

⁽²⁾ Réponse des autorités belges du 14 juillet 2011 à la question 23 b)

162. La Commission s'interroge donc sur l'éventuelle poursuite du versement de soutiens au démarrage après 2004, et invite la Belgique à préciser les modalités temporelles et financières d'une éventuelle poursuite de ces versements. Le cas échéant, elle invite les autorités belges à justifier de la conformité de ces versements éventuels avec les critères énoncés au point 79 des lignes directrices de 2005.
163. La Commission invite la Belgique et les tiers intéressés à commenter ce point.
164. En suivant *mutatis mutandis* le raisonnement développé à la section 5.2.2.1 ci-dessus, la Commission estime ne pas disposer d'assez d'informations pour pouvoir conclure à ce stade sur le respect par la Région et BSCA du PIEM dans l'octroi des conditions de la Lettre de 2004. En particulier, la Commission ne dispose pas à ce stade de plan d'affaires ou de tout autre document objectif et vérifiable analysant la rentabilité de cette décision pour BSCA. Les autorités belges n'ont notamment pas présenté ce qu'elles estimaient être les alternatives possibles à la continuation du cadre commercial existant entre BSCA et Ryanair jusqu'alors.
165. Les autorités belges ont indiqué ⁽¹⁾ à cet égard que BSCA pouvait démontrer que les conditions octroyées à Ryanair étaient en adéquation avec les coûts qu'elle supporte, et que les décisions commerciales ultérieures à la Décision finale de 2004 ne concédaient en conséquence aucun avantage à Ryanair. La Commission invite la Belgique à fournir les éléments de nature à appuyer cette position.
166. En particulier, hormis les conditions générales applicables à toutes les compagnies telles que décrites à la section 4.2.1, la Commission ne dispose pas d'informations concernant l'existence de conditions contractuelles, opérationnelles et financières particulières aux activités des autres compagnies aériennes présentes sur l'aéroport de Charleroi pendant la période considérée (2001-2010 et au-delà).
167. La Commission ne saurait par conséquent exclure que la Région / BSCA, par la Lettre de 2004, octroie un avantage économique sélectif à Ryanair. Elle invite la Belgique et les tiers intéressés à commenter ce point.
- 5.2.2.3. Avenant de 2005 aux Accords de 2001 (section 4.2.2 ci-dessus)
168. Sur la base de la comparaison des redevances applicables à Ryanair sous l'empire du Contrat de 2001 (voir tableau 7 ci-dessus) avec les conditions de la Lettre de 2004 détaillées ci-dessus d'une part, et de l'Avenant de 2005 d'autre part (voir tableau 15 ci-dessus), la Commission constate
- tout d'abord que BSCA continue par ce dernier accord à offrir globalement les mêmes conditions tarifaires à Ryanair qu'auparavant, à l'exception de l'année 2007 pour laquelle une augmentation des redevances de [...] par passager partant est constatée.
169. En ce qui concerne le caractère sélectif des nouveaux tarifs, les autorités belges indiquent que le tarif des redevances d'atterrissage en vigueur depuis avril 2006 permet à toutes les compagnies de bénéficier de rabais en fonction du volume de passagers au départ de Charleroi. La Commission s'interroge néanmoins sur les modalités d'application aux différentes compagnies utilisant l'aéroport de Charleroi des charges dont la tarification n'est pas publique: l'Avenant de 2005 fait ainsi état d'une charge libellée «[...]» qui semble spécifique à Ryanair. La Commission invite la Belgique à préciser l'assiette et les modalités d'application de ces charges, et, le cas échéant, les coûts qu'elles ont vocation à couvrir.
170. En particulier, la Commission s'interroge sur le caractère transparent et non-discriminatoire de la tarification des prestations d'assistance en escale résultant de l'Avenant de 2005. En effet, contrairement aux charges aéroportuaires, les prestations d'assistance en escale ne font pas l'objet d'un barème public; dans le contexte de l'assujettissement de l'aéroport de Charleroi aux obligations imposées par la directive ⁽²⁾ sur l'assistance en escale, la Commission invite par conséquent les autorités belges à expliciter les modalités (opérateurs d'assistance en escale présents, gestion des équipements communs, comptabilité séparée de l'activité pour BSCA, etc.) de la gestion de l'assistance en escale sur l'aéroport.
171. Enfin, les autorités belges ont indiqué ⁽³⁾ que certaines liaisons aériennes depuis Charleroi avaient bénéficié d'aides tombant sous l'empire du règlement sur les aides de *minimis* ⁽⁴⁾. La Commission invite les autorités belges à fournir le détail des versements en cause.
172. La Commission ne remet a priori pas en cause la possibilité d'établir un tarif différencié par aéroport, ni celle d'établir un tarif dégressif en fonction du nombre de passagers transportés par les compagnies aériennes. Toutefois, elle estime que, pour ne pas introduire de discrimination ou d'avantage sélectif et pour correspondre au comportement d'un opérateur en économie de marché, le schéma de dégressivité du tarif devrait garantir que chaque compagnie bénéficie d'un tarif adapté à sa situation tenant compte, notamment des infrastructures et services offerts par l'aéroport, des économies d'échelle réalisées sur les coûts du service rendu et des revenus non aéronautiques générés par les passagers transportés.

⁽¹⁾ Réponse des autorités belges du 21 septembre 2011.

⁽²⁾ Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.

⁽³⁾ Lettre des autorités belges du 14 juillet 2011, point 28.

⁽⁴⁾ Règlement n° 1998/2006, JO L 379 du 28 décembre 2006.

173. La Commission considère ne pas disposer des informations nécessaires pour déterminer dans quelle mesure, tenant compte de ces éléments, le nouveau tarif dégressif offre un traitement équitable à toutes les compagnies aériennes.

174. En suivant *mutatis mutandis* le raisonnement développé à la section 5.2.2.1 ci-dessus, la Commission ne peut conclure à ce stade sur le respect par la Région et BSCA du PIEM dans la conclusion de l'Avenant de 2005. En particulier, la Commission ne dispose pas à ce stade de plan d'affaires ou de tout autre document analysant la rentabilité de l'Avenant de 2005 pour BSCA.

175. La Commission ne saurait par conséquent exclure que l'Avenant de 2005 octroie un avantage économique sélectif à Ryanair. Elle invite la Belgique et les tiers intéressés à commenter ce point.

5.2.2.4. Avenant de 2010 au Contrat de 2001 (section 4.2.3 ci-dessus)

176. La réduction de la redevance PMR semble conférer un avantage économique sélectif à Ryanair dans la mesure où cette redevance est payée par toutes les compagnies aériennes présentes à Charleroi et que, selon les informations à disposition de la Commission, seule Ryanair bénéficie de réductions. À ce stade, la Commission ne dispose par ailleurs pas d'information permettant de conclure que la réduction du montant facturé pour les prestations d'assistance en escale à concurrence de [...] euros/passager pour un seul opérateur correspondrait au comportement d'un opérateur avisé en économie de marché. Compte tenu des arguments développés au sujet des redevances d'atterrissage et d'assistance en escale, elle considère donc pour l'instant que cette réduction supplémentaire des charges aéroportuaires et d'assistance en escale confère à Ryanair un avantage économique sélectif.

177. La Commission invite la Belgique et les tiers intéressés à commenter ce point.

5.2.2.5. Cession des parts de BSCA dans Promocoy à Ryanair (section 4.2.4 ci-dessus)

178. Sur la base des informations à sa disposition, la Commission constate que la cession de 50 % des parts de la joint-venture a été effectuée au 31 mars 2010 à la valeur historique des actions, soit 31 100 euros. La Commission constate que, le montant effectif de la cession paraît particulièrement faible au regard des capitaux propres de Promocoy au 31 mars 2009, qui s'élevaient à 350 076 euros ⁽¹⁾.

179. À cet égard, la Commission n'a pas connaissance de la perception par BSCA de dividendes ou d'autres flux financiers en provenance de Promocoy. Elle invite les autorités belges à confirmer ou infirmer ces informations.

180. La Commission ne saurait donc exclure à ce stade que la cession n'ait conféré un avantage sélectif à Ryanair via la sous-évaluation éventuelle du prix de vente des actions. Elle invite donc les autorités belges à fournir tout renseignement utile pour l'appréciation de cette décision, et notamment les informations comptables ou les rapports d'expertise permettant de justifier le choix du prix historique pour valoriser cette participation.

5.2.3. Utilisation de ressources d'État

181. Les mesures décrites aux sections 5.2.2.2 et 5.2.2.3 ci-dessus ont été octroyées par BSCA à Ryanair par l'Arrêté ministériel du 11 juin 2004 et l'Avenant de 2005 aux Accords de 2001 en date du 9 décembre 2005. Les mesures décrites à la section 5.2.2.4 ci-dessus ont été accordées à Ryanair par l'Avenant de 2010, en date du 6 décembre 2010. Enfin, selon les informations à disposition de la Commission, les mesures décrites à la section 5.2.2.5 ci-dessus ont été accordées à Ryanair au début de l'année 2010.

182. En 2004, BSCA était contrôlée à 76,54 % par des entreprises contrôlées directement par la Région (la Sowaer et Sogepa ⁽²⁾). Le pourcentage du capital détenu par des entreprises publiques s'élevait même à 98,01 % (Sambinvest ⁽³⁾ et Igretec ⁽⁴⁾). La proportion de détention publique directe est tombée à 50,21 % lors de l'entrée au capital de BSCA du consortium Belgian Airports en 2009, et s'est maintenue à ce niveau au moins jusqu'à fin 2010. La Commission considère par conséquent que BSCA est demeurée une entreprise publique au moins jusqu'à la fin 2010 au sens de l'article 2 de la directive 2006/111/EC sur la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques ⁽⁵⁾.

183. Comme indiqué au paragraphe 26 ci-dessus, la Commission ne dispose pas d'information précise sur les éventuelles modifications de l'actionariat de BSCA survenues en 2011. Cependant, les statuts de 2003 accordent une part de contrôle à des actionnaires publics (dits de catégorie A). Sur la base de cet élément, la Commission considère donc à ce stade que BSCA est demeurée une entreprise publique au sens de la directive susmentionnée jusqu'à présent.

⁽²⁾ La Région Wallonne détient 100 % du capital de la Sogepa.

⁽³⁾ Sambinvest est détenue à 50 % par la Région wallonne.

⁽⁴⁾ La société Igretec est une intercommunale présidée par le Ministre-Président de la Région wallonne, qui participe au développement et à la reconversion de Charleroi au travers du développement de l'aéroport, de l'aéropole voisin, et de l'aménagement des zones industrielles.

⁽⁵⁾ JO L 318 du 17.11.2006, page 17

⁽¹⁾ Comptes annuels 2009 de BSCA, annexe C.5.5.1 (p.18).

184. Aux termes d'une jurisprudence constante, il n'y a pas lieu de distinguer entre les cas où l'aide est accordée directement par l'État (la Région wallonne), et ceux où elle est accordée par des organismes publics ou privés que l'État institue ou désigne en vue de gérer l'aide (ici BSCA) ⁽¹⁾. De plus, comme la Cour l'a rappelé dans l'affaire Stardust ⁽²⁾, l'article 107, paragraphe 1, du TFUE englobe tous les moyens pécuniaires que les autorités publiques peuvent effectivement utiliser pour soutenir des entreprises, que ces moyens appartiennent ou non de manière permanente au patrimoine de l'État. En conséquence, même si les sommes correspondant à la mesure en cause ne sont pas de façon permanente en possession du Trésor public, le fait qu'elles restent constamment sous contrôle public, et donc à la disposition des autorités nationales compétentes, suffit pour qu'elles soient qualifiées de ressources d'État.

185. La Commission considère par conséquent à ce stade que les ressources qui ont servi à financer les avantages octroyés à Ryanair entre 2004 et 2010 sont des ressources d'État.

5.2.4. Imputabilité des mesures à l'État

186. La jurisprudence de la Cour souligne ⁽³⁾ que même le seul fait qu'une entreprise publique soit sous contrôle étatique ne suffit pas pour imputer des mesures prises par celle-ci à l'État. Il appartient donc à la Commission d'examiner si en l'espèce, il existe un faisceau d'indices suffisant pour affirmer ou exclure l'imputabilité des mesures en cause à l'État. ⁽⁴⁾

187. Le mode d'organisation de BSCA, selon ses statuts de juin 2001, réserve le contrôle de la société aux actionnaires de catégorie A, c'est-à-dire à la Région et à ses sociétés spécialisées. La très grande majorité des membres du Conseil d'administration sont choisis par les actionnaires de catégorie A, et l'influence de ces actionnaires publics se décline aussi dans la composition du comité de direction.

188. De plus, comme indiqué au paragraphe 23 ci-dessus, les différents actionnaires publics de BSCA ont constitué sous l'égide de la Région un pacte d'actionnaires en vue de coordonner leur action au sein de BSCA, tant à l'assemblée générale qu'au conseil d'administration et au comité de direction.

189. Enfin, le Gouvernement wallon apparaît intervenir directement dans la gestion opérationnelle et stratégique de BSCA depuis la négociation des accords avec Ryanair en 2001 jusqu'à maintenant ⁽⁵⁾.

190. Sur la base de l'ensemble des éléments ci-dessus, la Commission considère qu'elle ne peut exclure à ce stade que les mesures en cause soient imputables à la Région Wallonne. La Commission invite la Belgique et les parties tierces intéressées à commenter ce point.

5.2.5. Distorsion de la concurrence et affectation des échanges

191. Lorsqu'une aide financière accordée par un État membre renforce la position d'entreprises par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide. Selon une jurisprudence constante ⁽⁶⁾, pour qu'une mesure fausse la concurrence, il suffit que le destinataire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur des marchés ouverts à la concurrence.

192. Depuis l'entrée en vigueur du troisième volet de libéralisation du transport aérien le 1^{er} janvier 1993 ⁽⁷⁾, rien n'empêche les transporteurs aériens communautaires d'opérer des vols sur les liaisons intra-communautaires et de bénéficier de l'autorisation de cabotage illimitée. Ainsi que la Cour l'a affirmé: «Dès lors qu'une entreprise agit dans un secteur où s'exerce une concurrence effective de la part des producteurs de différents États membres, toute aide dont elle bénéficie de la part des pouvoirs publics est susceptible d'affecter les échanges entre les États membres et de porter atteinte à la concurrence, dans la mesure où son maintien sur le marché empêche les concurrents d'accroître leur part de marché et diminue leurs possibilités d'augmenter leurs exportations» ⁽⁸⁾.

193. Dans les lignes directrices, la Commission a affirmé que «les incitations financières au démarrage... accordent des avantages aux compagnies bénéficiaires et peuvent donc créer directement des distorsions entre compagnies dans la mesure où elles abaissent les coûts d'exploitation des bénéficiaires. Elles peuvent aussi indirectement affecter la concurrence entre aéroports en aidant les aéroports à se développer, voire en incitant une compagnie à "se délocaliser" d'un aéroport à un autre et à transférer une ligne d'un aéroport communautaire à un aéroport régional. Elles sont dès lors normalement constitutives d'aide d'État et doivent être notifiées à la Commission» (paragraphe 77 et 78).

⁽¹⁾ Voir notamment arrêts du 22 mars 1977, Steinike & Weinlig, 78/76, Rec. p. 595, point 21; du 30 janvier 1985, Commission/France, 290/83, Rec. p. 439, point 14; du 2 février 1988, Van der Kooy e.a./Commission, 67/85, 68/85 et 70/85, Rec. p. 219, point 35, et du 21 mars 1991, Italie/Commission, C-305/89, Rec. p. I-1603, point 13.

⁽²⁾ Arrêt de la Cour du 16 mai 2002 dans l'affaire C-482/99, France / Commission, Rec. 2002 p. I-4397, point 37.

⁽³⁾ Arrêt de la Cour du 16 mai 2002 dans l'affaire C-482/99, France / Commission, Rec. 2002 p. I-4397, point 52.

⁽⁴⁾ Ibid., point 55.

⁽⁵⁾ Voir l'article «Brussels Airlines pourrait venir à Charleroi» dans Air Journal, 27.11.2011

<http://www.air-journal.fr/2011-11-27-brussels-airlines-pourrait-venir-a-charleroi-539939.html> (Dernière consultation le 16/01/2012).

⁽⁶⁾ Arrêt du Tribunal de première instance du 30 avril 1998, affaire T-214/95, *Het Vlaamse Gewest (Région flamande) contre Commission des Communautés européennes*, Rec. 1998, p. II-717.

⁽⁷⁾ Règlements du Conseil (CEE) n° 2407/92, n° 2408/92 et n° 2409/92, JO L 240 du 24.8.1992.

⁽⁸⁾ Voir notamment l'arrêt de la CJCE du 21.03.1991, Italie/Commission, C-305/89, Rec. 1991, p. I-1603.

194. La Commission considère donc à ce stade que les mesures en cause risquent de fausser la concurrence et d'affecter les échanges au sein de l'Union européenne.

5.2.6. Conclusion sur les aides à Ryanair

195. Pour l'ensemble des raisons évoquées ci-dessus, la Commission ne saurait à ce stade exclure que les conditions d'accès aux services aéroportuaires offertes par BSCA, la Lettre de 2004, l'Avenant de 2005, l'Avenant de 2010 et la cession des parts de BSCA dans Promocyt contiennent des éléments d'aides d'État à Ryanair.

5.3. Compatibilité avec le marché intérieur des aides à BSCA

196. Les lignes directrices de 2005 stipulent que «la Commission examinera la compatibilité de toute aide au financement des infrastructures aéroportuaires ou d'aide au démarrage octroyée sans son autorisation et donc en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité sur la base des présentes lignes directrices si l'aide a commencé d'être octroyée après leur publication au Journal officiel de l'Union européenne. Dans les autres cas, elle fera l'examen sur la base des règles applicables au moment du début de l'octroi de l'aide⁽¹⁾».

197. Les aides potentielles identifiées dans la présente décision portent sur la période entre 2001 et 2015. Entre 2001 et la date de la présente décision, le trafic à l'aéroport de Charleroi s'est fortement développé de telle sorte que l'aéroport est passé par différentes catégories telles qu'identifiées dans les lignes directrices de 2005: petit aéroport régional (catégorie D) en 2001, grand aéroport régional (catégorie C) de 2002 à 2009 et aéroport national (catégorie B) depuis 2010.

5.3.1. Mise à disposition des infrastructures

198. Étant donné que le développement et la mise à disposition des infrastructures par la Région wallonne / la Sowaer est antérieure à la publication des lignes directrices de 2005, la Commission doit donc en principe apprécier ces mesures directement sur la base de l'article 107 (3) (c) du TFUE, en tenant compte de la pratique décisionnelle de la Commission à cet égard.

199. La Commission rappelle toutefois qu'en matière d'aides octroyées aux gestionnaires d'aéroport, les règles établies par les lignes directrices de 2005 résultent de la pratique décisionnelle antérieure de la Commission. Dès lors, indépendamment de la date à laquelle elles ont été accordées, les mesures d'aide potentielle au financement des infrastructures aéroportuaires en cause pourront être déclarées compatibles si les conditions suivantes sont satisfaites:

— la construction et l'exploitation de l'infrastructure répondent à un objectif d'intérêt général clairement défini (développement régional, accessibilité ...);

— l'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé;

— l'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme, notamment au regard de l'utilisation des infrastructures existantes;

— l'accès à l'infrastructure est ouvert à tous les utilisateurs potentiels de manière égale et non discriminatoire;

— le développement des échanges n'est pas affecté dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

5.3.1.1. Objectif d'intérêt général clairement défini

200. Comme indiqué au paragraphe 127 ci-dessus, les rapports fournis à l'appui des décisions du Gouvernement semblent justifier l'intérêt de ces investissements par l'impact positif du développement de l'aéroport sur l'économie et l'emploi à Charleroi et sa région⁽²⁾. Face à la problématique de reconversion de l'ancien bassin industriel de la région de Charleroi, le site aéroportuaire y est identifié comme un nouveau pôle de développement intégrant recherche et développement, secteurs de pointe et ouverture à l'économie européenne. La note du Ministre au Gouvernement précise: «Au travers de sa déclaration de politique régionale approuvée le 15 juillet 1999, le Parlement wallon reconnaît que les aéroports régionaux constituent des pôles de développement économiques et de création d'emploi importants pour la région wallonne qu'il convient d'envisager tant sous l'angle économique qu'environnemental ainsi que sous l'angle du transport. Les principaux objectifs sont:

— d'apporter un soutien particulier au développement d'activités économiques par préférence en synergie avec les activités aéroportuaires (...) pour que la mission publique de bâtisseur d'infrastructure soit relayée par l'initiative privée, génératrice d'emplois;

— d'œuvrer à une intégration stratégique des activités aéroportuaires dans les autres réseaux de transport de personnes et de marchandises;

— (...)

— d'intensifier la protection de l'environnement et la lutte contre les nuisances sonores. l'aéroport.

⁽¹⁾ Paragraphe 85 des lignes directrices de 2005.

⁽²⁾ Note au Gouvernement wallon annexée à la décision du 8 novembre 2000, pages 9 et suivantes.

(...) Il importe dès lors pour permettre à l'aéroport de jouer son rôle de levier économique régional de le doter d'une infrastructure complète dans le cadre d'un plan global de développement.»

201. La note susmentionnée synthétise également le résultat de plusieurs études réalisées en vue d'orienter la politique de développement des aéroports wallons. L'étude réalisée par Tractebel fournit une évaluation des retombées économiques et des emplois générés pour des objectifs de 1 millions et 2 millions de passagers.

202. Le développement des infrastructures aéroportuaires à Charleroi semble avoir contribué à l'ouverture du ciel européen ainsi qu'à la cohésion économique et au développement régional du Hainaut. La Commission considère à ce stade que l'objectif d'intérêt général était clairement défini.

5.3.1.2. L'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé

203. Afin de déterminer dans quelle mesure les investissements effectués sur le site de Charleroi apparaissent nécessaires et proportionnés, la Commission doit se placer à l'époque où ils ont été décidés. Comme indiqué précédemment, la Commission estime que les décisions contraignantes relatives aux différents investissements n'ont pas été prises le 20 juillet ou le 8 novembre 2000 comme le soutiennent les autorités belges, mais ultérieurement et de manière échelonnée sur plusieurs années.

204. À ce sujet, les études mentionnées à la section précédente présentent deux scénarii reposant sur un trafic de [...] de passagers. Une marge supplémentaire sur ces trafics apparaît raisonnable en vue de permettre à d'autres compagnies de s'installer ou se développer à Charleroi. À ce propos, la Commission note que la capacité initialement prévue pour une nouvelle aérogare était de 3 millions de passagers⁽¹⁾. En revanche, la réalisation d'investissements en vue d'augmenter la capacité de l'aéroport à plus de [...] de passagers ne semblait donc pas, dans le contexte de l'époque, proportionnée. En outre, la société Ryanair a confirmé⁽²⁾ que le nombre de vols et de passagers résultant des accords de 2001 pouvait être traité à Charleroi dans le cadre de l'infrastructure existante.

205. En revanche, la Commission constate que le plan d'investissement envisagé en novembre 2000 prévoit la réalisation modulaire de certaines infrastructures – notamment la nouvelle aérogare – en fonction des besoins résultant des développements futurs de l'activité de l'aéroport⁽³⁾.

⁽¹⁾ Décision d'ouverture du 11 décembre 2002, paragraphe 18

⁽²⁾ Réponse de Ryanair (p.13) du 30/09/2011 au questionnaire de la Commission (question 6) du 2/08/2011,

⁽³⁾ «il s'impose d'intégrer dans le futur programme pluriannuel d'investissements le concept d'un nouvel aérogare passagers modulable et dont l'implantation (...) sera impérativement progressive et réalisée en fonction du développement de l'activité réelle de l'aéroport et des besoins opérationnels qui en découlent.» (Soulignement dans le texte original.)

206. La Commission ne dispose toutefois pas d'informations suffisamment détaillées (par exemple les projections sur lesquelles la Région s'est basée) pour évaluer la nécessité de réaliser chacun des investissements (supplémentaires) du plan pour atteindre les objectifs d'intérêt général identifiés ci-dessus. Elle exprime donc des doutes quant à la nécessité et à la proportionnalité des investissements en infrastructure en cause.

5.3.1.3. L'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme

207. À ce stade et dans le cas d'espèce, la Commission considère que les perspectives d'utilisation de l'infrastructure en novembre 2000 étaient satisfaisantes pour justifier la construction d'infrastructures d'une capacité permettant l'accueil de [...] de passagers avec, le cas échéant, une marge supplémentaire raisonnable. La nouvelle aérogare initialement prévue pour 3 millions de passagers pourrait répondre à ce critère. Il semble en revanche que, sur la base des informations dont la Région disposait à l'époque, les perspectives d'utilisation d'infrastructures permettant l'accueil de [...] de passagers ne justifiaient pas de tels investissements. La Commission invite la Belgique à lui fournir les perspectives d'utilisation des infrastructures sur lesquels la Région s'est basée pour décider d'accroître la capacité de l'aéroport au-delà de 5 millions de passagers.

5.3.1.4. L'accès à l'infrastructure de manière égale et non discriminatoire

208. L'aéroport a été, pendant la période examinée, utilisé par différentes compagnies aériennes⁽⁴⁾. Toutefois, au vu des différences dans les montants des redevances à payer par les différentes compagnies aériennes utilisant l'aéroport, la Commission n'est pas à ce stade en mesure d'apprécier le caractère égal et non discriminatoire de l'accès aux équipements subventionnés (faisant partie de l'infrastructure aéroportuaire).

5.3.1.5. Absence d'affectation des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun

209. La Commission invite les autorités belges ainsi que les parties tierces intéressées (notamment les aéroports qui se trouvent dans une situation de concurrence directe avec l'aéroport de Charleroi) à prendre position sur la question de savoir dans quelle mesure l'aide conforte la position concurrentielle de l'aéroport de Charleroi. Elle invite également les autorités belges ainsi que les parties intéressées à indiquer si l'aide pourrait avoir un impact sur la concurrence avec d'autres modes de transport, comme le ferroviaire, et notamment le ferroviaire à grande vitesse.

⁽⁴⁾ Décision d'ouverture du 11 décembre 2002, paragraphe 16

5.3.1.6. Nécessité de l'aide et proportionnalité de l'aide

210. En plus des critères susmentionnés ⁽¹⁾, afin d'établir la nécessité de l'aide, le montant de cette aide doit se limiter au strict nécessaire pour atteindre l'objectif visé ⁽²⁾.
211. Néanmoins, les modalités de mise à disposition de l'infrastructure ne semblent pas garantir que la prise en charge du coût des investissements en question par la Région et la Sowaer soit réduite au minimum. Ainsi, le plafonnement du montant (variable) de la redevance payée par BSCA, la prise en charge par la Région du montant fixe de la redevance et la prestation de services divers compris dans le montant de la redevance semblent avoir maintenu la contribution de BSCA aux coûts d'investissement à un niveau faible en dépit de l'augmentation substantielle de son activité et de ses résultats. À ce stade, la Commission ne dispose pas d'information démontrant que cette limitation était justifiée pour assurer une rentabilité normale de l'activité d'exploitation de l'infrastructure par BSCA et que la prise en charge par la Région / la Sowaer de l'ensemble des coûts afférents aux investissements et aux services rendus (nets de la redevance effectivement supportée par BSCA) était nécessaire et réduite au minimum.
212. Par conséquent, la Commission exprime à ce stade des doutes quant à la nécessité et la proportionnalité de l'aide. Elle invite la Belgique et les tiers à fournir tout élément utile à cet égard, par exemple en produisant des calculs ou études établissant le montant des investissements – ou de la charge de ceux-ci – économiquement supportable par BSCA en tant qu'investisseur privé ainsi que le montant qui au contraire n'aurait pas pu être financé par BSCA dans le cadre d'une gestion normalement rentable de l'aéroport.

5.3.1.7. Conclusion

213. Pour les raisons expliquées ci-dessus, la Commission doute, à ce stade, que l'aide à l'infrastructure aéroportuaire puisse être considérée comme compatible avec le marché commun sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

5.3.2. *Prise en charge de frais de gros entretien / grosse réparation et services divers fournis par la Sowaer en échange de la redevance de concession*

214. La Commission considère à ce stade que la prise en charge de ces frais par la Sowaer pourrait constituer une aide au

fonctionnement à BSCA. Le point 27 des lignes directrices de 2005 précise que les aides au fonctionnement accordées aux aéroports ne peuvent être déclarées compatibles avec le marché intérieur qu'à titre exceptionnel et dans des conditions strictes, dans les régions d'Europe défavorisées, à savoir les régions bénéficiant de la dérogation de l'article 107, paragraphe 3, point a), du TFUE, les régions ultrapériphériques et les régions à faible densité de population. La Belgique et les parties tierces sont invitées à commenter ce point et à fournir le cas échéant les éléments permettant d'apprécier la compatibilité de telles aides.

5.3.3. *Prise en charge par la Région de certains services opérés par BSCA*

215. Dans la mesure où ils ne relèveraient pas des missions régaliennes de la Région, la prise en charge des frais repris sous le vocable «incendie et entretien» constitue une aide au fonctionnement
216. En ce qui concerne les mesures destinées à financer les activités régaliennes de l'aéroport, toute surcompensation des missions de puissance publique confiées à l'exploitant de l'aéroport constituerait, de toute évidence, une aide au fonctionnement. Les autorités belges n'ont pas fourni de justification quant à sa compatibilité éventuelle.
217. Enfin, la Commission constate que les autorités belges n'ont fourni aucune information tendant à établir l'éventuelle compatibilité avec le marché intérieur de ces mesures en tant que compensations de service public au sens des encadrements européens en la matière ⁽³⁾, sur la base de ces encadrements ou directement sur la base de l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE.

218. La Commission émet donc des doutes quant à la compatibilité de telles aides au fonctionnement avec le marché intérieur. La Commission invite les autorités belges à présenter leurs observations quant aux objectifs poursuivis en octroyant les aides éventuelles sous examen.

5.3.4. *Augmentation du capital de BSCA par la Sowaer*

219. Dans l'hypothèse où cette mesure constituerait une aide d'État, la Commission ne dispose pas d'information concernant son éventuelle compatibilité avec le traité. La Commission invite les autorités belges à présenter leurs observations quant aux objectifs d'intérêt général poursuivis par cette mesure.

⁽¹⁾ Décision de la Commission du 18 février 2011 dans l'affaire d'aide d'État NN 26/2009 - Grèce – Agrandissement de l'aéroport de Ioannina, points 69 et 70.

⁽²⁾ Voir notamment Arrêt du Tribunal du 14 janvier 2009, Kronoply / Commission (T-162/06, Rec. 2009 p. II-1, paragraphe 65)

⁽³⁾ JO C 297 du 29.11.2005, p. 4 et JO C 8 du 11.01.2012, p. 15.

5.4. Compatibilité avec le marché intérieur des aides à Ryanair

5.4.1. Conditions d'accès aux services de l'aéroport selon les Accords de 2001

220. Dans la mesure où elle conclurait, sur base de l'analyse de rentabilité du plan d'affaires de 2001, que les conditions accordées par BSCA à Ryanair ne correspondraient pas au comportement attendu d'un investisseur avisé, la Commission estime que les aides éventuelles identifiées à la section 5.2.2.1 ci-dessus constitueraient des aides au fonctionnement.

221. La Commission ne dispose pas d'information concernant l'éventuelle compatibilité de telles aides avec le traité. Elle exprime par conséquent des doutes quant à la compatibilité de ces aides éventuelles avec le marché intérieur.

5.4.2. Autres mesures antérieures à l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005

222. En l'espèce, les mesures concernées sont la Lettre de 2004, l'Avenant de 2005, conclu le 9 décembre 2005 entre BSCA et Ryanair. Par le même raisonnement qu'au paragraphe 198 ci-dessus, la Commission considère que l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE constitue directement la base de l'appréciation de la compatibilité avec le marché commun des mesures octroyées avant l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005. La Commission doit également prendre en compte sa pratique décisionnelle antérieure.

223. À cet égard, il ressort de la pratique décisionnelle de la Commission ⁽¹⁾ qu'une mesure d'aide à une compagnie aérienne peut être déclarée compatible si les critères cumulatifs suivants sont remplis:

— la mesure contribue à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun, i.e. l'ouverture de nouvelles lignes d'un aéroport de catégories C ou D au sens des lignes directrices de 2005, ou exceptionnellement de catégorie B, vers un autre aéroport communautaire, pour une ligne viable à terme;

— le montant de l'aide est nécessaire et proportionnel aux coûts supplémentaires engendrés par l'ouverture de nouvelles lignes, et la mesure comporte un effet incitatif;

— la mesure est accordée d'une manière transparente et non-discriminatoire;

— elle prévoit des sanctions en cas d'inexécution des obligations de la compagnie aérienne;

— elle n'affecte pas la concurrence de manière contraire à l'intérêt général.

5.4.2.1. Objectif d'intérêt commun

224. En 2004 et en 2005, l'aéroport de Charleroi est un aéroport de catégorie C, soit un «grand aéroport régional» selon la catégorisation retenue par les lignes directrices de 2005. Une aide au lancement de nouvelles lignes à Charleroi peut donc en principe être déclarée compatible. Sur la base des informations à la disposition de la Commission, la conclusion de cet Avenant est liée à l'augmentation du nombre d'avions Ryanair basés à Charleroi, et à l'établissement en conséquence de cinq nouvelles liaisons à partir de l'aéroport ⁽²⁾.

225. La Commission ne dispose toutefois pas d'informations plus précises concernant ces lignes, et en particulier sur la viabilité à terme des nouvelles lignes lancées par Ryanair à partir de l'aéroport de Charleroi dans le cadre de la Lettre de 2004 et de l'Avenant de 2005, telle qu'elle avait été évaluée à l'époque de leur conclusion.

226. La Commission ne peut par conséquent conclure sur ce point à ce stade, et invite les autorités belges à préciser l'objectif d'intérêt commun recherché par le cadre commercial de 2004 et la conclusion de l'Avenant de 2005.

5.4.2.2. Nécessité, proportionnalité et effet incitatif

227. Comme exposé aux points précédents, la Commission ne dispose pas d'informations concernant la nécessité, la proportionnalité et l'effet incitatif des mesures contenues dans la Lettre de 2004 et dans l'Avenant de 2005 en lien avec le lancement de nouvelles lignes par Ryanair à partir de l'aéroport de Charleroi ou de tout autre objectif d'intérêt général.

5.4.2.3. Attribution transparente et non-discriminatoire

228. Concernant la Lettre de 2004, la Commission constate qu'elle perpétue des conditions commerciales octroyées précédemment sans publicité à Ryanair. Quoique l'arrêté ministériel du 11 juin 2004 ait étendu à toutes les compagnies le tarif de redevance d'atterrissage applicable jusqu'à uniquement à Ryanair, la Commission considère à ce stade que les autres avantages dont bénéficiait Ryanair ont

⁽¹⁾ Voir par exemple la décision NN 71/2007 - State aid to Flughafen Lübeck GmbH and Ryanair, JO C 295/29, ou la décision NN 109/1998 du 26.05.1998, United Kingdom, Manchester Airport,

⁽²⁾ La télécopie du 9 décembre 2005 indiquant l'accord de Ryanair sur l'Avenant de 2005 et transmise à la Commission par les autorités belges mentionne ainsi la présence potentielle du PDG de Ryanair aux côtés du ministre wallon en charge de la politique aéroportuaire, pour l'annonce de l'ouverture de cinq nouvelles lignes.

été préservés sans que d'autres compagnies puissent en bénéficier. En particulier, la garantie d'un coût total de 5 euros par passager au départ pour Ryanair semble inaccessible aux autres compagnies étant donné le niveau de la redevance passager ⁽¹⁾, non affectée par l'arrêté susmentionné.

229. Par ailleurs, comme mentionné à la section 5.2.2.3 ci-dessus, la Commission considère que si les redevances aéroportuaires ont été rendues transparentes et non-discriminatoires à compter de l'entrée en vigueur de l'Avenant de 2005, la tarification des prestations d'assistance en escale ainsi que la redevance supplémentaire dénommée «[...]» n'ont pas fait l'objet d'une publication ou d'une attribution transparente.

230. La Commission ne dispose pas à ce stade d'informations concernant d'éventuelles procédures publiques, négociations avec d'autres compagnies, ou tout autre élément permettant d'évaluer la transparence et la non-discrimination des conditions d'octroi des tarifs mentionnés au point précédent. Elle exprime donc des doutes quant au caractère transparent et non-discriminatoire de la Lettre de 2004 et de l'Avenant de 2005.

5.4.2.4. Sanctions en cas d'inexécution

231. Sur la base des informations à sa disposition, la Commission considère que la Lettre de 2004 ne contient pas de tel dispositif de sanctions en cas d'inexécution.

232. L'Avenant de 2005 a par contre prévu un tel mécanisme de sanction, sous la forme d'une majoration du prix des prestations d'assistance en escale de [10-25 %] en cas d'inexécution des obligations de Ryanair en termes de nombre d'avions basés et de rotations quotidiennes ⁽²⁾. Cependant, ce mécanisme n'est contractuellement entré en vigueur qu'à compter de 6 mois après la mise en service du nouveau terminal de l'aéroport de Charleroi, estimée alors à l'été 2007. Pour rappel, le nouveau terminal a finalement été mis en service en janvier 2008.

233. Selon les informations à disposition de la Commission, l'ancienne aérogare de Charleroi permettait néanmoins à Ryanair de baser quatre avions et donc d'effectuer les [25-32] rotations quotidiennes susmentionnées sans attendre la migration vers le nouveau terminal. La Commission note à cet égard que Ryanair a opéré en moyenne plus de [30-50] vols quotidiens à Charleroi en 2003 et en

2004 ⁽³⁾. Le délai durant lequel Ryanair n'était pas soumis à un dispositif de sanctions en cas d'inexécution ne paraît donc pas justifié par des considérations de capacité aéroportuaire. En tout état de cause, l'Avenant de 2005 repose sur l'hypothèse que ses [10-25] premiers mois d'application ne seraient pas accompagnés d'un mécanisme de sanction en cas d'inexécution.

234. La Commission a par conséquent des doutes sur la réalité des sanctions prévues par l'Avenant de 2005 et invite les autorités belges à préciser ce point.

5.4.2.5. Affectation de la concurrence non-contrariaire à l'intérêt général

235. Les mesures en cause ont, selon les informations à la disposition de la Commission, été octroyées uniquement à Ryanair. La réduction des coûts d'exploitation de cette compagnie par les mesures en cause est susceptible d'avoir eu un impact négatif sur la concurrence sur les marchés du transport aérien et de la fourniture de services aéroportuaires.

236. La Commission a donc des doutes sur le fait que l'affectation de la concurrence par les mesures en cause puisse être considérée comme non contraire à l'intérêt général. La Commission invite les autorités belges ainsi que les parties tierces intéressées à prendre position sur la question de savoir dans quelle mesure cette aide conforterait la position concurrentielle de Ryanair et, plus généralement, dégraderait les conditions de concurrence.

5.4.2.6. Conclusion

237. La Commission exprime donc des doutes quant à la compatibilité avec le marché commun de la lettre de 2004 et de l'Avenant de 2005 conclu par BSCA et Ryanair le 9 décembre 2005. Selon la jurisprudence de la Cour ⁽⁴⁾, il revient aux autorités belges d'indiquer sur quelle base légale les aides en cause pourraient être considérées comme compatibles avec le marché commun, et de démontrer que les conditions de compatibilité sont réunies.

238. La Commission invite donc la Belgique à indiquer de potentielles bases légales de compatibilité, ainsi qu'à établir si les conditions de compatibilité applicables sont satisfaites.

⁽¹⁾ La redevance passager s'élevait alors à 7 euros par passager (voir tableau n° 7).

⁽²⁾ Les paragraphes 1b) et c) de l'Avenant de 2005 stipulent que Ryanair effectuera un minimum de [25-32] rotations quotidiennes et basera un minimum de 4 avions au plus tard [2-8] mois après la mise en service du nouveau terminal. Le paragraphe 4i) prévoit la majoration des tarifs d'assistance en escale en cas d'inexécution de ces deux obligations.

⁽³⁾ Ryanair a indiqué dans sa communication à la Commission avoir opéré 13 349 vols en 2003 et 13 596 vols en 2004.

⁽⁴⁾ Voir arrêt de la Cour du 28 avril 1993, C-364/90, Italy/Commission, Rec. [1993], p. I-02097, point 20.

5.4.3. *Mesures postérieures à l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005*

239. Si leur caractère d'aide était avéré, la Commission considère à ce stade que ces mesures constitueraient une aide opérationnelle à Ryanair.

240. Le point 27 des lignes directrices de 2005 précise que les aides au fonctionnement accordées aux aéroports ou à des compagnies aériennes (comme les aides au démarrage) ne peuvent être déclarées compatibles avec le marché intérieur qu'à titre exceptionnel et dans des conditions strictes, dans les régions d'Europe défavorisées, à savoir les régions bénéficiant de la dérogation de l'article 107, paragraphe 3, point a), du TFUE, les régions ultrapériphériques et les régions à faible densité de population.

241. Quoique l'aéroport de Charleroi ait été situé dans une région de ce type au cours de la période sous examen ⁽¹⁾, cette dérogation ne lui est pas applicable dans la mesure où la décision susmentionnée ne la rend éligible qu'à des mesures d'aide à l'investissement. En conséquence, la Commission exprime des doutes sur la compatibilité éventuelle des mesures en cause avec le marché commun.

242. Il incombe aux autorités belges d'indiquer sur quelle base ces éventuelles mesures d'aides seraient compatibles avec le marché intérieur. En particulier, si elles estiment que certaines de ces mesures sont liées au développement de nouvelles routes, la Commission invite les autorités belges à indiquer quelles sont ces routes et à justifier de la conformité des mesures en cause avec les critères énoncés au point 79 des lignes directrices de 2005.

5.5. Recouvrement des aides, période d'octroi couverte, aide existante et confiance légitime

243. La Commission note qu'il est possible qu'une partie des aides potentielles ait été octroyée plus de 10 ans avant que la Commission ou un État membre agissant à la demande de la Commission n'ait pris une mesure à l'égard de cette aide et, par conséquent, que cette aide ne puisse pas être récupérée, conformément à l'article 15 du règlement n° 659/1999 du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE (devenu l'article 108 du TFUE) ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Décision 1999/502/CE de la Commission du 1^{er} juillet 1999 établissant la liste des régions concernées par l'objectif n° 1 des fonds structurels pour la période de 2000 à 2006 (JO L 194 du 27.7.1999, p. 53).

⁽²⁾ JO L 83 du 27.3.1999, p. 1. En ce qui concerne l'interprétation de l'article 15, voir l'arrêt du 30 avril 2002 dans les affaires jointes T-195/01 et T-207/01, Government of Gibraltar/Commission, Recueil 2002, p. II-2309, point 130 et l'arrêt du 28 novembre 2008 dans les affaires jointes T-254/00, T-270/00 et T-277/00, Hotel Cipriani/Commission, non encore publié, point 364.

244. La Commission note enfin qu'elle ne peut demander le recouvrement des aides qui, bien qu'accordées dans la période de 10 ans définie ci-dessus, seraient couvertes par l'existence d'une confiance légitime – dans le chef de leur bénéficiaire – résultant d'actes ou de positions pris par la Commission dans le passé. La Commission n'a pas connaissance à ce stade de l'existence de telles circonstances.

245. La Belgique ainsi que les tiers intéressés sont invités à commenter, le cas échéant, l'expiration de la période de 10 ans, ainsi que l'existence d'une éventuelle confiance légitime dans le chef des bénéficiaires potentiels des aides identifiées dans la présente décision.

6. CONCLUSION

246. Afin de pouvoir dissiper ses doutes quant à la nature d'aide et la compatibilité éventuelle des mesures en cause, la Commission invite donc les autorités belges à lui communiquer des informations détaillées sur l'ensemble des points mentionnés dans la présente décision, et tout particulièrement sur les points ci-dessous. Afin de faciliter la synthèse de ces informations, la Commission invite les autorités belges à remplir le tableau de synthèse joint en annexe n° 1, qui reprend une partie significative des informations demandées ci-dessous, et pour la complétion duquel un questionnaire est joint en annexe n° 2.

247. Concernant les différents investissements figurant au programme d'investissement faisant l'objet des décisions du Gouvernement de juillet et novembre 2000, la Commission invite les autorités belges à lui fournir:

- les documents établissant la date et le caractère contraignant des engagements pris par la Région / la Sowaer en vue de la mise en œuvre de chaque investissement, par exemple, les délibérations du C.A. de la Sowaer approuvant l'attribution des marchés, etc.

- le détail de la réalisation du programme d'investissement pour 2000 et 2001 ainsi que pour 2010 et 2011;

- l'évolution détaillée de la capacité théorique annuelle (en nombre de passagers, en nombre de mouvements) de l'aéroport de Charleroi sur la période 2000-2011 en indiquant à chaque étape de cette évolution l'élément (d'infrastructure ou autre) déterminant la capacité théorique;

- dans la mesure où la rémunération payée par BSCA la Sowaer (redevance variable) rémunère non seulement la mise à disposition des infrastructures mais également la prise en charge des grosses réparations/entretiens et la prestation de services divers par la Sowaer, le détail des coûts encourus par la Sowaer et de la rémunération payée par BSCA sur la période 2001-2011.
248. La Commission invite les autorités belges à indiquer si au moment où les décisions de développement de l'aéroport ont été prises, l'hypothèse de la fermeture de l'aéroport a été envisagée à titre de référence pour évaluer l'opportunité de la décision de développer l'aéroport, et si oui à préciser quels coûts une telle fermeture aurait entraînés.
249. Concernant la structure de contrôle de BSCA, la Commission invite les autorités belges à lui fournir une copie du pacte d'actionnaires entre entités publiques et parapubliques présentes au capital de BSCA mentionné dans la décision du 8 février 2001, ainsi que ses avenants éventuels. Elle invite d'autre part la Belgique à préciser les éventuelles évolutions de l'actionnariat de BSCA intervenues postérieurement au 31 décembre 2010.
250. Concernant les mesures en faveur de Ryanair, la Commission invite les autorités belges à lui fournir:
- la justification économique des tarifs dégressifs accordés en 2006, de la raison d'être d'une échelle dégressive ainsi que du schéma de dégressivité choisi, par rapport aux économies d'échelle ou aux revenus non aéronautiques pris en compte;
 - la justification économique de la réduction de la redevance PMR dans l'Avenant de 2010;
 - la justification économique du tarif proposé à Ryanair en matière d'assistance en escale dans les Avenants de 2005 et de 2010.
251. La présente décision ne préjuge en rien de l'issue d'une éventuelle analyse par la Commission du respect des règles européennes applicables en matière de marchés publics.
- Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission invite la Belgique, dans le cadre de la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, à présenter ses observations et à fournir toute information utile pour l'évaluation de l'aide/la mesure dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente.
- Elle invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre aux bénéficiaires potentiels de l'aide. Dans ce contexte, la Belgique veillera à ce que ne soient pas divulguées aux entreprises concernées des informations relatives à d'autres entreprises et couvertes par le secret professionnel au sens de la communication de la Commission C(2003) 4582 du 1^{er} décembre 2003 sur le secret professionnel dans les décisions en matière d'aides d'État ⁽¹⁾.
- La Commission rappelle à la Belgique l'effet suspensif de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et se réfère à l'article 14 du règlement (CE) n^o 659/1999 du Conseil qui prévoit que toute aide illégale pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.
- Par la présente, la Commission avise la Belgique qu'elle informera les intéressés par la publication de la présente lettre et d'un résumé de celle-ci au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle informera également les intéressés dans les pays de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication dans le supplément EEE du *Journal officiel*, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE en leur envoyant une copie de la présente. Tous les intéressés susmentionnés seront invités à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de cette publication.

⁽¹⁾ JO C 297 du 9 décembre 2003, p. 6.

ANNEXE 1

		1			2										3			4	5		6	
		Capacité totale annuelle maximale			Capacité utilisée										Capacité non utilisée			Coûts totaux transport commercial de passagers (y compris prérogatives de puissance publique)	Coûts liés aux prérogatives de puissance publique transport commercial de passagers		Coûts d'exploitation - transport commercial de passagers	
Année	en nombre de passagers	en nombre de mouvements	en masse de fret (tonnes) - si applicable	Transport commercial de passagers						Fret - si applicable		Aviation générale	Autre (militaire, etc.)	en nombre de passagers	en nombre de mouvements	en masse de fret (tonnes) - si applicable	Coûts d'exploitation		Coût du capital	y compris prérogatives de puissance publique	hors prérogatives de puissance publique	
				Compagnie A		Compagnie B		Compagnie C		Toutes compagnies		Tous vols	Tous vols									
				en nombre de passagers	en nombre de mouvements	en nombre de passagers	en nombre de mouvements	en nombre de passagers	en nombre de mouvements	en masse (tonnes)	en nombre de mouvements	en nombre de mouvements	en nombre de mouvements									
2000																						
2001																						
2002																						
2003																						
2004																						
2005																						
2006																						
2007																						
2008																						
2009																						
2010																						
2011																						

Année	7			8		9			10		11			12			13	14	15			16	17
	Coûts d'exploitation attribuables à une compagnie aérienne spécifique			Coût du capital transport commercial de passagers		Coût du capital transport commercial de passagers			Coût du capital lié à des investissements décidés avant 2000		Revenus aéronautiques par compagnie aérienne			Revenus extra-aéronautiques par compagnie aérienne			Autres revenus transport commercial de passagers (hors subventions publiques et compensations liées aux prérogatives puissance publique)	Revenus totaux (11 + 12 + 13)	Subventions publiques (transport commercial de passagers)			EBITDA (y compris subventions publiques et compensations liées aux prérogatives de puissance publique)	Résultat net (y compris subventions publiques et compensations liées aux prérogatives de puissance publique)
Compagnie A	Compagnie B	Compagnie C	y compris prérogatives de puissance publique	hors prérogatives de puissance publique	Compagnie A	Compagnie B	Compagnie C	y compris prérogatives de puissance publique	hors prérogatives de puissance publique	Compagnie A	Compagnie B	Compagnie C	Compagnie A	Compagnie B	Compagnie C	Couvrant des coûts d'exploitation			Couvrant le coût du capital	Compensations SIEG/OSP			
2000																							
2001																							
2002																							
2003																							
2004																							
2005																							
2006																							
2007																							
2008																							
2009																							
2010																							
2011																							

ANNEXE 2 – QUESTIONNAIRE

1. Veuillez remplir le tableau joint (Annexe 1) sur la base des indications suivantes:

— **Colonne 1:**

Indiquez la capacité totale maximale de l'aéroport pris dans sa globalité exprimée en nombre de passagers et en nombre de mouvements aériens, ainsi qu'en masse de fret (en tonnes) par an.

Précisez dans vos commentaires quelles infrastructures aéroportuaires sont utilisées à la fois pour le fret et pour le transport de passagers (par exemple les pistes) et indiquez quelle partie des infrastructures est utilisée pour déterminer sa capacité annuelle maximale (c'est-à-dire les principaux goulots d'étranglement).

— **Colonne 2:**

Indiquez le taux d'utilisation de la capacité de l'aéroport. Pour les vols commerciaux de passagers (soit le trafic régulier ainsi que les vols charters, à l'exclusion de l'aviation générale), veuillez indiquer, pour chacune des compagnies opérant depuis l'aéroport, le taux d'utilisation de la capacité exprimée en nombre de passagers ainsi que le taux d'utilisation de la capacité exprimée en nombre de mouvements.

Pour les vols commerciaux de transport de fret, nous vous demandons de fournir les données agrégées montrant les capacités utilisées pour le transport de fret rapportées à la masse totale du fret aérien, et les capacités utilisées pour le transport de fret rapportées aux mouvements. Les vols commerciaux de transport de fret font ici référence aux vols qui concernent uniquement le fret, à l'exclusion des vols qui incluraient des passagers, et à l'exclusion du fret transporté dans la soute d'appareils de transport de passagers. Le fret transporté en soute ne doit pas être pris en compte pour le calcul des mouvements, puisqu'il est transporté en même temps que les passagers et est déjà comptabilisé à ce titre.

Pour l'aviation générale et les autres usages de la capacité de l'aéroport, veuillez agréger la capacité utilisée exprimée en nombre de mouvements. Le fret transporté en soute dans les appareils de transport de passagers doit être comptabilisé au titre des mouvements aériens réalisés par les appareils de transport de passagers.

— **Colonne 3**

Veuillez préciser quelle a été la capacité non utilisée de l'aéroport pour une année donnée, c'est-à-dire, en pratique, la différence entre les colonnes 1 et 2.

— **Colonne 4**

Veuillez préciser les coûts totaux annuels de l'aéroport (y compris les coûts liés aux prérogatives de puissance publique) associés au trafic commercial de passagers, tel que défini ci-dessus.

— **Colonne 5**

Veuillez indiquer les coûts associés aux missions de contrôle du trafic aérien, aux douanes ou à la police. Si vous estimez que d'autres types de coûts relèvent de prérogatives de puissance publique, veuillez les indiquer séparément. Par ailleurs, les coûts tels que les dépréciations, amortissements, frais financiers etc. ne doivent pas être inclus dans les coûts d'exploitation.

— **Colonnes 6 et 7**

Veuillez indiquer les coûts d'exploitation de l'aéroport pour le trafic commercial de passagers, tel que défini ci-dessus, en incluant puis en excluant les coûts associés aux prérogatives de puissance publique. Les coûts associés aux prérogatives de puissance publique doivent être ceux mentionnés dans la colonne 5. Les coûts d'exploitation doivent couvrir les dépenses de personnel, les services sous-traités, les matériaux, équipements et fournitures, les coûts de communication, d'énergie et de traitement des déchets, les frais d'assurance, de traitement des litiges et contentieux, les loyers, les versements pour crédit-bail et les redevances de concession, les frais généraux et administratifs, le coût du financement du besoin en fonds de roulement et les autres dépenses d'exploitation. Les coûts d'exploitation associés à chacune des compagnies aériennes doivent être distingués dans la colonne 7. Les coûts tels que les dépréciations, amortissements, frais financiers, etc. ne doivent pas être inclus dans les coûts d'exploitation.

— **Colonnes 8 et 9**

Le «coût du capital» pour le trafic commercial de passagers, tel que défini ci-dessus, doivent couvrir les coûts associés au financement des investissements, c'est-à-dire les dotations aux amortissements et les frais financiers associés au financement des investissements (intérêts totaux sans compter le financement du besoin en fonds de roulement). Le coût lié à des investissements dédiés à une compagnie aérienne (par exemple l'amortissement d'un hangar dédié à une compagnie en particulier) doit être reporté dans la colonne 9. Veuillez expliquer, le cas échéant, pour quelle raison une part du coût du capital doit être prise en compte pour le calcul de l'EBITDA.

— **Colonnes 11 à 14**

Les recettes aéronautiques et les recettes non tirées de l'activité aérienne doivent être précisées pour chaque compagnie aérienne. Lorsque les recettes ne peuvent pas être attribuées à l'une des compagnies aériennes directement, veuillez expliciter la clef de répartition que vous utilisez pour attribuer ces recettes à chaque compagnie. Veuillez également préciser le montant et la nature des autres recettes qui ne peuvent pas être attribuées à l'une des compagnies aériennes particulièrement. Lorsque des recettes ne peuvent pas être attribuées à des activités aériennes commerciales, veuillez indiquer le montant de ces recettes et expliquer les raisons de ce constat.

— **Colonne 15**

Veuillez indiquer si l'aéroport s'est vu attribuer une subvention publique pour couvrir les coûts d'exploitation et/ou le coût du capital. Veuillez fournir une description détaillée de la nature du soutien public accordé. Précisez si cette subvention publique était destinée à financer le trafic commercial de passagers, ou le transport de fret.

Indiquez si l'aéroport s'est vu imposer des Obligations de Service Public (OSP) et s'il reçoit une rémunération publique pour la prestation de services d'intérêt économique général (SIEG). Le cas échéant, expliquer en détails la nature respectivement des OSP et du SIEG.

— **Colonnes 16 et 17**

Veuillez indiquer les chiffres correspondants à l'EBITDA de l'aéroport (Earnings before interest, taxes, depreciation and amortisation) ainsi qu'à son résultat net. De plus, nous vous prions de bien vouloir fournir les calculs ayant servi à la détermination de l'EBITDA et du résultat net annuels. Veuillez démontrer dans vos calculs dans quelle mesure l'EBITDA dépend des coûts ou des recettes directement liés à l'utilisation de l'infrastructure.

2. Veuillez fournir une copie des tableaux des flux de trésorerie (opérationnel, d'investissement et de financement) pour BSCA et Sowaer pour les années sous examen (2000-2011), sur le modèle de celui fourni en annexe 17 de la lettre de la Belgique du 21/09/2011 en réponse aux questions de la Commission."

—————

„Met dit schrijven stelt de Commissie België ervan in kennis dat zij na onderzoek van de door Uw autoriteiten met betrekking tot de bovengenoemde steunmaatregelen verstrekte inlichtingen heeft besloten de procedure van artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie uit te breiden.

1. PROCEDURE

1. Naar aanleiding van in juli 2001 in de Belgische pers verschenen informatie en na een in januari 2002 ontvangen klacht is aan de Commissie meegedeeld dat België aan de luchtvaartmaatschappij Ryanair een aantal voordelen had verleend voor de exploitatie van luchtdiensten op de luchthaven van Charleroi. Bij brief van 21 november 2001, 13 juni 2002 en 4 juli 2002 en ter gelegenheid van een vergadering op 9 oktober 2002 heeft België de Commissie informatie verstrekt.
2. Bij schrijven van 11 december 2002 (SG (2002) D/233141) (hierna „het besluit tot inleiding van de procedure” genoemd) heeft de Commissie België in kennis gesteld van haar besluit om ten aanzien van deze maatregelen de procedure van artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna „VWEU” genoemd) in te leiden. België heeft op 14 februari 2003 opmerkingen verstrekt.
3. Het besluit tot inleiding van de procedure van de procedure is bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ⁽¹⁾. De Commissie heeft de belanghebbenden verzocht hun opmerkingen over de betrokken maatregelen binnen één maand vanaf de datum van de bekendmaking in te dienen.
4. De Commissie heeft van de belanghebbenden opmerkingen in dezen ontvangen. Zij heeft de opmerkingen bij schrijven van 19 maart 2003 en van 22 april 2003 aan België verzonden en België telkens de mogelijkheid geboden die opmerkingen van commentaar te voorzien. De Commissie heeft dat commentaar bij schrijven van 16 en van 27 mei 2003 ontvangen.
5. Op verzoek van de Commissie hebben drie vergaderingen met de Belgische autoriteiten plaatsgevonden, namelijk op 24 juni 2003 en op 23 en 25 juli 2003. Na die vergaderingen is de door de Commissie gevraagde aanvullende informatie verstrekt op 27 augustus 2003.
6. België heeft op 19 december 2003 een laatste schrijven met aanvullende informatie aan de Commissie gestuurd. In dat schrijven verklaarden de Belgische autoriteiten een nieuwe vergadering met de Commissie te willen houden. Deze vergadering heeft op 16 januari 2004 plaatsgevonden.
7. De Commissie heeft op 12 februari 2004 een gedeeltelijk negatieve eindbeschikking gegeven ⁽²⁾ (hierna „de eindbeschikking van 2004” genoemd). Die beschikking werd

nietig verklaard door een arrest van het Gerecht van eerste aanleg van 17 december 2008 ⁽³⁾ (hierna „het arrest van 2008” genoemd), dat de Commissie verplichtte een nieuw eindbesluit met betrekking tot de procedure in kwestie vast te stellen.

8. Bij schrijven van 23 juli 2010 heeft de Commissie België, alsook de partijen die na de inleiding van de procedure opmerkingen hebben verstrekt, de mogelijkheid geboden na de uitspraak nieuwe opmerkingen te verstrekken. Op verzoek van de Commissie van 20 april 2011 hebben de Belgische autoriteiten bij schrijven van 14 juli en van 21 september 2011 aanvullende informatie gezonden.

2. ALGEMENE INFORMATIE OVER DE LUCHTHAVEN

2.1. De luchthaven Brussel Zuid Charleroi en diens beheerder BSCA

9. De luchthaven Brussel Zuid Charleroi (hierna „de luchthaven van Charleroi” genoemd) ligt in het Waals Gewest, op 7 km van het centrum van Charleroi en ongeveer 50 km ten zuiden van de stad Brussel. In 1991 heeft het Waals Gewest (hierna „het Gewest” genoemd) de naamloze vennootschap Brussels South Charleroi Airport (hierna „BSCA” genoemd) in het leven geroepen en deze het beheer van de luchthaven toevertrouwd. BSCA geniet daartoe gedurende een periode van 50 jaar een domaniale concessie en diensten van het Gewest, dat eigenaar is van de infrastructuur. Een concessieovereenkomst werd met name gesloten om de luchthaven van Charleroi „soit doté d'instruments juridiques adéquats lui permettant d'opter pour une gestion de type commercial” (vert.: „uit te rusten met passende rechtsinstrumenten die een commercieel beheer mogelijk maken”) ⁽⁴⁾. Deze activiteit heeft plaatsgevonden in het meer algemene kader van een overdracht van de beheers- en exploitatiebevoegdheden van de regionale luchthavens van de staat aan de gewesten ⁽⁵⁾.
10. Terwijl de luchthaven van Charleroi tot dan toe vrijwel geen regelmatige gebruikers had, werd vanaf 1 mei 1997 de onderneming Ryanair ontvangen, oorspronkelijk voor de exploitatie van de lijn Dublin-Charleroi. Vervolgens heeft Ryanair op 26 april 2001 haar eerste continentale basis geopend in Charleroi, waar in eerste instantie twee vliegtuigen werden gestationeerd en waarbij tevens een aantal nieuwe bestemmingen geopend werd (Shannon, Glasgow, Pisa, Venetië en Carcassonne). Het is toen dat het Waals Gewest en BSCA, samen met Ryanair, de akkoorden ondertekend hebben die de aanleiding vormden voor de inleiding van de procedure van 2002 ⁽⁶⁾. Sindsdien is Ryanair zijn activiteiten blijven uitbreiden door nog andere vliegtuigen in Charleroi te stationeren en een aantal nieuwe lijnen te openen. De luchthaven van Charleroi heeft eveneens andere luchtvaartmaatschappijen ontvangen.

⁽³⁾ Arrest van 17 december 2008, zaak T-196/04, Ryanair Ltd / Commissie, Jurispr. 2008, blz. II-3646.

⁽⁴⁾ Overweging bij de concessieovereenkomst van 9 juli 1991 tussen het Waals Gewest en BSCA.

⁽⁵⁾ Decreet van de Waalse Gewestraad van 23 juni 1994 betreffende de oprichting en de uitbating van de onder het Waals Gewest ressorterende luchthavens en vliegvelden (Belgisch Staatsblad van 15 juli 1994).

⁽⁶⁾ Zie deel 3.

⁽¹⁾ PB C 18 van 25.1.2003, blz. 3.

⁽²⁾ PB L 137 van 30.4.2004, blz. 1.

11. Het commerciële succes van BSCA heeft zich vertaald in een sterke stijging van het verkeer op de luchthaven van Charleroi sinds 1997 (zie tabel 1). De luchthaven heeft langzamerhand het saturatiepunt van zijn terminal bereikt, dat geraamd wordt op 1,8 miljoen passagiers. Bij de start- en landingsbaan was er echter geen sprake van verzadiging, omdat deze 5 tot 6 miljoen passagiers per dag kan verwerken, een cijfer dat zelfs tot 10 à 15 miljoen zou kunnen oplopen mocht de luchthaven ook 's nachts worden gebruikt.

Tabel 1

Jaarstatistieken voor het verkeer op de luchthaven van Charleroi ⁽¹⁾

Jaar	Passagiers	Vluchten
1997	211 065	74 433
1998	210 727	62 539
1999	235 549	60 060
2000	255 317	57 042
2001	773 431	57 216
2002	1 271 596	64 237
2003	1 804 287	63 140
2004	2 034 140	65 952
2005	1 873 651	61 212
2006	2 166 915	66 480

Jaar	Passagiers	Vluchten
2007	2 458 980	70 725
2008	2 957 026	79 487
2009	3 937 187	81 726
2010	5 195 372	80 009
2011	5 901 007	85 597

12. In juli 2000 heeft de Waalse regering de basis voor een investeringsplan gelegd dat de capaciteit van de luchthaven moest uitbreiden. Dat plan vermeldt met name investeringen die moesten leiden tot de verlenging van de start- en landingsbaan en de aanleg van een nieuwe taxibaan, parkeerplaatsen voor de vliegtuigen, een nieuwe terminal en nieuwe autoparkings, een nieuwe controletoren, alsook tot de uitbreiding van het fuel park. Een nieuwe terminal met een jaarlijkse capaciteit van 3 miljoen passagiers, waaraan sinds 2005 was gewerkt, werd in januari 2008 ingewijd.

13. In oktober 2011 exploiteerden 4 luchtvaartondernemingen lijnvluchten vanaf of naar Charleroi: Ryanair (56 bestemmingen, 14 gestationeerde Boeings B737-800), Wizzair (7 bestemmingen), Jetairfly (TUI) (13 bestemmingen, 3 gestationeerde Boeings 737-800) en Jet4you (TUI) (1 bestemming) ⁽²⁾.

14. In tabel 2 hieronder zijn de kerncijfers opgenomen die de financiële situatie van BSCA van 2000 tot 2010 weer geven:

Tabel 2

Kerncijfers van BSCA

BSCA (.000 EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bedrijfsbaten (waaronder subsidies en compensatiebedragen)	7 578	11 513	23 619	28 656	31 441	31 275	33 338	36 888	55 247	67 533	81 387
Winst vóór rente, belastingen, afschrijvingen en amortisatie (EBITDA)	789	- 532	- 333	1 527	2 893	2 246	4 564	3 008	3 746	8 839	17 374
Afschrijvingen	1 062	1 086	865	630	844	1 101	1 065	991	1 296	1 780	2 149
Bedrijfsresultaat (EBIT)	- 273	- 1 618	- 1 198	897	2 049	1 145	3 499	2 017	2 451	7 059	15 225
Resultaat van het boekjaar	117	- 998	- 867	1 414	1 511	1 250	2 881	1 968	1 915	4 445	9 994
Balanstotaal	8 895	17 483	18 922	16 497	25 926	19 930	23 326	26 513	44 709	52 291	63 199
Vaste activa	1 602	1 512	1 305	1 352	1 949	2 061	1 851	3 396	18 309	19 361	22 694
Eigen kapitaal	4 643	3 728	6 636	8 412	10 123	11 534	14 028	15 321	16 682	20 703	24 191

⁽¹⁾ <http://www.charleroi-airport.com/laeroport/statistiques/index.html> (laatste raadpleging op 6/1/2012).

⁽²⁾ <http://www.charleroi-airport.com/presse/statistiques-et-donnees-cles/index.html> (laatste raadpleging op 6/1/2012).

BSCA (.000 EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Langetermijnschuld	474	177	39	39	386	471	397	234	11 943	11 399	11 060
Financiële schuld	474	177	39	39	386	471	397	234	12 580	11 811	11 489
Werkkapitaal	3 515	2 393	5 370	7 099	8 560	9 944	12 574	12 159	10 317	12 740	12 557
Behoeftte aan werkkapitaal	- 2 522	- 4 009	- 2 928	- 3 690	- 4 422	- 3 821	- 2 992	- 5 238	- 2 019	- 5 346	- 10 157
Liquiditeit	6 037	6 402	8 298	10 789	12 982	13 765	15 566	17 397	12 972	18 499	23 143

Bron: Jaarrekeningen van BSCA van 2001 tot 2010, bijlage 21 bij de brief van de Belgische autoriteiten van 21 september 2011.

2.2. Sowaer

15. Tegelijkertijd heeft het Waals Gewest op 1 juli 2001 ⁽¹⁾ een vennootschap onder zijn uitsluitende zeggenschap opgericht, de Société Wallonne des Aéroports (hierna „Sowaer” genoemd), om de luchthaveninfrastructuur van Charleroi, Luik en de andere vliegvelden van het Gewest te beheren, ontwikkelen en financieren. Sowaer heeft bijgevolg het domaniale gedeelte van de concessie overgenomen tussen het Gewest en BSCA, die nog steeds een concessie bezit voor diensten van het Gewest ⁽²⁾. Sinds 15 april 2002 stelt Sowaer dan ook via een subconcessieovereenkomst ⁽³⁾ de haar verschaftte terreinen, gebouwen en uitrusting ter beschikking van BSCA, evenals de nieuwe infrastructuur, die zij met name financiert met gebruikmaking van kapitaalverhogingen waarop haar enige aandeelhouder intekent, en middels door het Gewest gegarandeerde bankleningen.

16. Sowaer is belast met drie opdrachten:

- eerste opdracht: nu zij concessiehouder van de terreinen is geworden en eigenaar van de gebouwen en infrastructuur in de luchthavenzones die aan het Gewest toebehoren, moet Sowaer de luchthaveninfrastructuur ontwikkelen met behulp van de financiële middelen waarover zij beschikt ⁽⁴⁾, deze infrastructuur ter beschikking van de luchthavenbeheerders stellen en operationeel houden ⁽⁵⁾. Sowaer neemt bijgevolg de

grote onderhouds- en reparatiewerken met betrekking tot de infrastructuur ten laste. Uit hoofde van deze opdracht inzake valorisering van de luchthaveninfrastructuur ⁽⁶⁾ levert Sowaer eveneens diensten van allerlei aard aan BSCA.

- tweede opdracht: Sowaer neemt en beheert voor rekening van het Gewest deelnemingen in particuliere of publieke vennootschappen met aanverwante doelstellingen, waaronder BSCA.
- derde opdracht: Sowaer beheert als gedelegeerde opdracht („gemachtigde opdracht”) voor rekening van het Gewest de problematiek van de door de activiteit van de luchthavens veroorzaakte milieuhinder, met name door het beheer van een netwerk van geluidsmeters, het aankopen van gebouwen van buurtbewoners en het betalen van schadevergoedingen of isolatiekosten.

17. Volgens de Belgische autoriteiten bedroeg de waarde van het investeringsprogramma dat Sowaer sinds haar oprichting in 2001 in het kader van haar eerste opdracht in Charleroi had uitgevoerd, 213 miljoen EUR ⁽⁷⁾ op 31 december 2009.

18. Voor de terbeschikkingstelling van de luchthaveninfrastructuur, alsook voor het geheel van die andere diensten, betaalt BSCA sinds haar oprichting in 2002 een jaarlijkse bijdrage aan Sowaer, oorspronkelijk onder dezelfde voorwaarden als de bijdrage aan het Gewest onder de rechtstreekse domaniale concessie tussen het Gewest en BSCA. Die bijdrage is opgedeeld in een geïndexeerd forfaitair bedrag en een variabel bedrag.

⁽¹⁾ De statuten en het bedrijfsplan van Sowaer werden door het Gewest goedgekeurd in zijn besluit van 23 mei 2001.

⁽²⁾ Aanhangsel 3 van 23 maart 2002 bij de concessieovereenkomst.

⁽³⁾ Overdrachtsakte van 29 maart 2002 en domaniale subconcessieovereenkomst Sowaer – BSCA van 15 april 2002.

⁽⁴⁾ Kapitaal (oorspronkelijk 75 miljoen euro aan leningen, garanties, zekerheidsstelling).

⁽⁵⁾ In de overeenkomst inzake domaniale concessie en diensten die het Gewest van 1991 tot 2002 met BSCA verbond, werd dan weer gestipuleerd dat die laatste als concessiehouder de lasten van de nutsvoorzieningen zou dragen (riolering, telecommunicatie, wegennet, enz.), alsook reiniging en onderhoud van het terrein en de gebouwen, alle nodige kleine en grote reparaties, de binneninrichting, de bebakening van bouwwerken en de verlichting van de installaties.

⁽⁶⁾ Zie bijvoorbeeld het beheerscontract 2006-2009 van Sowaer.

⁽⁷⁾ Zie jaarverslag 2010 van Sowaer, en <http://www.sowaer.be/sowaer.php?cat=3&sscat=31>.

Tabel 3

Bijdrage van BSCA aan Sowaer

SOWAER (EUR)	2006	2007	2008	2009	2010	2011 (raming)
Concessie BSCA (Variabel)	956 532	2 651 067	2 704 088	2 758 170	2 813 333	2 869 600
Concessie BSCA (Vast)	10 094 000	10 262 000	10 478 000	10 150 000	10 150 000	10 353 000
Uitbreiding Charleroi				591	1 206	5 306
Totaal Charleroi	11 050 532	12 913 067	13 182 088	12 908 761	12 964 539	13 227 906

Bron: bijlage 13 bij de brief van de Belgische autoriteiten van 21 september 2011.

19. In het kader van haar tweede opdracht bezit Sowaer de deelneming van het Gewest in BSCA, die varieerde van 49 % in 2002 tot 22,56 % in 2009.
20. In het kader van haar derde opdracht ontvangt Sowaer een dotatie van het Gewest voor de milieu-maatregelen met betrekking tot de activiteiten van de luchthavens van Charleroi en Luik (zie tabel 4).

Tabel 4

Dotatie voor gedelegeerde opdrachten

SOWAER (EUR)	2006	2007	2008	2009	2010	2011 (schatting)
Dotatie Waals Gewest gedelegeerde opdrachten	[... (*)]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Bron: bijlage 13 bij de brief van de Belgische autoriteiten van 21 september 2011.

(*) Bedrijfsgevoelige informatie.

21. In tabel 5 zijn de kerncijfers opgenomen die de financiële situatie van Sowaer van 2005 tot 2010 weergeven.

Tabel 5

Kerncijfers van Sowaer

SOWAER (.000 EUR)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Omzet	26 566	27 541	32 124	37 312	46 973	37 996
waarvan inkomsten uit concessies		23 157	25 228	25 754	25 201	25 299
Winst vóór rente, belastingen, afschrijvingen en amortisatie (EBITDA)	20 199	20 974	22 566	11 690	9 998	5 868
Afschrijvingen	16 496	15 998	27 719	22 469	22 094	23 974
Bedrijfsresultaat (EBIT)	3 703	4 976	- 5 152	- 10 779	- 12 097	- 18 106
Resultaat van het boekjaar	138	2 610	- 8 369	- 9 242	- 8 492	- 24 157
Balanstotaal	265 507	282 756	362 520	405 608	420 920	421 274
Vaste activa	217 915	253 919	330 140	356 887	395 556	395 196
Volgestort kapitaal	191 719	201 719	211 719	221 719	231 719	248 179
Overgedragen resultaat	- 11 341	- 8 431	- 16 800	- 26 042	- 34 534	- 58 691
Kapitaalsubsidies	6 142	5 384	5 125	4 683	4 262	3 872
Eigen kapitaal	186 520	198 672	200 044	200 359	207 931	199 844

SOWAER (.000 EUR)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Langetermijnschuld (waaronder voor-schotten)	66 008	64 886	139 427	175 784	166 331	166 042
Financiële schuld	68 638	65 779	145 605	184 680	197 426	205 811
Werkkapitaal	34 614	9 638	9 331	19 257	- 21 294	- 29 310
Behoeftte aan werkkapitaal	13 516	1 233	- 375	7 013	2 520	3 072
Liquiditeit	21 098	8 406	9 706	12 244	- 23 814	- 32 382

Bron: Jaarrekeningen van Sowaer van 2006 tot 2010, bijlage 16 bij de brief van de Belgische autoriteiten van 21 september 2011.

2.3. Het statuut en de aandeelhoudersstructuur van BSCA

22. De aandeelhoudersstructuur van BSCA werd sinds 2001 verscheidene keren gewijzigd (zie tabel 6). Eind 2000 was BSCA voor meer dan 80 % in handen van Sambrinvest⁽¹⁾, terwijl de rest van de aandelen was verdeeld over Cockerill Sambre, Igretec⁽²⁾ en enkele andere aandeelhouders.
23. Een eerste herverdeling vond plaats op grond van een besluit van de Waalse regering van 8 februari 2001. Met dat besluit heeft de regering Sogepa⁽³⁾, een door het Gewest gecontroleerde vennootschap, opgedragen 2 680 aandelen van BSCA (d.w.z. 43,79 % van het kapitaal) op te kopen die in handen waren van Sambrinvest, alsook de aandelen die in het bezit waren van BSCA en de aandelen die de „particuliere aandeelhouders” zouden willen verkopen. Voorts heeft de regering in dezelfde overeenkomst de voor het luchthavenbeleid bevoegde minister belast met „préparer une convention d'actionnaires liant Sowaer, Sambrinvest et éventuellement Igretec, qui organisera entre elles la coordination des pouvoirs au sein de BSCA tant à l'assemblée générale qu'au conseil d'administration et au comité de direction.” (vert.: „de opstelling van een overeenkomst tussen de aandeelhouders Sowaer, Sambrinvest en eventueel Igretec, waarin de verdeling van de bevoegdheden binnen BSCA, zowel in de algemene vergadering als in de raad van bestuur en het directiecomité, zal worden geregeld.”)
24. Het Gewest heeft eveneens besloten tegelijkertijd een kapitaalverhoging bij BSCA door te voeren: het principe van een dergelijke herkapitalisatie verschijnt in mei 2001 in een besluit van de Waalse regering⁽⁴⁾. Deze kapitaalverhoging, voor een totaal bedrag van 3 941 300 EUR, werd op 3 december 2002 uitgevoerd; Sowaer heeft een bedrag van 3 808 660 EUR in geld ingebracht, in ruil voor 49,23 % van de aandelen in BSCA.

Tabel 6

Ontwikkeling van de aandeelhoudersstructuur van BSCA (in %) ⁽⁵⁾

Jaar	BSCA	Sowaer	Sogepa	Sambrinvest	Igretec	Belgian Airports	Overige
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

⁽¹⁾ Sambrinvest is een speler met risicokapitaal die actief is in de regio Charleroi – Thuin. Doel is het begeleiden en ontwikkelen van kmo's. De onderneming is voor 50 % in handen van het Waals Gewest.

⁽²⁾ Igretec is de intercommunale voor het beheer en de uitvoering van technische en economische studies. Bij Igretec zijn 68 gemeenten aangesloten, voornamelijk uit de provincie Henegouwen. De maatschappij neemt deel aan de ontwikkeling en reconversie van Charleroi middels de ontwikkeling van de luchthaven en de naburige aeropool, en de inrichting van de industriegebieden. De voorzitter is de minister-president van het Waals Gewest.

⁽³⁾ De „Société Wallonne de Gestion et de Participation” (hierna „Sogepa” genoemd) is de geprivilegieerde financiële arm van het Waals Gewest voor de steun aan ondernemingen die worden gereorganiseerd. Zij levert bijstand in de vorm van leningen of kapitaal en beheert in opdracht van de regering de deelnemingen, verplichtingen, voorschotten of interesten die het Waals Gewest of zichzelf in deze ondernemingen bezit.

⁽⁴⁾ Besluit van 23 mei 2001 getiteld „Développement des aéroports, mise en place d'un mécanisme financier et création d'une société spécialisée” (vert.: „Ontwikkeling van de luchthavens, invoering van een financieel mechanisme en oprichting van een gespecialiseerde maatschappij”). Het is met dit besluit dat de Waalse regering haar goedkeuring hecht aan de statuten van Sowaer en aan het financieel plan, de budgettaire ramingen en de beheersstructuur van die maatschappij. Zij verzoekt Sogepa over te gaan tot de oprichting van Sowaer en bepaalt dat „le financement des mesures environnementales, hors isolations, sera examiné par la Sowaer, en concertation avec les sociétés concessionnaires” (vert.: „de financiering van de milieumaatregelen, met uitzondering van de maatregelen inzake isolatie, door Sowaer, in overleg met de concessiehouders, onderzocht zal worden”).

⁽⁵⁾ Brief van de Belgische autoriteiten van 21 september 2011.

Jaar	BSCA	Sowaer	Sogepa	Sambrinvest	Igretec	Belgian Airports	Overige
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

De cijfers zijn geldig op 31 december van het aangegeven jaar.

25. Vanaf 2002 en tot 2009 heeft Sowaer een aandeel van ongeveer 49 % van het kapitaal van BSCA beheerd. Zoals de Belgische autoriteiten aangeven, werd dat beheer uitgevoerd voor rekening van de Waalse regering, die zelf de bestuursleden aanstelde die haar zouden vertegenwoordigen.
26. In 2009 heeft BSCA zijn kapitaal opgesteld voor een particuliere partner. Het consortium Belgian Airports, samengesteld uit de Italiaanse groep SAVE en de Belgische onderneming Gemeentelijke Holding NV, heeft op die manier 27,65 % van de aandelen van de luchthavenbeheerder verworven. De Commissie beschikt niet over informatie met betrekking tot eventuele latere wijzigingen van de aandeelhoudersstructuur van BSCA.
27. Na de oprichting van Sowaer hebben het Waals Gewest en BSCA in maart 2002 de overeenkomst van 1991 op een aantal punten gewijzigd ⁽¹⁾. Ten eerste werd bepaald dat BSCA aan Sowaer zou betalen voor de terbeschikkingstelling van de luchthaventerreinen, -gebouwen en -infrastructuur die nodig waren voor de uitvoering van haar opdrachten. Voorts nam het Gewest de uitgaven voor „brandbestrijdings- en onderhoudsdiensten” voor haar rekening op basis van de kosten die daaraan door BSCA in een afzonderlijke boekhouding werden toegerekend. Ten slotte compenseerde het Gewest BSCA voor de kosten die deze had gemaakt bij de uitvoering van bepaalde opdrachten die werden geacht tot de overheidsprerogatieven van het Gewest te behoren.

3. VOORWERP VAN DE INLEIDING VAN DE FORMELE ONDERZOEKPROCEDURE VAN 2002

3.1. Maatregelen in kwestie

28. De maatregelen waarop de formele procedure ziet, betreffen de verbintenissen van het Gewest en BSCA tegenover Ryanair en haar dochterondernemingen, die voortvloeien uit de verbintenis van de Waalse regering van 6 november 2001, uit het contract tussen BSCA en Ryanair van 2 december 2001 (hierna „het contract van 2001” genoemd), uit de overeenkomst met Promocy van 12 december 2001 en uit het contract tussen Promocy en Leading Verge van 31 januari 2002, waarvoor het besluit werd genomen tijdens de raad van bestuur van BSCA van 31 juli 2001 ⁽²⁾. Die juridische instrumenten worden hierna gezamenlijk „de akkoorden van 2001” genoemd.

⁽¹⁾ Aanhangsel 3 van 23 maart 2002 bij de concessieovereenkomst.

⁽²⁾ Informatie meegegeed tijdens de bijeenkomst van 24 juni 2003 tussen de Commissie en de Belgische autoriteiten.

29. De Commissie geeft hier slechts een kort overzicht van de maatregelen in kwestie, dat noodzakelijk is voor het onderzoek van de feiten in het kader van deze uitbreiding van de procedure. De in dit gedeelte voorgestelde maatregelen worden uitgebreid beschreven in het besluit tot inleiding van de procedure van de procedure ⁽³⁾ van 13 december 2002.

3.1.1. Verbintenis van het Waals Gewest tegenover Ryanair

30. Het Gewest heeft op 6 november 2001 een akkoord gesloten met Ryanair op grond waarvan 50 % korting op de „landingstaksen” wordt verleend ten opzichte van het door de regering vastgestelde en in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakte bedrag, uitgaande van een andere berekeningsmethode ⁽⁴⁾. Deze korting werd door de Waalse minister van Vervoer discretionair aan Ryanair toegekend, en wel in de vorm van een particuliere overeenkomst en dus niet via de goedkeuring van een bestuurlijke maatregel.
31. Voorts heeft het Gewest zich ertoe verbonden Ryanair schadeloos te stellen voor de verliezen die de maatschappij zou lijden wanneer alle luchthaventaksen of wanneer de openingstijden van de luchthaven tijdens de periode van 2001 tot 2016 zouden worden gewijzigd. Aan die voorwaarden is geen enkele richtbaarheid gegeven, noch zijn hiervoor door Ryanair ten aanzien van het Gewest bijzondere toezeggingen gedaan.

3.1.2. Verbintenissen van BSCA tegenover Ryanair

32. Krachtens de voornoemde akkoorden heeft BSCA voor Ryanair een prijs voor de grondafhandelingskosten vastgesteld van 1 EUR per passagier ⁽⁵⁾, tien keer minder dan de prijs die BSCA in 2001 voor de andere gebruikers vaststelde. De bijdragen per vertrekkende passagier die krachtens het contract van 2001 op de activiteiten van Ryanair van toepassing zijn, worden samengevat in tabel 7. BSCA had zich er eveneens toe verbonden financieel en via diverse diensten een bijdrage te leveren voor de uitgaven met betrekking tot de openstelling van de Ryanair-basis in Charleroi ⁽⁶⁾.

⁽³⁾ PB C 18 van 25.1.2003, blz. 3.

⁽⁴⁾ Terwijl de landingstaksen volgens het algemene, voor iedereen geldende systeem worden berekend op basis van het gewicht in ton van de vliegtuigen, worden zij voor Ryanair op een andere manier berekend, namelijk per instappende passagier.

⁽⁵⁾ Punt 1.3 van het contract tussen BSCA en Ryanair van 2 december 2001.

⁽⁶⁾ Punt 1.5 van het contract tussen BSCA en Ryanair van 2 december 2001. Die bijdrage bedroeg:

- 250 000 EUR voor de hotelkosten en de kosten van levensonderhoud voor het personeel van Ryanair;
- 160 000 EUR voor elke nieuw geopende route, met maximaal drie routes per gestationeerd vliegtuig, wat neerkomt op een maximum van 1 920 000 EUR;
- 768 000 EUR als bijdrage in de kosten voor aanwerving en opleiding van piloten en bemanningen voor de nieuwe bestemmingen die vanuit de luchthaven worden bediend;
- 4 000 EUR voor de aankoop van kantooruitrusting.

Tegelijkertijd heeft BSCA gratis 100 vierkante meter kantoorruimte en 100 vierkante meter „engineering store” ter beschikking van Ryanair moeten stellen en een niet-exclusief toegangsrecht tot een opleidingslokaal moeten garanderen. BSCA heeft ook moeten bemiddelen zodat Ryanair voor een minimale prijs of gratis gebruik zou kunnen maken van een loods voor het onderhoud van vliegtuigen.

33. Bovendien hebben Ryanair en BSCA krachtens de voorwaarden van het contract van 2001 een gezamenlijke maatschappij voor promotie en reclame opgericht (Promocy), die reclame- en marketing-activiteiten van Ryanair met betrekking tot de activiteiten in Charleroi moest financieren. Deze maatschappij financierde bijvoorbeeld een deel van de promoprijzen voor Ryanair-tickets. BSCA en Ryanair moesten op dezelfde voorwaarden bijdragen tot de werking van Promocy ⁽¹⁾. De bijdragen voor de financiering van Promocy worden eveneens weergegeven in tabel 7.

Tabel 7

Bijdragen van toepassing op Ryanair krachtens het contract van 2001 ⁽²⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Landingsbijdrage	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Bijdrage per passagier	7	7	7,38	7,5	7,88	8	8	8	8	8	8	8
Grondafhandelingsdiensten	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
Netto totaalcijfer betaald door Ryanair	5	5	5,58	5,76	6,14	6,26	6,52	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6

De tarieven van het contract van 2001, die aanpasbaar zijn op 1 april, worden pro rata toegepast om ze op jaarbasis te kunnen vergelijken (1 januari – 31 december).

34. In ruil daarvoor heeft Ryanair zich jegens BSCA ertoe verbonden een bepaald aantal vliegtuigen (tussen twee en vier) in Charleroi te stationeren en ten minste drie retourvluchten per dag en per vliegtuig vanuit Charleroi uit te voeren gedurende een periode van 15 jaar (2001-2016). Zo garandeerde de Ierse luchtvaartmaatschappij aan de beheerder van de luchthaven een passagiersstroom die hem uitzicht bood op inkomsten, in het kader van luchthaventaksen of van activiteiten buiten de luchtvaart. Als Ryanair binnen de eerste vijf jaar van het contract zou zijn opgehouden vanuit Charleroi te opereren, had de maatschappij aan BSCA de deelneming in de uitgaven met betrekking tot de openstelling van de Ryanair-basis, alsook de marketingbijdrage, moeten terugbetalen. Vanaf het vijfde jaar van het contract wordt het bedrag van de terugbetaling degressief vastgelegd ⁽³⁾.

3.2. Redenen voor de inleiding van de formele onderzoekprocedure

35. In haar besluit tot inleiding van de procedure van de procedure ⁽⁴⁾ is de Commissie in de eerste plaats van oordeel dat de verlening door het Waals Gewest van een korting op de luchthaventaksen aan één enkele luchtvaartmaatschappij, op al haar vluchten, voor een duur van vijftien jaar, in het kader van een bilaterale overeenkomst waaraan geen enkele rechtvaardigheid is gegeven en die afwijkt van hetgeen bij de wet is bepaald, een voordeel heeft verleend aan de voornoemde maatschappij ten opzichte

van haar concurrenten. Dankzij de aan Ryanair toegezegde vergoeding ingeval de maatschappij schade zou lijden mocht het Waals Gewest zijn fiscale (verhoging van de taksen) of bestuursrechtelijke (wijziging van de openingstijden van de luchthaven) bevoegdheden uitoefenen, kon de maatschappij in volledig stabiele omstandigheden en een volledig stabiel commercieel milieu zonder enig commercieel risico opereren, wat een voordeel vormde dat uitsluitend aan die luchtvaartmaatschappij werd verleend. De Commissie was ook van oordeel dat het beginsel van een particuliere investeerder in een markteconomie niet van toepassing was met betrekking tot het optreden van het Waals Gewest bij de uitoefening van regelgevende of fiscale bevoegdheden. Het ging om maatregelen die als specifiek werden beschouwd, toegekend werden uit overheidsmiddelen en de mededinging en het interne handelsverkeer konden vervalsen en derhalve met staatssteun gelijkgesteld konden worden.

36. De Commissie heeft geoordeeld dat het feit dat BSCA bepaalde exploitatiekosten voor luchtvaartdiensten ten laste neemt, ook betekent dat Ryanair in een voordeliger positie wordt geplaatst dan haar concurrenten, of het nu gaat om maatschappijen die opereren vanuit Charleroi of om andere maatschappijen die opereren vanuit andere vliegvelden en die zelf betalen voor hun reclame, voor de opleiding van hun piloten, voor de verblijfskosten van hun werknemers, enz. De Commissie was aanvankelijk van oordeel dat in het onderhavige geval het beginsel van de voorzichtige investeerder in een markteconomie moeilijk zou kunnen worden toegepast: de rol van het Waals Gewest als overheid en die van BSCA als luchthavenbedrijf vielen immers grotendeels samen. Het leek bijgevolg moeilijk met zekerheid vast te stellen of BSCA zich als een voorzichtige investeerder had gedragen door deze akkoorden met Ryanair te sluiten; de Commissie heeft dan twijfels uitgedrukt over de rechtmatigheid en

⁽¹⁾ Punt 1.6 van en Bijlage C bij het contract tussen BSCA en Ryanair van 2 december 2001. De bedragen in kwestie waren 62 500 EUR om het maatschappelijk kapitaal te vormen, en een „marketing”-bijdrage van 4 EUR per passagier.

⁽²⁾ Vergoedingen per vertrekkende passagier, overeenkomstig de gegevens die de Belgische autoriteiten in hun antwoord van 14 juli 2011 verschaften. De vergoedingen voor de jaren 2001 tot 2003 zijn identiek aan die van 2004.

⁽³⁾ Artikel 2 van het contract van 2001.

⁽⁴⁾ PB C 18 van 25.1.2003, blz. 3.

de verenigbaarheid met de interne markt van de toekenning van de betrokken maatregelen door de Belgische overheid en het overheidsbedrijf BSCA. De Commissie heeft bijgevolg besloten de formele onderzoekprocedure in te leiden om zeker te zijn dat de maatregelen in kwestie geen staatssteun vormen en met de interne markt verenigbaar zijn.

3.3. Eindbeschikking van 2004 en arrest van 2008

37. In haar eindbeschikking van 12 februari 2004 was de Commissie van oordeel dat de twee reeksen maatregelen in kwestie staatssteunelementen bevatten. De steun die het Gewest aan Ryanair had verleend, werd onverenigbaar met de interne markt geacht. De gedeeltelijke verenigbaarheid van de door BSCA verstrekte steun was dan weer gebonden aan het naleven van een reeks criteria. De Commissie heeft die criteria vervolgens samengebracht in haar richtsnoeren van 2005.
38. Met het voornoemde arrest heeft het Gerecht van eerste aanleg de beschikking van de Commissie van 12 februari 2004 met betrekking tot de door het Waals Gewest en de luchthaven van Charleroi aan Ryanair verleende voordelen nietig verklaard. Het Gerecht was van oordeel dat de Commissie blijk had gegeven van een onjuiste rechtsopvatting door te weigeren de door het Waals Gewest en de luchthaven van Charleroi verleende voordelen samen te onderzoeken en na te gaan of die twee entiteiten zich, samen beschouwd, als rationele ondernemers in een markteconomie hadden gedragen. Het Gerecht heeft geen uitspraak gedaan over de kwalificatie van de maatregelen als steun en de eventuele verenigbaarheid ervan.
39. Volgens het arrest van 2008 „dienden het Waals Gewest en BSCA voor de toepassing van het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie als één enkele entiteit te worden beschouwd” ⁽¹⁾. Het Gerecht onderstreept dat „niet a priori kan worden uitgesloten dat het Waals Gewest niet alleen heeft deelgenomen aan de economische activiteit van BSCA, maar ook een financiële vergoeding heeft gekregen voor de vaststelling van de litigieuze maatregelen” ⁽²⁾.

40. De Commissie zal dan ook het beginsel van de voorzichtige investeerder in een markteconomie op „het Waals Gewest en BSCA samen” moeten toepassen ⁽³⁾.

4. GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN DE IN HET KADER VAN DEZE UITBREIDING VAN DE PROCEDURE ONDERZOCHE MAATREGELLEN

41. Deze uitbreiding van de procedure heeft betrekking op de volgende maatregelen:

- ten eerste het voordeel voor BSCA, dat enerzijds voortkomt uit de te lage vergoeding die deze onderneming heeft betaald voor de terbeschikkingstelling, de ontwikkeling en de financiering van de luchthaveninfrastructuur, alsook uit het leveren van een dienstenpakket door het Gewest en Sowaer, en anderzijds uit de tenlasteneming door het Gewest/Sowaer van bepaalde diensten betreffende de luchthavenactiviteit tijdens de periode in kwestie, namelijk van 2000 tot 2011 en, in voorkomend geval, nog langer. Deze uitbreiding van de procedure heeft eveneens betrekking op de uit de voornoemde maatregelen voortkomende voordelen voor Ryanair;
- ten tweede een voordelenpakket als gevolg van de gewijzigde contractuele en financiële voorwaarden, dat na de akkoorden van 2001 door BSCA en/of het Waals Gewest aan Ryanair werd toegekend.

4.1. Maatregelen van het Gewest en Sowaer ten gunste van BSCA

4.1.1. Meerjarig investeringsprogramma

42. Tijdens een zitting op 20 juli 2000 heeft het Waals Gewest de hoofdlijnen van een raamovereenkomst met betrekking tot een meerjarig investeringsprogramma op de luchthaven van Charleroi goedgekeurd, waarbij in het bijzonder „le concept d'une nouvelle aérogare passagers” (vert.: „het concept van een nieuwe terminal voor passagiers”) werd vermeld, voor een totaal budget van 113,74 miljoen EUR (zie tabel 8).

Tabel 8

Infrastructuurinvesteringen uit de raamovereenkomst van 20 juli 2000 (in miljoen)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Totaal BEF	Totaal EUR
Terreinen	[...]					[...]			[...]	[...]
Infrastructuur	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

43. Op 8 november 2000 heeft het Gewest een besluit vastgesteld tot uitvoering van zijn besluit van 20 juli 2000, waarin de hypothesen van het meerjarig investeringsprogramma werden gewijzigd en de totale investeringskosten op [...] miljoen EUR werden geraamd. Volgens de notitie bij dit besluit „les investissements relatifs à la nouvelle aérogare et à ses infrastructures d'accompagnement ne verront leur réalisation s'effectuer qu'au fur et à mesure de l'évolution des besoins spécifiques. La prise en charge de ces investissements devant être examinée en fonction du développement des activités.” (vert.: „zullen de investeringen met betrekking tot de nieuwe terminal en de bijbehorende infrastructuur pas uitgevoerd worden naargelang de ontwikkeling van de specifieke behoeften. Of die investeringen door

⁽¹⁾ Arrest van 2008, punt 61.

⁽²⁾ Arrest van 2008, punt 60.

⁽³⁾ Arrest van 2008, punt 103.

het Gewest ten laste zullen worden genomen, zal moeten worden onderzocht naargelang de ontwikkeling van de activiteiten.”). In de notitie wordt gepreciseerd dat de door een nieuwe terminal veroorzaakte kosten op dat moment zullen worden getoetst: „si les besoins réels de l’aéroport le nécessitent (...), la réalisation de la nouvelle aérogare et des infrastructures d’accompagnement qui lui sont liées pourrait engendrer un investissement de l’ordre de [...] MBEF” (vert.: „indien de reële behoeften van de luchthaven dat vereisen (...), zou de verwezenlijking van de nieuwe terminal en de bijbehorende infrastructuur met een investering van om en bij de [...] miljoen BEF gepaard kunnen gaan”), d.w.z. ongeveer [...] miljoen EUR, zonder evenwel het tijdschema voor de tenuitvoerlegging van dat bedrag te specificeren (zie tabel 9). Op dat moment waren de financieringsmodaliteiten van het investeringsprogramma van de luchthaven van Charleroi nog niet vastgelegd ⁽¹⁾.

Tabel 9

Infrastructuurinvesteringen uit de notitie bij het besluit van 8 november 2000 (in miljoen)

	2000	2001	2002	2003	2004	Na 2004	Totaal BEF	Totaal EUR
Totaal A	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totaal B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Terminal	[...]	[...]	[...]				[...]	[...]
Totaal	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

A: Rechtstreekse financiering door het Gewest; B: Investeringsubsidies.

44. In een besluit van 23 mei 2001 over de „mise en place d’un mécanisme financier et [la] création d’une société spécialisée” (vert.: „invoering van een financieel mechanisme en [de] oprichting van een gespecialiseerde vennootschap”) keurt het Gewest de statuten en het financieel plan van Sowaer voor de jaren 2001 tot 2004 goed, en met name een totaal investeringsbedrag van 3 753 miljoen BEF voor de luchthaven van Charleroi, d.w.z. ongeveer 93 miljoen EUR, waarvan [...] voor de nieuwe terminal (zie tabel 10). Zoals hierboven aangegeven (deel 2.2), is Sowaer met name verantwoordelijk voor de uitvoering van infrastructuurinvesteringen die de ontwikkeling van de luchtvaartactiviteit mogelijk maken.

Tabel 10

Infrastructuurinvesteringen uit het financieel plan van Sowaer, goedgekeurd door het Gewest op 23 mei 2001 (in miljoen)

	2001	2002	2003	2004	Totaal BEF	Totaal EUR
Terreinen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Infrastructuur	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Terminal	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totaal	[...]	[...]	[...]	[...]	3 753	93,03

45. Voorts werd de totale waarde van de inbreng aan bestaande luchthaveninfrastructuur in Charleroi tijdens de oprichting van Sowaer op 1 juli 2001 op 62 395 000 EUR geschat door een bedrijfsrevisor, overeenkomstig de artikelen 602 en 603 van het Wetboek van vennootschappen. De eigendom van de terreinen werd niet aan Sowaer overgedragen. De terreinen zijn het voorwerp van een domaniale concessie.

46. Het tijdschema van de procedure voor de overheidsopdrachten in kwestie is op 11 oktober 2001 begonnen met de keuze voor een procedure van gunning via onderhandelingen. De aanbesteding voor de belangrijkste delen vond plaats op 13 mei 2004, volgens het bedrijfsplan van Sowaer voor 2006 ⁽²⁾. Bepaalde uitgaven, zoals de investeringen in de controletoren, werden in 2008 gemaakt. Op 31 december 2009 raamt Sowaer de uitgevoerde investering sinds haar oprichting in 2001 op 219 103 435 EUR. Bepaalde aanvullende investeringen die vanaf 2010 voorzien zijn, alsook de investeringen die door BSCA zelf werden gefinancierd, werden daarbij niet meegeteld. Tabel 11 bevat een samenvatting van de door de Belgische autoriteiten verstrekte bijzonderheden van dat investeringsprogramma zoals het er eind 2009 uitzag.

⁽¹⁾ Op dat moment had men een financiële bijdrage van de Société Régionale Wallonne du Transport (Waalse gewestelijke vervoermaatschappij, SRWT) voor ogen, maar dat idee liet men uiteindelijk varen. In de voornoemde notitie wordt dan ook aangegeven dat „il conviendra donc d’adapter les textes existants (convention de concession, cahier des charges et protocoles annexes) en fonction de la formule nouvelle qui aura été retenue pour le financement des investissements” (vert.: „de bestaande teksten zullen moeten worden aangepast (concessieovereenkomst, lastenboek en daarbij gevoegde protocollen) aan de nieuwe formule die voor de financiering van de investeringen zal worden gekozen”).

⁽²⁾ Brief van de Belgische autoriteiten van 21 september 2011.

47. Voorts werd in het contract van 2001 bepaald dat de luchthaven van Charleroi moest proberen het certificaat ILS Cat.III ⁽¹⁾ te behalen. Volgens de door België ⁽²⁾ verstrekte inlichtingen vereisten de met het oog op het behalen van dat certificaat ondernomen werken tussen 2003 en 2009 infrastructuurinvesteringen van om en bij de [...] miljoen EUR ⁽³⁾.

Tabel 11

Kosten van de investeringsprogramma's van Sowaer in Charleroi, eind 2009 (in EUR) ⁽⁴⁾

Soort investeringen	Programma eind 2009
Klassieke investeringen	[...]
Waarvan terreinen	[...]
Waarvan vliegtuigparking	[...]
Waarvan nieuwe terminal	[...]
Waarvan controletoren	[...]
Oude verbintenissen	[...]
Investeringen die inkomsten genereren	[...]
Beveiliging - Veiligheid - Milieu	[...]
Buitengewoon onderhoud	[...]
Totaal	219 103 435

4.1.2. Door Sowaer ten voordele van BSCA vervulde opdrachten

48. In haar contractuele verbintenissen tegenover BSCA ⁽⁵⁾ verbindt Sowaer zich ertoe een ruime waaier aan diensten voor de luchthavenbeheerder uit te voeren. Die diensten omvatten met name, naast het domaniale gedeelte en het vastleggen, beheren en ontwikkelen van de investeringsprogramma's, de uitvoering van de grote onderhouds- en reparatiewerken, allerlei advies (juridisch, milieumatig, financieel, administratief, enz.), het onderzoek en de aanbevelingen met betrekking tot de door de luchthaven veroorzaakte geluidshinder, het vaststellen en bijwerken van een geografisch informatiesysteem (GIS). Deze opdrachten zijn opgenomen in het algemeen maatschappelijk doel van Sowaer ⁽⁶⁾ en worden dus onder andere gefinancierd

met de door BSCA betaalde bijdragen. In de dienstenovereenkomst van 2006 ⁽⁷⁾ werd een niet-exhaustieve lijst van die diensten opgesteld, voor zover Sowaer ertoe gebracht kan worden „toutes autres prestations de services à fournir à BSCA en vue de la réalisation de son objet social” (vert.: „alle andere voor BSCA te leveren diensten met het oog op de uitvoering van haar maatschappelijk doel” ⁽⁸⁾) te verlenen.

49. De Belgische autoriteiten zetten overigens uiteen dat de vervanging van de overeenkomst van 2002 door die van 2006 er met name toe diende „de décrire les services qui étaient rendus dans les faits par la Sowaer à BSCA” (vert.: „de diensten te beschrijven die feitelijk door Sowaer aan BSCA werden geleverd”).

4.1.3. Door BSCA aan Sowaer betaalde bijdragen voor concessies en diensten

50. In dit deel worden de elementen samengebracht betreffende de vergoedingen die BSCA aan Sowaer heeft betaald in ruil voor:

— de terbeschikkingstelling van de luchthaveninfrastructuur (zie deel 4.1.1);

— diverse diensten die Sowaer aan BSCA verleende (zie deel 4.1.2).

51. Krachtens de overeenkomst van 9 juli 1991 werd BSCA door het Gewest gemachtigd tot inning van 65 % van de met het luchtverkeer verband houdende bijdragen, alsmede van de bijdragen op iedere verleende dienst. In hun brief van 4 juli 2002 hebben de Belgische autoriteiten de Commissie erop gewezen dat het Waals Gewest 65 % van deze bijdragenopbrengst bij wijze van forfaitaire vergoeding aan BSCA afstond: „les éléments pris en compte sont l'intervention dans l'accueil, l'embarquement, le débarquement et le transfert de passagers et de leurs bagages ainsi que le volume d'accroissement de frais généraux non attribuable à un poste particulier, consécutif à l'augmentation rapide du nombre de passagers à traiter dans des structures d'accueil actuellement non adaptées” (vert.: „rekening wordt gehouden met de tussenkomst bij ontvangst, het in- en uitstappen en de overbrenging van passagiers en hun bagage alsmede met de niet aan een bepaalde post toe te rekenen algemene kostenstijging als gevolg van de snelle toename van het aantal passagiers dat moet worden verwerkt in de momenteel niet aangepaste ontvangstruimten”). Volgens de Belgische autoriteiten „ces activités relèvent d'une mission de service public et peuvent faire l'objet d'une compensation conformément aux articles 73 et 86.2 du traité CE” (vert.: „vallen deze activiteiten onder openbare dienstverlening en kunnen [zij] overeenkomstig de artikelen 73 en 86, lid 2, van het EG-Verdrag worden vergoed”). De resterende 35 % van de genoemde bijdragen werden in een fonds ter bescherming van het milieu gestort.

⁽¹⁾ Artikel III.3 van het contract van 2001.

⁽²⁾ Brief van de Belgische autoriteiten van 21 september 2011.

⁽³⁾ Het kabinet van de Waalse minister André Antoine was bijgevoegd aanwezig op de bijeenkomst van 16 januari 2007 waarop akte werd genomen van de start van de infrastructuurwerken voor het ILS Cat. III-certificaat, overeenkomstig bijlage 4 bij het bedrijfsplan 2009 van Sowaer.

⁽⁴⁾ Brief van de Belgische autoriteiten van 21 september 2011.

⁽⁵⁾ Subconcessieovereenkomst van 15 april 2002 en dienstenovereenkomst van 4 april 2006.

⁽⁶⁾ Ze behoren tot het eerste van de drie soorten opdrachten van Sowaer die in punt 16 worden voorgesteld.

⁽⁷⁾ Dienstenovereenkomst van 4 april 2006, van toepassing op 1 januari 2006 en ter vervanging van de domaniale subconcessieovereenkomst van 2002 inzake de betrekkingen tussen Sowaer en BSCA.

⁽⁸⁾ Artikel 1 van de dienstenovereenkomst van 4 april 2006.

52. De maximumbijdrage voor het milieufonds werd in 2002 op 75 miljoen BEF (1,86 miljoen EUR) vastgelegd. Volgens België was de vaststelling van een maximumbijdrage van BSCA in het milieufonds van 75 miljoen BEF per jaar, geïndexeerd tegen 2 %, opgenomen in het financieel plan van Sowaer, dat op 23 mei 2001 door de Waalse regering werd goedgekeurd en op 1 augustus 2001 aan BSCA werd doorgegeven⁽¹⁾. In dat financieel plan werd ook het saldo van het milieufonds als inkomsten voor Sowaer aangegeven, uit hoofde van haar gedelegeerde opdrachten.
53. Zoals in punt 15 aangegeven, is Sowaer sinds 15 april 2002 door een subconcessieovereenkomst aan BSCA gebonden. In dat kader⁽²⁾ heeft BSCA het gedeelte van de luchthavenbijdragen dat voorheen voor het fonds ter bescherming van het milieu was bestemd, alsook een jaarlijks forfaitair bedrag, aan Sowaer betaald. Het jaarlijkse maximum voor het variabele bedrag werd voor 2002 op 883 689 EUR vastgelegd, en vervolgens elk jaar met 2 % verhoogd. Het jaarlijkse forfaitaire bedrag bedroeg 9 371 000 EUR voor 2002 en was onderhevig aan dezelfde jaarlijkse verhoging (zie tabel 12). Het bedrag waarover het milieufonds op 31 december 2002 beschikte, namelijk [...] EUR, werd aan Sowaer teruggestort voor de uitoefening van haar gedelegeerde opdrachten (derde opdracht)⁽³⁾.
54. Toch heeft BSCA een subsidie van het Gewest genoten om een deel van haar betalingen aan Sowaer te kunnen financieren. Krachtens de artikelen 3.2 en 3.4 van aanhangsel 3 van 29 maart 2002 bij de concessieovereenkomst van het Gewest aan BSCA „les coûts supportés par BSCA pour la mise à sa disposition par la Sowaer des terrains, constructions et infrastructures nécessaires à l'exécution de ses missions font l'objet d'inscriptions annuelles au budget de la Région wallonne” (vert.: „worden de door BSCA gedragen kosten voor de terbeschikkingstelling door Sowaer van de terreinen, gebouwen en infrastructuur die nodig zijn voor de uitvoering van haar opdrachten, jaarlijks in de begroting van het Waals Gewest ingeschreven”). In hetzelfde aanhangsel wordt de aard van deze overdracht toegelicht: „une subvention à BSCA, lui permettant d'assumer des missions de service public dans le cadre de l'exploitation de l'aéroport de Charleroi, à savoir les frais liés à l'utilisation des terrains, constructions et infrastructures aéroportuaires mis à sa disposition par la Sowaer.” (vert.: „een subsidie aan BSCA die haar in staat stelt de openbare dienstverlening in het kader van de exploitatie van de luchthaven van Charleroi op zich te nemen, namelijk de kosten voor het gebruik van de haar door Sowaer ter beschikking gestelde luchthaventerreinen, -gebouwen en -infrastructuur”).
55. In hun brief van 19 december 2003 vermelden de Belgische autoriteiten dan ook dat de hierboven beschreven subsidie in werkelijkheid een subsidie voor Sowaer is die haar in staat stelt haar openbare dienstverlening op zich te nemen. Volgens België „la somme versée par la Région Wallonne à BSCA et qui est destinée à la Sowaer est strictement équivalente à celle payée par BSCA à la Sowaer” (vert.: „is het door het Waals Gewest aan BSCA gestorte en voor Sowaer bestemde bedrag volkomen gelijkwaardig aan het door BSCA aan Sowaer gestorte bedrag”), zodat BSCA enkel 35 % van de luchthavenbijdragen moet betalen. Tegelijkertijd is BSCA vrijgesteld van betaling van de forfaitaire bijdrage aan Sowaer indien zij geen subsidie van het Gewest ontvangt⁽⁴⁾.
56. Die overeenkomst werd herzien door de dienstenovereenkomst van 4 april 2006, die op 1 januari 2006 van toepassing werd. In het kader van die overeenkomst⁽⁵⁾ maakt BSCA een forfaitair bedrag van 10 094 000 EUR aan Sowaer over, alsook een jaarlijks variabel bedrag dat op 1,5 EUR per passagier wordt vastgesteld en op 8 EUR per ton vracht, geïndexeerd op basis van de CPI⁽⁶⁾. Het contractuele maximum voor dit variabele bedrag bedroeg 956 533 EUR voor 2006 en 2 965 067 EUR vanaf 2007⁽⁷⁾. Volgens de Belgische autoriteiten moet die wijziging met name „de garantir l'équilibre financier déterminé par la convention de 2002 suite à la possibilité pour les sociétés de gestion des aéroports [et donc pour BSCA] de déterminer elles-mêmes le niveau de redevances” (vert.: „het door de overeenkomst van 2002 vastgelegde financiële evenwicht garanderen nu de beheersmaatschappijen van de luchthavens [en bijgevolg BSCA] zelf het bedrag van de bijdragen kunnen bepalen”). Bij ontstentenis van vrachtverkeer kwam het maximum bijgevolg⁽⁸⁾ overeen met 637 689 passagiers voor 2006 en vervolgens met 1 767 378 passagiers vanaf 2007⁽⁹⁾.
57. Tegelijkertijd worden in aanhangsel 5 van 10 maart 2006 bij de concessieovereenkomst voor diensten van het Gewest voor BSCA de voorwaarden gewijzigd van de subsidie van het Gewest voor het vaste gedeelte van de bijdragen die BSCA aan Sowaer betaalt. In de toelichting wordt expliciet de ontwikkeling van het Europese juridische kader vermeld. Volgens voornoemd aanhangsel is de financiële vergoeding van het Gewest voor BSCA niet langer uitsluitend bestemd voor de „frais liés à l'utilisation des terrains, constructions et infrastructures aéroportuaires

(4) In artikel 11.3 van de subconcessieovereenkomst van 15 april 2002 wordt gestipuleerd dat „BSCA bénéficiera d'une exemption de paiement de la redevance forfaitaire à concurrence de la subvention de la Région Wallonne qu'elle ne percevrait pas ou plus, pour une raison non fautive ou indépendante de sa volonté” (vert.: „BSCA een vrijstelling van betaling van de forfaitaire vergoeding zal genieten voor een bedrag ter grootte van de subsidie van het Waals Gewest die zij niet (meer) zou ontvangen, vanwege een oorzaak buiten haar fout of wil om”).

(5) Artikel 12 van de dienstenovereenkomst van 4 april 2006.

(6) De indexering gebeurt jaarlijks vanaf 2007 en is gebaseerd op de consumptieprijsindex.

(7) Alle bedragen en maxima worden jaarlijks met 2 % verhoogd.

(8) Met de door de CPI gemeten inflatie tijdens 2006/2007 wordt voor deze ramingen geen rekening gehouden; hoe dan ook zou een positieve inflatie het aantal passagiers doen afnemen dat met het maximum in 2007 overeenkomt.

(9) Ter herinnering: het aantal passagiers dat in 2004, 2005 en 2006 van de luchthaven gebruik heeft gemaakt, bedroeg respectievelijk 2,03, 1,87 en 2,17 miljoen.

(1) Brief van de Belgische autoriteiten van 19 december 2003.

(2) Artikel 11 van de domaniale subconcessieovereenkomst van 15 april 2002.

(3) Besluit van de Waalse minister van Economie dat aan de brief van de Belgische autoriteiten van 19 december 2003 was gehecht.

mis à sa disposition par la Sowaer dans l'exécution des services liés à la protection contre l'incendie, la sécurité du trafic au sol et du site aéroportuaire" (vert.: „kosten voor het gebruik van de door Sowaer ter beschikking gestelde luchthaventerreinen, -gebouwen en -infrastructuur bij de uitvoering van de diensten die verband houden met brandbestrijding, de verkeersveiligheid op de grond en op het luchthavencomplex”).

58. Wat die subsidies betreft, zijn de bedragen die in de begrotingen van het Gewest voor 2010 en 2011 staan ingeschreven als „Subvention à BSCA lui permettant d'assurer des missions de service public dans le cadre de l'exploitation des aéroports” (vert.: „Subsidie voor BSCA die haar in staat stelt de openbardienstverlening in het kader van de exploitatie van de luchthavens op zich te nemen”), respectievelijk 10 150 000 (1) en 10 353 000 EUR. Bovendien werd de in 55 vermelde vrijstellingsclausule in de dienstenovereenkomst van 2006 overgenomen (2). Voorts geven de Belgische autoriteiten in hun brief van 21 september 2011 aan dat „l'équilibre financier global fixé en 2002 est donc maintenu dans la convention de 2006” (vert.: „het in 2002 vastgelegde algemene financiële evenwicht bijgevolg in de overeenkomst van 2006 wordt behouden”). Rekening houdende met de informatie waarover zij beschikt, begrijpt de Commissie op dit moment dan ook dat de sinds 2006 door het Gewest aan BSCA overgemaakte bedragen overeenkomen met het vaste forfaitaire bedrag van de bijdrage, zoals in de situatie vóór 2006.

59. Bovendien hebben de Belgische autoriteiten in hun antwoord van 21 september 2011 aangegeven dat het vaste gedeelte van de bijdrage die BSCA in 2009 aan Sowaer moest betalen, 10 150 000 EUR bedroeg. In de begroting van het Waals Gewest voor 2009 wordt dan weer een bedrag van 10 750 000 EUR als subsidie (zie hierboven) voor BSCA aangegeven.

60. Ten slotte zijn BSCA en Sowaer, met het oog op de verwerving van nieuwe terreinen door Sowaer en de daarmee gepaard gaande uitbreiding van het toepassingsbereik van de dienstenovereenkomst, overeengekomen dat BSCA vanaf 2009 een aanvullend jaarlijks bedrag van [...] EUR per extra vierkante meter (3) aan Sowaer overmaakt, overeenkomstig aanhangsel 1 van 27 mei 2009 bij de dienstenovereenkomst. Die aanvullende bedragen beliepen 591 EUR in 2009 en 1 206 EUR in 2010.

(1) Zie http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2009_2010/BUDGET/bud05.pdf page 71 en <http://spw.wallonie.be/budget/Ministre%20Antoine/AN%20DO%201404.htm> (laatste raadpleging op 17 januari 2012).

(2) In artikel 12.3 van de dienstenovereenkomst van 4 april 2006 wordt gestipuleerd dat „BSCA bénéficiera d'une exemption de paiement du prix des services à concurrence de la compensation financière de la Région Wallonne dont elle ne percevrait pas ou plus le paiement, pour une raison non fautive ou indépendante de sa volonté” (vert.: „BSCA een vrijstelling van betaling van de prijs voor de diensten zal genieten voor een bedrag ter grootte van de financiële vergoeding van het Waals Gewest die zij niet (meer) zou ontvangen, vanwege een oorzaak buiten haar fout of wil om”).

(3) Dit bedrag wordt jaarlijks met 2 % geïndexeerd. Het is van toepassing op de terreinen die aan de door de subconcessie ingenomen oppervlakte werden toegevoegd vanaf het moment dat Sowaer ze verwierf.

61. Gelet op die opmerkingen worden de daadwerkelijk door BSCA aan Sowaer overgemaakte bijdragen zoals berekend door de Commissie, samengevat in tabel 12, rekening houdende met de vergoedingen die het Gewest aan BSCA heeft overgemaakt voor overdracht aan Sowaer.

Tabel 12

Door BSCA aan Sowaer overgemaakte bijdragen op grond van de subconcessie- en dienstenovereenkomst (in EUR)

Jaar	Vast gedeelte	Variabel gedeelte	Totale bijdragen	Nettobijdragen
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

Buiten de vaste en variabele gedeelten bevatten de totale bijdragen het extra bedrag in verband met de uitbreiding van het toepassingsbereik van de dienstenovereenkomst vanaf 2009, zoals aangegeven in punt 60.

Voor de nettobijdragen wordt rekening gehouden met de overdrachten van het Gewest aan BSCA die uiteindelijk voor Sowaer bestemd zijn. Bij ontstentenis van aanvullende informatie is de Commissie, zoals hierboven aangegeven, van oordeel dat het vaste gedeelte systematisch door het Waalse Gewest werd gecompenseerd. De hierboven aangegeven nettobijdragen zijn dus identiek met de totale bijdragen waarvan het vaste gedeelte werd afgetrokken.

4.1.4. Bepaalde met de luchthavenactiviteit verband houdende diensten ten laste genomen door het Gewest

62. Het Gewest neemt een bedrag ten laste dat overeenkomt met de uitgaven van de Waalse luchthavens voor een bepaald aantal diensten die door de Belgische autoriteiten als zijnde van algemeen belang worden beschouwd. Zo wordt in de concessieovereenkomst van 9 juli 1991 bepaald dat het Gewest „le coût des services incendie et entretien” (vert.: „de uitgaven voor brandbestrijdings- en onderhoudsdiensten” (4)) ten laste zal nemen. De brandbestrijdingsdienst wordt gedefinieerd onder verwijzing naar de normen van de ICAO (5). Volgens de definitie van de onderhoudsdienst moet die BSCA in staat stellen „le service technique d'entretien des bâtiments, des pistes, des abords, du charroi, etc.” (vert.: „de technische dienst voor het onderhoud van de gebouwen, de start- en landingsbaan, de omgeving van de luchthaven, de voertuigen, enz.” (6)) te verzorgen, alsook „l'entretien des terrains, bâtiments et équipements des bâtiments et des matériels incorporés à la concession ou mis à sa disposition de manière à ce qu'ils conviennent toujours à l'usage auxquels ils sont destinés” (vert.: „het onderhoud van de terreinen, de

(4) Artikel 25 van het aan de genoemde overeenkomst gehechte lastenboek.

(5) Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (International Civil Aviation Organization).

(6) Artikel 12 van het lastenboek.

- gebouwen en hun uitrusting, en van het materiaal, in de concessie opgenomen of ter beschikking gesteld, zodat zij altijd geschikt zijn voor het gebruik waarvoor zij bestemd zijn" ⁽¹⁾).
63. In die overeenkomst wordt tevens bepaald dat jaarlijks een voorbegroting dient te worden ingediend, alsook dat een afzonderlijke exploitatierekening voor de brandbestrijdings- en onderhoudsdiensten dient te worden gehouden.
64. In aanhangsel 3 van 29 maart 2002 bij de concessieovereenkomst worden de vergoedingsmodaliteiten voor de brandbestrijdings- en onderhoudsdiensten gedefinieerd, waarbij met name in een maandelijks betaling van de vergoeding wordt voorzien. De aard van de gedekte kosten wordt evenwel niet wezenlijk gewijzigd ⁽²⁾.
65. In aanhangsel 5 van 10 maart 2006 bij de concessieovereenkomst wordt met name het onderhoud uit de inschrijvingen in de begroting van het Waals Gewest ⁽³⁾ geschrapt, maar wordt het regelmatige onderhoud van het complex bij „les services liés à la sécurité” (vert.: „de diensten in verband met de veiligheid” ⁽⁴⁾) ondergebracht. Voor 2006 wordt een maximum van 5 774 000 EUR voor de vergoeding met betrekking tot die opdrachten vastgesteld, dat jaarlijks wordt geïndexeerd. In het aanhangsel wordt eveneens verduidelijkt dat het bedrag van de financiële vergoeding vóór juli 2009 moet worden herzien. De Commissie heeft geen informatie over die herziening.
- ⁽¹⁾ Artikel 19 van het lastenboek.
- ⁽²⁾ In artikel 5 van het aanhangsel worden ook de onderhoudsopdrachten gedefinieerd als „l'entretien des terrains, bâtiments et équipements, ouvrages et matériels mis à sa disposition et affectés aux missions de services concédés, de manière à ce qu'ils conviennent toujours à l'usage auxquels ils sont destinés” (vert.: „het onderhoud van terreinen, gebouwen en uitrusting, werken en materiaal, ter beschikking gesteld en ingedeeld bij de in concessie gegeven diensten, zodat zij altijd geschikt zijn voor het gebruik waarvoor zij bestemd zijn”).
- ⁽³⁾ Artikel 1 van aanhangsel 5, waarin het onderhoud wordt geschrapt uit het pakket diensten waarvan de financiële vergoeding in de begroting van het Gewest is ingeschreven, maar „la sécurité du trafic au sol et du site aéroportuaire” (vert.: „de verkeersveiligheid op de grond en op het luchthavencomplex”) erin wordt opgenomen.
- ⁽⁴⁾ Artikel 4 van aanhangsel 5, waarin wordt aangegeven dat in een financiële vergoeding is voorzien voor „les services liés à la sécurité du trafic au sol et du site aéroportuaire, qui incluent l'entretien courant du site aéroportuaire, le service technique d'entretien des bâtiments, des pistes, des abords et du charroi, les petits travaux d'asphaltage, d'entretien courant et de réparation de la piste et des accès, l'entretien et la maintenance opérationnelle de l'éclairage et du balisage de la piste, les travaux de fauchage, le dégommeage de la piste et son marquage, le déneigement et tout autre service garantissant la sécurité du trafic au sol, du site aéroportuaire et des infrastructures (...)” (vert.: „de diensten die verband houden met de verkeersveiligheid op de grond en op het luchthavencomplex, waaronder het regelmatige onderhoud van het luchthavencomplex, de technische dienst voor het onderhoud van de gebouwen, de start- en landingsbaan, de omgeving van de luchthaven en de voertuigen, kleine asfalteringswerken, regelmatig onderhoud en reparatie van de start- en landingsbaan en van de toegangen, het operationele onderhoud van de verlichting en van de bekabeling van de start- en landingsbaan, maaiwerkzaamheden, het verwijderen van rubbersporen op (de markeringen van) de start- en landingsbaan, het sneeuwvrijmaken en elke andere dienst die de verkeersveiligheid op de grond en op het luchthavencomplex en de veiligheid van de infrastructuur garandeert (...)).
66. In aanhangsel 6 van 15 januari 2008 bij de concessieovereenkomst wordt „le suivi et l'enregistrement des vols, la planification des vols prévisionnels, le marshaling et la sûreté” (vert.: „de follow-up en de registratie van vluchten, de planning van voorlopige vluchten, de marshalling en de beveiliging” ⁽⁵⁾) toegevoegd aan de diensten waarvoor het Gewest in een financiële vergoeding voorziet. Voorts wordt verzekerd dat die vergoeding ook na 2010 zal worden toegekend. Het bedrag van voornoemde vergoeding komt boven op het voormelde maximum, dat onveranderd blijft, maar slechts wordt toegepast op de diensten die verband houden met brandbestrijding en de veiligheid van het verkeer en van het complex.
67. De financiering van die aanvullende opdracht wordt sinds 2009 gegarandeerd door Sowaer, krachtens een wijziging van haar maatschappelijk doel tijdens de algemene vergadering van 19 juni 2008. Het bedrag dat uit hoofde van de beveiligingsopdrachten voor de luchthavens van Charleroi en Luik door het Gewest aan Sowaer werd overgemaakt, beliep 7 800 000 EUR voor elk van de boekjaren 2009 en 2010 en 7 956 000 EUR in 2011 ⁽⁶⁾. De Commissie beschikt niet over informatie betreffende de bedragen die daadwerkelijk werden overgemaakt aan BSCA of aan BSCA-Security, haar gemeenschappelijke dochteronderneming met het Gewest, voor de uitvoering van die beveiligingsopdrachten op de luchthaven van Charleroi.
68. Rekening houdende met die opmerkingen heeft de Commissie alle door BSCA uit hoofde van de begrotingslijn „Remboursement par la Région des dépenses engagées pour les services „incendie et entretien” de l'aéroport de Charleroi en exécution de la convention de concession entre BSCA et la Région” (vert.: „Terugbetaling door het Gewest van de uitgaven voor de diensten „brandbestrijding en onderhoud” van de luchthaven van Charleroi tot uitvoering van de concessieovereenkomst tussen BSCA en het Gewest”) geïnde subsidies in tabel 13 samengevat.

Tabel 13

Door het Waals Gewest aan BSCA uitgekeerde subsidies voor de diensten brandbestrijding en onderhoud ⁽⁷⁾ (in miljoen EUR)

Jaar	Bedragen
2000	2 479
2001	2 598
2002	3 201

⁽⁵⁾ Artikel 7 van aanhangsel 6.

⁽⁶⁾ Zie <http://spw.wallonie.be/budget/Depenses/do14.htm>

⁽⁷⁾ Zie http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2008_2009/BUDGET/bud11.pdf blz. 53 e.v., http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2006_2007/BUDGET/bud04.pdf blz. 20 e.v., http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2004_2005/BUDGET/bud22.pdf blz. 124 e.v., http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2002_2003/BUDGET/bud05.pdf blz. 80 e.v., en http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2000_2001/BUDGET/bud07.pdf blz. 86 e.v. Bij die cijfers zijn de bedragen die uit hoofde van de follow-up en de registratie van vluchten, de planning, de marshalling en de beveiliging werden betaald, niet inbegrepen (zie punt 66).

Jaar	Bedragen
2003	4 288
2004	5 182
2005	5 650
2006	5 774
2007	5 774
2008	5 993
2009	6 148
2010	6 148
2011	6 730

4.1.5. Door Sowaer onderschreven kapitaalsverhoging

69. In het kader van de ontwikkelingsplannen van BSCA, en in het bijzonder in het kader van de onderhandeling over de akkoorden van 2001 met Ryanair, werd in een strategische nota aan de raad van bestuur van BSCA aangegeven dat „BSCA devrait, au terme des trois prochaines années accumuler 164 millions de pertes. Ses fonds propres au 31/12/2003 devraient dès lors être réduits à 23 millions de francs, soit moins de 20 % du capital actuel de 153 millions de francs [belges]. C'est pourquoi, une augmentation de capital de 5 millions d'euros doit être prévue afin d'éviter de se retrouver dans une situation précaire.” (vert.: „BSCA in de loop van de drie volgende jaren vermoedelijk 164 miljoen verlies zou lijden. De eigen middelen op 31.12.2003 zouden dan tot 23 miljoen frank gedaald zijn, d.w.z. minder dan 20 % van het huidige kapitaal van 153 miljoen [Belgische] frank. Daarom moet het kapitaal met 5 miljoen EUR worden verhoogd om te voorkomen dat men in een hachelijke situatie terechtkomt.”).

70. Het Gewest had in zijn besluit van 23 mei 2001 het financieel plan 2001-2004 van Sowaer reeds bekrachtigd, en met name het beginsel van opeenvolgende kapitaalinjecties in de beheersmaatschappijen van de Waalse luchthavens⁽¹⁾. Het financieel plan van Sowaer op dat moment voorzag in „une prise de participation dans BSCA à hauteur de +/- 60 millions de bef [...] et ensuite réparti sur 3 ans, 3 fois 30 millions (capital de 600 millions et participation Sowaer 25 % soit 150 millions)” (vert.: „een deelneming in BSCA van +/- 60 miljoen BEF [...] en daarna verdeeld over drie jaar, drie keer 30 miljoen (kapitaal van 600 miljoen en deelneming Sowaer 25 %, d.w.z. 150 miljoen)”), dus een kapitaalinjectie van 3,718 miljoen EUR verdeeld over drie jaar. Desalniettemin werd de kapitaalsverhoging in één keer uitgevoerd, op 3 december 2002, en de rekeningen van BSCA tonen aan dat het geplaatste kapitaal volledig werd gestort; So-

⁽¹⁾ In het financieel plan wordt vermeld dat „le développement envisagé pour BSCA et SAB va nécessiter des augmentations de capital propre importantes (outre les financements extérieurs) et donc un suivi de la part de Sowaer” (vert.: „de voor BSCA en SAB beoogde ontwikkeling aanzienlijke verhogingen van het eigen kapitaal zal vereisen (naast de externe financiering) en bijgevolg door Sowaer moet worden opgevolgd”).

waer heeft dus een bedrag van 3,809 miljoen EUR in geld ingebracht, in ruil voor 49,23 % van de aandelen in BSCA⁽²⁾.

71. In zijn onderzoek van het bedrijfsplan van 2002 wijst consultant Deloitte & Touche erop dat het Gewest/Sowaer als particuliere investeerder had gehandeld, daar, rekening houdende met de verwachte resultaten van BSCA voor de periode 2001-2010, de in BSCA geïnvesteerde middelen een investeringsrendement van 27 % moesten opleveren⁽³⁾.

4.2. Maatregelen van het Gewest en BSCA ten gunste van Ryanair

72. De maatregelen die in het kader van deze uitbreiding van de procedure worden onderzocht, zijn:

— de toegang tot de door BSCA geleverde luchthavendiensten, voor zover de voorwaarden voor dit gebruik die voortkomen uit de mogelijke steun die door het Gewest en Sowaer aan BSCA werd toegekend (zie deel 4.1) Ryanair een selectief economisch voordeel opleveren of opgeleverd hebben dat niet in het besluit tot inleiding van de procedure van de procedure was vastgesteld, alsook;

— het voorlopige commerciële kader van 2004, de opeenvolgende akkoorden van 2005 en 2010, alsmede de overdracht van de aandelen van BSCA in Promocy aan Ryanair.

4.2.1. Ministerieel besluit van 11 juni 2004 en voorlopig commercieel kader

73. Na de beschikking van 2004 werd op 11 juni 2004 een ministerieel besluit van het Gewest vastgesteld tot vermindering, bij wijze van promotie, van de bijdragen die verschuldigd zijn voor de landing van luchtvaartuigen op de luchthaven van Charleroi. Dat besluit is op 13 februari 2004 met terugwerkende kracht in werking getreden. In het besluit werd bepaald dat de bijdrage voor de landing van een luchtvaartuig dat een regelmatige lijn bedient bij wijze van promotie voor alle luchtvaartmaatschappijen op 1 EUR per passagier werd vastgelegd. Die algemene vermindering gold slechts voor een duur van zesendertig maanden vanaf de inwerkingtreding van het besluit.

⁽²⁾ Op de andere aandelen die de kapitaalsverhoging met zich bracht, hebben bepaalde minderheidsaandeelhouders voor een totaalbedrag van ongeveer 133 000 EUR ingetekend: de ondernemingen SONACA, Carolo Parking en Igretec.

⁽³⁾ Volgens het rapport van Deloitte & Touche „il ressort de cette analyse que la rentabilité annuelle moyenne des fonds investis sur la base du business plan corrigé et sur une période prévisionnelle de 10 ans s'élève à 27 %” (vert.: „blijkt uit dit onderzoek dat de gemiddelde jaarlijkse rentabiliteit van de geïnvesteerde middelen op basis van het gecorrigeerde bedrijfsplan en over een verwachte periode van tien jaar 27 % bedraagt”), en dat „ce taux de rendement doit être comparé à un taux pour le risque de marché pour ce type d'activités à 15 % par an” (vert.: „dit rendement vergeleken moet worden met een percentage voor het marktrisico voor dit soort activiteiten van 15 % per jaar”).

74. Bij brief van 24 juni 2004 ⁽¹⁾ (hierna „**de brief van 2004**” genoemd) heeft BSCA zich er jegens Ryanair toe verbonden de voorwaarden van de akkoorden van 2001 tot 31 maart 2006 te blijven toepassen. Daarbij garandeerde BSCA de maatschappij met name een totale kostprijs van 5 EUR per vertrekkende passagier voor gebruikmaking van de luchthavendiensten (zie tabel 7). De voorwaarde voor dat voorlopige commerciële kader was dat het maximum van 2 miljoen passagiers per jaar voor alle luchthavenactiviteiten samen niet zou worden overschreden ⁽²⁾; op basis van de informatie waarover zij beschikt, begrijpt de Commissie evenwel dat de aan Ryanair aangeboden voorwaarden, gelet op de lichte overschrijding van dat maximum die in 2004 werd opgetekend ⁽³⁾, niet gewijzigd werden in 2004 en 2005.

4.2.2. Aanhangsel van 2005 bij het contract van 2001

75. Bij decreet van 3 februari 2005 heeft het Gewest de bevoegdheid tot vaststelling van de luchthavenbijdragen aan de luchthavenbeheerders overgedragen, waaronder BSCA ⁽⁴⁾. BSCA heeft bijgevolg op 9 december 2005 een nieuw commercieel akkoord aan Ryanair voorgesteld, dat die laatste aanvaardde en dat op 1 april 2006 van kracht werd (hierna „het aanhangsel van 2005” genoemd) voor de periode van 1 april 2006 tot 31 december 2015, en dat in het bijzonder betrekking had op de tarieven voor grondafhandelingsdiensten.

76. Dit nieuwe akkoord past in het kader van een meer algemene herziening van het systeem voor de door BSCA gefactureerde bijdragen. Vanaf 1 april 2006 werd het algemene tarief voor door BSCA in rekening gebrachte landingsbijdragen daadwerkelijk op 2 EUR per vertrekkende

passagier ⁽⁵⁾ vastgesteld, en overeenkomstig tabel 14 werd een systeem van jaarlijkse kortingen ingericht.

Tabel 14

Kortingen op landingsbijdragen van toepassing op alle maatschappijen op de luchthaven van Charleroi vanaf 1 april 2006 ⁽⁶⁾

Kortingen op jaarbasis		
Kortingspercentage	Vanaf # vertrekkende passagiers	Tot # vertrekkende passagiers
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	—

77. Volgens de voorwaarden van het aanhangsel van 2005 liggen de tarieven voor grondafhandeling die van toepassing zijn op de activiteiten van Ryanair tot 2015 vast overeenkomstig tabel 15. Ryanair is overigens onderworpen aan een bijdrage voor toegang tot de infrastructuur, de zogenoemde „[...]”. De Commissie stelt echter vast dat de daadwerkelijk door Ryanair betaalde bedragen per passagier, overeenkomstig 15, identiek zijn aan die uit het contract van 2001 ⁽⁷⁾, met uitzondering van het jaar 2007.

Tabel 15

Bijdragen van toepassing op Ryanair krachtens het aanhangsel van 2005 ⁽⁸⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Landingsbijdrage			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bijdrage per passagier			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Grondafhandeling			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Toegang tot de infrastructuur			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Brief die met een schrijven van de Belgische autoriteiten van 13 september 2004 aan de Commissie werd verstrekt. Deze brief kwam er na een op 8 april 2004 afgesloten „Memorandum of Intent” (MOI).

⁽²⁾ Punt 3b van de brief van 24 juni 2004.

⁽³⁾ Het totale aantal passagiers dat in 2004 van de luchthaven gebruik heeft gemaakt, bedroeg 2 034 140 (zie tabel 1).

⁽⁴⁾ De artikelen 35 en 36 van het decreet van 3 februari 2005 betreffende de economische heropleving en de administratieve vereenvoudiging. Deze bepalingen werden op de luchthaven van Charleroi toegepast door aanhangsel 4 bij de concessieovereenkomst van 1991 tussen het Gewest en BSCA, waarin artikel 1 stipuleert dat „le concessionnaire fixe et perçoit auprès des usagers le montant des redevances aéronautiques dues pour l'utilisation de l'aéroport qu'il gère” (vert.: „de concessiehouder het bedrag van de luchtverkeersvergoedingen vaststelt en int dat verschuldigd is voor het gebruik van de luchthaven die hij beheert”).

⁽⁵⁾ Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd en bedraagt 2,12 EUR per vertrekkende passagier in 2011.

⁽⁶⁾ Brief van de Belgische autoriteiten van 14 juli 2011 en <http://www.charleroi-airport.com/nl/b2b/luchthavenvergoedingen-voor-lijnvluchten/lijnvluchtencharters/index.html>

⁽⁷⁾ De voorspellingen van het Gewest houden geen rekening met de jaarlijkse indexering van de landingsbijdragen, noch met de toename van het aantal Ryanair-passagiers boven 1,75 miljoen; die twee correcties hebben gevolgen die omgekeerd evenredig zijn met de in werkelijkheid door Ryanair betaalde bijdragen per passagier.

⁽⁸⁾ Bijdragen per vertrekkende passagier, overeenkomstig de gegevens die de Belgische autoriteiten in hun antwoord van 14 juli 2011 verschaften.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Netto totaalcijfer betaald door Ryanair			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vershil met het contract van 2001			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

De waarden van de landingsbijdrage zijn gebaseerd op het voorspelde aantal Ryanair-passagiers toen het aanhangsel in 2005 werd ondertekend.

4.2.3. Aanhangsel van 2010 bij het contract van 2001

78. Op 1 januari 2009 heeft BSCA een aanvullende bijdrage per passagier ingevoerd, te betalen door alle luchtvaartmaatschappijen die in Charleroi actief zijn, uit hoofde van de passagiers met beperkte mobiliteit (hierna „PRM-vergoeding” genoemd, naar „People with Reduced Mobility”). Aanhangsel 7 bij de concessieovereenkomst van 1991 tussen het Gewest en BSCA stelt laatstgenoemde in staat om overeenkomstig de geldende Europese verordening ⁽¹⁾ een dergelijke bijdrage vast te leggen. De PRM-vergoeding werd in 2009 op 0,195 EUR per vertrekkende passagier vastgelegd ⁽²⁾.
79. Een aanhangsel van 6 december 2010 bij het contract van 2001 (hierna „**het aanhangsel van 2010**” genoemd) werd via briefwisseling tussen BSCA en Ryanair overeengekomen. Het aanhangsel voorziet met name in een afwijking van het algemene niveau van de PRM-vergoeding, volgens dewelke Ryanair [...] EUR per passagier betaalt in 2010. Overigens voorzien de indexeringsmodaliteiten van de PRM-vergoeding in een vermindering van het tarief evenredig met de toename van het door Ryanair gegenereerde verkeer ⁽³⁾. De Commissie raamt de PRM-vergoeding voor Ryanair op ongeveer [...] EUR ⁽⁴⁾ per passagier voor 2011.
80. Overigens wordt volgens het aanhangsel van 2010 een vermindering van [...] EUR per passagier aan Ryanair toegekend op de tarifiering van de grondafhandeling. Volgens de Belgische autoriteiten ⁽⁵⁾ wordt die vermindering gerechtvaardigd „en raison d'économies d'échelles, de gains d'efficacité, et de la limitation des coûts, générés sur les services fournis à Ryanair (bornes d'enregistrement, réduction du ratio de bagages après l'introduction d'une redevance bagages, etc.)” (vert.: „door schaalvoordelen, toegenomen efficiëntie en beperking van de uitgaven voor de aan Ryanair geleverde diensten (incheckautomaten, vermindering van het volume bagage na de invoering van een bagagebijdrage, enz.)”).

4.2.4. Overdracht van de aandelen van BSCA in Promocy

81. Volgens de Belgische autoriteiten heeft BSCA op 31 maart 2010 ⁽⁶⁾ haar deelneming van 50 % in Promocy ⁽⁷⁾ aan

Ryanair overgedragen. Die overdracht zou tegen de historische prijs van 31 100 EUR hebben plaatsgevonden (d.w.z. 100 EUR per aandeel). Op 31 maart 2009 bedroeg het eigen kapitaal van Promocy 350 076 EUR ⁽⁸⁾.

5. BEOORDELING VAN DE MAATREGELEN

82. Overeenkomstig artikel 107, lid 1, VWEU zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt.
83. Om een maatregel als staatssteun te kunnen aanmerken, dient elk van de volgende voorwaarden te zijn vervuld: 1) met de betrokken maatregel wordt uit staatsmiddelen een voordeel verleend; 2) dit voordeel is selectief, d.w.z. het is specifiek voor bepaalde ondernemingen of producties, en 3) de betrokken maatregel vervalst de mededinging of dreigt deze te vervalsen en kan het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden.
84. In het volgende deel van het onderhavige besluit gaat de Commissie na of de hierboven beschreven maatregelen steun kunnen vormen ten behoeve van de luchthaven van Charleroi (BSCA) (deel 5.1) en/of de luchtvaartmaatschappij Ryanair (deel 5.2), om nadien in te gaan op de vraag van de verenigbaarheid van de betrokken steunmaatregelen (delen 5.3 en 5.4) en de mogelijke gevolgen van de onverenigbaarheid ervan (deel 5.5).

5.1. Is er sprake van steun aan BSCA in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU?

5.1.1. Het begrip „onderneming” in de zin van artikel 107 VWEU

85. In de bewoording van artikel 107, lid 1, VWEU dient een maatregel, om als staatssteun te kunnen worden aangemerkt, „bepaalde ondernemingen of bepaalde producties” te begunstigen. Volgens vaste rechtspraak van het Hof van Justitie omvat het begrip „onderneming” elke entiteit die een economische activiteit uitoefent, ongeacht de rechtsvorm ervan en de wijze waarop deze wordt gefinancierd ⁽⁹⁾. Voorts is het vaste rechtspraak van het Hof dat elke activiteit die bestaat in het aanbieden van goederen en diensten op een bepaalde markt, een economische activiteit is ⁽¹⁰⁾.

⁽¹⁾ Verordening (EG) 1107/2006 van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, PB L 204 van 26.7.2006, blz. 1.

⁽²⁾ Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd, zie <http://www.charleroi-airport.com/nl/b2b/luchthaven-vergoedingen-voor-lijnvluchten/lijnvluchtencharters/index.html>

⁽³⁾ [...] Het aantal Ryanair-passagiers 2009 bedraagt 3 289 725 EUR.

⁽⁴⁾ Deze berekening van de Commissie is gebaseerd op het aantal Ryanair-passagiers in 2010, namelijk 4 255 578.

⁽⁵⁾ Antwoord van de Belgische autoriteiten van 21.9.2011.

⁽⁶⁾ Volgens de informatie die de Belgische autoriteiten op 14 juli 2011 hebben verstrekt.

⁽⁷⁾ Promocy was de joint venture tussen BSCA en Ryanair die uit hoofde van de akkoorden van 2001 werd opgericht, zie deel 3.1.2.

⁽⁸⁾ Jaarrekening 2009 BSCA, bijlage C.5.5.1 (blz. 18.).

⁽⁹⁾ Arrest van 12 september 2000, gevoegde zaken C-180/98 tot C-184/98, Pavel Pavlov e.a. / Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten, Jurispr. 2000, blz. I-6451.

⁽¹⁰⁾ Arrest van 16 juni 1987, zaak 118/85, Italië/Commissie, Jurispr. 1987, blz. 2599, punt 7; arrest van 18 juni 1998, zaak C-35/96, Commissie/Italië, Jurispr. 1998, blz. I-3851, punt 36; arrest-Pavlov, reeds aangehaald, punt 75.

86. In dat verband doet de Commissie opmerken dat de luchthaven van Charleroi commercieel wordt geëxploiteerd door BSCA. Bijgevolg is BSCA - ten minste wat de exploitatie van de luchthaven betreft - een onderneming in de zin van het EU-mededingingsrecht.
87. In zijn arrest in de zaak van de luchthaven Leipzig-Halle heeft het Gerecht bevestigd dat de exploitatie tegen vergoeding van een luchthaven een economische activiteit vormt, waarvan de activiteit bestaande in de aanleg van luchthaveninfrastructuur niet los mag worden gezien⁽¹⁾. Aangezien een luchthavenexploitant, ongeacht zijn rechtsvorm en de wijze waarop hij wordt gefinancierd, economische activiteiten verricht, is hij een onderneming in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU en valt hij dus onder de toepassing van de Verdragsregels betreffende staatssteun⁽²⁾. Ook heeft het Gerecht bevestigd dat de gevolgen - en niet de doelstellingen van het regionale, economische en vervoerbeleid die met de aanleg of de uitbouw van luchthaveninfrastructuur worden nagestreefd - relevant zijn om te bepalen of er sprake is van een economische activiteit⁽³⁾.
88. De vraag of er voor bepaalde diensten een markt bestaat, kan afhangen van de wijze waarop deze diensten in de betrokken lidstaat zijn georganiseerd⁽⁴⁾. De staatssteunregels zijn alleen van toepassing wanneer een bepaalde activiteit in een marktomgeving wordt aangeboden. Het economische karakter van bepaalde diensten kan dus verschillen van lidstaat tot lidstaat. Bovendien kan, door politieke keuzes of als gevolg van economische ontwikkelingen, de classificatie van een bepaalde dienst metertijd veranderen.
89. Zo was het tot het arrest-Aéroports de Paris vaste praktijk van de Commissie om de activiteit van de uitbouw en het beheer van luchthaveninfrastructuur niet te beschouwen als een economische activiteit die onder de toepassing van artikel 107, lid 1, VWEU kon vallen⁽⁵⁾. Na het arrest-Aéroports de Paris heeft de Commissie geconstateerd dat deze activiteit, als gevolg van de geleidelijke liberalisering van de markt, een economische activiteit was geworden. Sindsdien is de Commissie van oordeel dat de maatregelen die vóór het arrest-Aéroports de Paris werden genomen met betrekking tot de ontwikkeling en het beheer van luchthaveninfrastructuur, geen staatssteun vormen.
90. Op grond van het arrest van 2008 in de zaak van de luchthaven van Charleroi doet de Commissie ook opmerken dat het Gewest zelf ook een economische activiteit uitoefent aangezien het - rechtstreeks of via BSCA - betrokken is bij het operationele beheer van de luchthaven en uit dit beheer inkomsten kan putten. Het Gewest en BSCA vormen een economische entiteit - d.w.z. een onderneming - waar het gaat om de behoeften inzake het beheer van de luchthaven.
91. Toch zijn niet alle activiteiten van een luchthavenbeheerder noodzakelijkerwijs van economische aard. Bijgevolg dient te worden bepaald in hoeverre de verschillende activiteiten al dan niet economische activiteiten zijn⁽⁶⁾.
92. Zo heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie bevestigd dat activiteiten die normaal gesproken tot de verantwoordelijkheid van de Staat behoren bij het uitoefenen van zijn overheidsprerogatieven, geen economisch karakter hebben⁽⁷⁾. Deze activiteiten omvatten met name de veiligheid, de luchtverkeersleiding, de politie en de douane⁽⁸⁾. De financiering van die activiteiten mag alleen dienen om de daaruit voortvloeiende kosten te vergoeden en mag niet voor andere economische activiteiten worden bestemd⁽⁹⁾.
93. Het is vaste beschikkingspraktijk van de Commissie⁽¹⁰⁾ dat de financiering van tot de overheidsprerogatieven behorende opdrachten of van infrastructuur die voor die opdrachten noodzakelijk is, geen staatssteun vormt.
- 5.1.1.1. Het meerjaren investeringsprogramma
94. Zoals in de punten 87 e.v. is herhaald, mag de bouw van luchthaveninfrastructuur in beginsel niet los worden gezien van de economische activiteit van de exploitatie van de luchthaven. Zo is de Commissie, naar analogie met de in 90 ontwikkelde redenering, van mening dat Sowaer - en het Waals Gewest via Sowaer - economische activiteiten uitoefenen en één economische entiteit - d.w.z. een onderneming - vormen voor zover zij betrokken zijn bij het patrimoniale beheer van het terrein, de ontwikkeling, het onderhoud en de financiering van de luchthaveninfrastructuur of bij het verrichten van met de exploitatie van de luchthaven verband houdende diensten van economische aard.

⁽¹⁾ Arrest van 24 maart 2011, gevoegde T-443/08 en T-455/08, Freistaat Sachsen, Land Sachsen-Anhalt, Mitteldeutsche Flughafen AG en Flughafen Leipzig-Halle GmbH / Commissie, („Luchthaven Leipzig-Halle”) (nog niet bekendgemaakt in de Jurispr.), punten 93, 95, 100 en 119. Zie ook het arrest van 12 december 2000, zaak T-128/98, Aéroports de Paris / Commissie, Jurispr. 2000, blz. II-3929, bevestigd door het arrest van 24 oktober 2002, zaak C-82/01 P, Aéroports de Paris / Commissie, Jurispr. 2002, blz. I-929, en het arrest van 17 december 2008, zaak T-196/04, Ryanair Ltd / Commissie, Jurispr. 2008, blz. II-3643, punt 88.

⁽²⁾ Arrest van 17 februari 1993, gevoegde zaken C-159/91 en C-160/91, Chr. Poucet / Assurances générales de France (AGF) en Caisse mutuelle régionale du Languedoc-Roussillon (Camulrac) en D. Pistre / Caisse autonome nationale de compensation de l'assurance vieillesse des artisans (Cancava), Jurispr. 1993, blz. I-637.

⁽³⁾ Arrest-Luchthaven Leipzig-Halle, reeds aangehaald, punten 102 e.v.

⁽⁴⁾ Arrest-Poucet en Pistre, reeds aangehaald.

⁽⁵⁾ Zaak T-128/98, reeds aangehaald.

⁽⁶⁾ Arrest van 19 januari 1994, zaak C-364/92, SAT Fluggesellschaft mbH / Eurocontrol, Jurispr. 1994, blz. I-43.

⁽⁷⁾ Arrest-SAT Fluggesellschaft, reeds aangehaald.

⁽⁸⁾ Besluit van de Commissie van 19 maart 2003 betreffende steunmaatregel N 309/02 - Frankrijk - Veiligheid van de luchtvaart - Schadeloosstelling als gevolg van de aanslagen van 11 september 2001 (PB C 148 van 25.6.2003, blz. 7).

⁽⁹⁾ Arrest van 18 maart 1997, zaak C-343/95, Diego Cali & Figli Srl / Servizi ecologici porto di Genova SpA (SEPG), Jurispr. 1997, blz. I-1547; besluit van de Commissie betreffende steunmaatregel N 309/2002, reeds aangehaald, en besluit van de Commissie van 16 oktober 2002 betreffende steunmaatregel N 438/2002 - België - Subsidies voor de havenbedrijven voor de uitvoering van overheidstaken (PB C 284 van 21.11.2002, blz. 2).

⁽¹⁰⁾ Besluit van de Commissie betreffende steunmaatregel N 309/2002, reeds aangehaald, en arrest-Luchthaven Leipzig-Halle, reeds aangehaald, punt 98.

95. Wat betreft de bouw van de infrastructuurelementen van de luchthaven van Charleroi die opgenomen waren in het hierboven beschreven meerjareninvesteringsplan, zijn de Belgische autoriteiten echter van mening dat de beslissing over dit investeringsplan is gevallen vóór 12 december 2000, datum van het arrest-Aéroports de Paris. België is bijgevolg van mening dat dit besluit buiten het toepassingsbereik van artikel 107, lid 1, van het Verdrag valt aangezien dit besluit is genomen in een periode dat, volgens vaste praktijk van de Commissie, dit besluit niet geldt als economische activiteit en dus ook niet als het optreden van een marktspeler.
96. De Commissie is van mening dat zij de betrokken investeringen inderdaad bij haar beoordeling buiten beschouwing moet laten indien kan worden aangetoond dat de Waalse regering vóór 12 december 2000 onherroepelijke - juridisch bindende - toezeggingen heeft gedaan aan een derde ⁽¹⁾.
97. De Commissie doet in dit verband opmerken dat de besluiten van de Waalse regering van 20 juli en 8 november 2000 een ontwerp-programma vastleggen voor de investeringen die vereist zijn voor de toekomstige economische ontwikkeling van de activiteiten van de luchthaven van Charleroi. Wel is het zo dat de Waalse regering weliswaar „approuve le programme physique pluriannuel d'investissements 2000-2004 relatif à l'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud et le plan financier y afférent” (vert.: „goedkeuring geeft aan het fysieke meerjareninvesteringsprogramma 2000-2004 voor de luchthaven van Charleroi-Brussel Zuid en het betreffende financieel plan”), maar dat zij tegelijk opdracht geeft aan „le Ministre qui a la gestion aéroportuaire dans ses attributions et le Ministre du Budget de proposer le mécanisme financier ad hoc sur base de la programmation annuelle” (vert.: „de minister bevoegd voor het luchthavenbeleid en de minister van Begroting om een voorstel te doen voor een ad-hoc financieel mechanisme op basis van de jaarprogrammering”) ⁽²⁾. De Commissie merkt voorts op dat, in dit stadium, het investeringsprogramma het Waals Gewest grote flexibiliteit laat wat betreft de uitvoering ervan. In de uitgetrokken middelen en het tijdschema voor de investeringen hebben er nadien in de loop der jaren ingrijpende verschuivingen plaatsgevonden.
98. Zo diende de nieuwe terminal-Noord waarvan sprake in het ontwerp, moduleerbaar te zijn en diende de bouw ervan „impérativement progressive et réalisée en fonction du développement de l'activité réelle de l'aéroport et des besoins opérationnels qui en découlent” te zijn (vert.: „noodzakelijkerwijs geleidelijk te gebeuren en plaats te vinden afhankelijk van de ontwikkeling van de reële activiteit van de luchthaven en de operationele behoeften die daaruit voortvloeien”). Ook al lijkt het besluit om een nieuwe terminal te bouwen inderdaad binnen de Waalse regering te zijn genomen, toch staat momenteel niet vast dat de regering zich op 8 november 2000 op dwingende wijze heeft verbonden tot de bouw en/of financiering van een terminal met een welbepaalde capaciteit en binnen een welbepaalde termijn. Voorts is de financieringsmethode die toentertijd werd overwogen - d.w.z. via een maatregel van de Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT) - uiteindelijk opgegeven en werd gekozen voor financiering via Sowaer, een nieuw instrument dat pas bij de oprichting ervan op 1 juli 2001 met financiële middelen werd toegerust en dit voor slechts 75 miljoen EUR.
99. In dit stadium is de Commissie van oordeel dat het besluit van het Gewest van 8 november 2000 geen bindende toezegging ten aanzien van Sowaer kan vormen, omdat Sowaer op dat tijdstip nog niet bestond. Het ziet er dus naar uit dat het besluit om Sowaer op te richten, om haar te belasten met de opdracht de door de Waalse regering goedgekeurde investeringsprogramma's uit te voeren en om haar een dotatie van 75 miljoen EUR te geven, van ná 12 december 2000 dateert. Hetzelfde geldt voor de besluiten die uiteindelijk hebben geresulteerd in de kapitaalverhogingen van Sowaer. Ook al heeft België melding gemaakt van een toezegging van het Gewest aan BSCA, toch beschikt de Commissie niet over elementen op basis waarvan zij kan besluiten dat dit soort dwingende toezeggingen op 12 december 2000 bestond.
100. Volgens dezelfde gedachtegang lijkt het initiële besluit om de start- en landingsbaan tot 3 200 meter te verlengen in 2009 door de Waalse regering ter discussie te zijn gesteld toen zij een nieuw milieueffectrapport liet maken voor een verlenging van 2 550 naar 2 950 meter ⁽³⁾.
101. De Commissie heeft, in dit stadium, twijfel bij het dwingende karakter van het besluit van 8 november 2000 wat betreft het volledige meerjareninvesteringsprogramma en de overheidsfinanciering ervan. Bijgevolg ziet het er naar uit dat ná 12 december 2000 het Gewest, handelend als economische speler, het investeringsprogramma ingrijpend heeft (of had) kunnen wijzigen op het punt van de vereiste investeringen, de daarvoor uitgetrokken middelen, het tijdschema voor de uitvoering ervan of de concrete financieringsvoorwaarden, en dit gelet op overwegingen met betrekking tot het van deze investeringen verwachte financiële rendement.
102. Bijgevolg is de Commissie in dit stadium van oordeel dat de investeringen waarvoor ná 12 december 2000 dwingende besluiten zijn genomen, moeten worden betrokken in de beoordeling door de Commissie. Zij verzoekt de Belgische autoriteiten en belanghebbende derden hun opmerkingen op dit punt te maken en aan te geven of en zo ja waarom zij van mening zijn dat bepaalde van de betrokken infrastructuurelementen rechtstreeks verband houden met de uitoefening van overheidsprerogatieven.

⁽¹⁾ Arrest van 12 december 1996, zaak T-358/94, Compagnie nationale Air France / Commissie, Jurispr. 1996, blz. II-2109, punt 79; arrest van 14 januari 2004, zaak T-109/01, Fleuren Compost BV / Commissie, Jurispr. 2004, blz. II-127, punt 74; arrest van 2 december 2008, zaken T-362/05 en T-363/05, Nuova Agricast Srl en Cofra Srl / Commissie, Jurispr. 2008, blz. II-297*, punt 80, en arrest van 30 november 2009, gevoegde zaken T-427/04 en T-17/05, Franse Republiek en France Télécom SA / Commissie, Jurispr. 2009, blz. II-4315, punt 321.

⁽²⁾ Besluit van de Waalse regering van 8 november 2000.

⁽³⁾ Artikel in *La Nouvelle Gazette* van 9.11.2009, beschikbaar onder: <http://www.lanouvellegazette.be/regions/charleroi/2009-11-09/bscane-nouvelle-etude-d-incidence-739248.shtml> (geraadpleegd op 6.1.2012).

5.1.1.2. Door Sowaer ten voordele van BSCA vervulde opdrachten

103. De in deel 4.1.2 beschreven opdrachten worden uitdrukkelijk in verband gebracht met het „maatschappelijk doel”⁽¹⁾ van BSCA: „prendre en charge les différents aspects du développement commercial de l'aéroport de Charleroi”⁽²⁾ (vert.: „de verschillende aspecten van de commerciële ontwikkeling van de luchthaven van Charleroi voor zijn rekening nemen”). Bijgevolg is de Commissie van oordeel dat deze opdrachten onlosmakelijk verbonden zijn met de economische activiteit van de luchthaven-exploitatie.

5.1.1.3. Bepaalde door BSCA beheerde diensten ten laste genomen door het Gewest

104. België is van mening dat de hier in deel 4.1.4 beschreven opdrachten in hun geheel uitmaken van de uitoefening van de overheidsprerogatieven en bijgevolg geen economische activiteit vormen.

105. In dit stadium is de Commissie van oordeel dat, zoals hier verder wordt uiteengezet, de opdrachten waarmee Sowaer en BSCA worden belast wat betreft de veiligheid en de beveiliging van de luchthaven van Charleroi, verder kunnen gaan dan de activiteiten die tot de overheidsprerogatieven van het Gewest behoren, en - ten dele - een onderdeel kunnen zijn van het normale kader van de economische activiteit van het operationele beheer van de luchthaven.

106. Wat betreft de diensten „incendie et entretien” (vert.: „brandbestrijding en onderhoud”) zijn de Belgische autoriteiten van mening dat deze opdrachten in hun geheel behoren tot de activiteiten die verband houden met de veiligheid van de luchthavenactiviteiten⁽³⁾. Voor deze diensten gelden evenwel specifieke sectorale normen en aanbevelingen van de ICAO en zij lijken onmisbaar voor de normale economische activiteiten van een luchthaven. Bovendien blijken ook de andere Belgische ondernemingen verplicht te zijn om de nodige maatregelen te treffen - ten aanzien van de activiteiten die zij verrichten - om de veiligheid van burens, werknemers en klanten preventief te garanderen of, bij rampen, in afwachting van de komst van externe brandweerdiensten. Bepaalde ondernemingen (met name de zogenaamde Seveso-ondernemingen) moeten, evenals luchthavens, over een eigen brandweerdienst beschikken. Volgens de gegevens waarover de Commissie beschikt, moeten deze ondernemingen de kosten die deze maatregelen met zich brengen, uit hun eigen middelen financieren. Ook wijst de Commissie erop dat in dit stadium niet vaststaat dat alle Belgische luchthavens

deze kosten door de overheid vergoed krijgen, hetgeen een aanwijzing lijkt te zijn dat deze diensten niet vallen onder de opdrachten die behoren tot de overheidsprerogatieven van de Belgische autoriteiten.

107. Gelet op de beschrijving van de diensten die het Gewest ten laste neemt⁽⁴⁾, is de Commissie voorts van mening dat, evenals bij de aanleg of terbeschikkingstelling van luchthaveninfrastructuur, „l'entretien des terrains, bâtiments et équipements, ouvrages et matériels” (vert.: „het onderhoud van terreinen, gebouwen en uitrusting, werken en materiaal”) en het operationeel houden van de luchthaveninfrastructuur in beginsel activiteiten zijn die onlosmakelijk verbonden zijn met de economische activiteit van het luchthavenbeheer, voor zover de betrokken uitgaven niet tot de uitgaven behoren die onder de uitoefening van de overheidsprerogatieven van het Gewest vallen.

108. Bij gebreke van gedetailleerde jaargegevens over de kosten die door dit soort vergoeding worden gedekt, is de Commissie van oordeel dat de opdrachten waarop deze vergoeding ziet, activiteiten zijn die onlosmakelijk verbonden zijn met de economische activiteiten van luchthaven-exploitant BSCA. Zij verzoekt België en derden haar nadere gegevens te verschaffen ten aanzien van deze uitgaven, de betrokken activa en de (economische of in het kader van overheidsprerogatieven verrichte) activiteiten waarvoor deze zijn bestemd. Ingeval het activiteiten in het kader van overheidsprerogatieven betreft, wordt ook gevraagd nader aan te geven hoe deze uitgaven worden behandeld en vergoed voor andere ondernemingen in Wallonië en België, en met name voor de andere luchthavens.

109. Overigens worden nieuwe opdrachten, die door de Belgische autoriteiten worden beschouwd als verband houdende met de veiligheid en de beveiliging, ten laste genomen door BSCA en worden deze vanaf 2008 geheel of volledig door het Gewest vergoed⁽⁵⁾. Deze opdrachten die voordien door het Gewest zelf of door particuliere partijen werden uitgevoerd, zijn aan BSCA overgedragen, met een financiële vergoeding⁽⁶⁾.

110. Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2320/2002 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart⁽⁷⁾ wordt onder „beveiliging van de luchtvaart” verstaan een „combinatie van maatregelen en menselijke en natuurlijke hulpbronnen, bedoeld om de

⁽¹⁾ Dienstenovereenkomst van 1.4.2006, artikel 1.

⁽²⁾ Concessieovereenkomst van 1991, overweging 5.

⁽³⁾ In dat verband wijst de Commissie er in de eerste plaats op dat de opdrachten brandbestrijding, onderhoud of „beveiligingsdiensten” niet in reikwijdte zijn veranderd gedurende de periode 1991-2011. In dat verband heeft de Commissie vastgesteld dat in de begrotingslijn van het Waals Gewest die wordt gebruikt voor het uitkeren van de in 4.1.4 beschreven subsidies, tussen 2000 en 2011 steeds sprake is van „services incendie et entretien” (vert.: „brandbestrijdings- en onderhoudsdiensten”). Ondanks deze verschillen in terminologie, lijken de subsidies van het Gewest dus uiteindelijk dezelfde diensten en dezelfde kosten te dekken.

⁽⁴⁾ Zie deel 4.1.4.

⁽⁵⁾ Aanhangsel 6 van 15.1.2008 bij de concessieovereenkomst tussen BSCA en het Gewest; zie deel 4.1.5.

⁽⁶⁾ In bovengenoemd aanhangsel 6 is bepaald dat voor de periode 2008-2009 het Gewest „prend à sa charge l'ensemble des coûts liés à la sécurité du trafic au sol et du site aéroportuaire, au suivi et à l'enregistrement des vols, à la planification des vols prévisionnels, au Marshaling et à la sûreté” (vert.: „ten laste neemt alle kosten die verband houden met de verkeersveiligheid op de grond en op het luchthavencomplex, de follow-up en de registratie van de vluchten, de planning van voorlopige vluchten, de marshalling en de veiligheid”). Vanaf 2010 bedraagt het bedrag van de vergoeding maximaal het geïndexeerde bedrag van de vergoeding voor het voorgaande jaar.

⁽⁷⁾ PB L 355 van 30.12.2002, blz. 1.

burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden". De gemeenschappelijke basismethoden inzake beveiliging van het luchtverkeer zijn gebaseerd op document 30 van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) en worden omschreven in de bijlage bij diezelfde Verordening (EG) nr. 2320/2002.

111. Wat deze zaak betreft, merkt de Commissie op dat de reikwijdte van deze in 2008 door BSCA ten laste genomen activiteiten omvat „le suivi et l'enregistrement des vols, la planification des vols prévisionnels, [et] le marshaling" (vert.: „de follow-up en de registratie van vluchten, de planning van voorlopige vluchten, en de marshaling"), die in hoofdzaak lijken te behoren tot de normale dienstverlening op luchthavens en die niet beantwoorden aan de definitie van beveiligingsopdrachten zoals die zo-even nader is aangegeven. In dat verband is de Commissie, mede bij gebreke van gedetailleerde gegevens over de kosten die door dit soort vergoeding worden gedekt, van oordeel dat de opdrachten waarop deze vergoeding ziet, ook activiteiten zijn die onlosmakelijk verbonden zijn met de economische activiteiten van luchthavenexploitant BSCA.

112. De Commissie tekent aan dat de Belgische autoriteiten, voor zover deze van oordeel zijn dat het in deel 4.1.4 beschreven samenstel van maatregelen geen steunelementen bevat, niet hebben aangevoerd dat er sprake is van diensten van algemeen economisch belang in de zin van de Europese rechtspraak ter zake ⁽¹⁾ en de uitlegging die de Commissie daarvan heeft gegeven ⁽²⁾. Zij verzoekt België en belanghebbende derden hun opmerkingen op dit punt te maken.

5.1.1.4. Door Sowaer onderschreven kapitaalverhoging

113. Zoals in de inleiding tot deel 5.1.1 werd herhaald, is BSCA, wat betreft haar activiteiten inzake het commerciële beheer van de luchthaven van Charleroi, een onderneming in de zin van het EU-recht.

5.1.2. Specifiek economisch voordeel en het criterium van de voorzichtige investeerder handelend in een marktconomie

114. Om te beoordelen of een overheidsmaatregel steun vormt, dient te worden bepaald of de begunstigde onderneming met de betrokken maatregel een economisch voordeel verleend krijgt waardoor zij niet de kosten hoeft te dragen die normaal gesproken op haar eigen financiële middelen hadden moeten drukken, dan wel of zij een voordeel geniet dat zij onder normale marktomstandigheden niet had kunnen krijgen.

115. Met andere woorden, er dient bepaald te worden of een voorzichtig investeerder op dezelfde voorwaarden aan

dezelfde operaties had deelgenomen (het criterium van de voorzichtige investeerder handelend in een marktconomie). In dit verband dient te worden aangetekend dat „wanneer kapitaal onder met normale marktvoorwaarden overeenkomende omstandigheden, al dan niet rechtstreeks, door de staat ter beschikking van een onderneming wordt gesteld, dit niet als staatssteun kan worden aangemerkt" ⁽³⁾.

116. In dit stadium is de Commissie van oordeel dat met de volgende maatregelen mogelijk een specifiek economisch voordeel aan BSCA wordt verleend:

- de bouw, ontwikkeling en financiering, op kosten van het Waals Gewest en/of Sowaer, van de in het meerjareninvesteringsplan opgenomen luchthaveninfrastructuur en de terbeschikkingstelling van deze infrastructuur aan BSCA in ruil voor een algemene bijdrage in het kader van de concessieovereenkomst en nadien de domaniale subconcessie die het Gewest en Sowaer aan BSCA hebben verleend (zie de punten 121e.v.);

- het verrichten van diensten (groot onderhoud, reparaties, allerlei advies ...) door Sowaer ten behoeve van BSCA op grond van de eerste opdracht (zie de punten 124 e.v.) in ruil voor een algemene bijdrage;

- de operationele en/of financiële tenlasteneming door het Waals Gewest van de opdrachten inzake onderhoud, beveiliging en veiligheid die voortvloeien uit de normale economische activiteit van de luchthaven van Charleroi (zie de punten 131e.v.);

- de inschrijving op 3 december 2002 door Sowaer voor rekening van het Gewest, in het kader van de tweede opdracht, op een verhoging van het maatschappelijk kapitaal van BSCA (zie de punten 136 e.v.).

Gezamenlijke beoordeling van het optreden van het Gewest en van Sowaer

117. Staatssteun kan niet alleen rechtstreeks door de Staat worden verleend, maar ook door van overheidswege ingestelde of aangewezen publiek- of privaatrechtelijke beheersorganen ⁽⁴⁾.

118. Om te bepalen of met deze maatregelen al dan niet een economisch voordeel aan BSCA is verleend, dient de Commissie in beginsel een vergelijking te maken tussen het individuele optreden van Sowaer en van het Waals Gewest, of in voorkomend geval het gezamenlijke optreden van Sowaer en het Waals Gewest, en het gedrag van een particuliere investeerder in een marktconomie dat is ingegeven door rentabiliteitsvooruitzichten ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Arrest van 24 juli 2003, zaak C-280/00, Altmark Trans en Regierungspräsidium Magdeburg / Nahverkehrsgesellschaft Altmark, Jurispr. 2003, blz. I-7747, en arrest van 27 november 2003, gevoegde zaken C-34/01 tot C-38/01, Enirisorse SpA / Ministero delle Finanze, Jurispr. 2003, blz. I-14243.

⁽²⁾ PB C 8 van 11.1.2012, blz. 4.

⁽³⁾ Arrest-Stardust Marine, reeds aangehaald, punt 69.

⁽⁴⁾ Arrest-Stardust Marine, reeds aangehaald, punt 23.

⁽⁵⁾ Arrest van 21 maart 1991, zaak C-305/89, Italië/Commissie, Jurispr. 1991, blz. I-1603, punt 20 en arrest van 12 december 2000, zaak T-296/97, Alitalia - Linee aeree italiane SpA / Commissie, Jurispr. 2000, blz. II-3871, punt 84.

119. Met het oog op deze beoordeling is de Commissie - in dit stadium - van oordeel dat, in voorkomend geval, het optreden van 1) het Gewest, als eigenaar van de gronden in de luchthavenzone en als enige aandeelhouder van Sowaer, en 2) Sowaer, als concessiegever van de domaniale concessie voor de luchthavenzone, als eigenaar van de in de luchthavenzone gebouwde infrastructuur en als titularis van de door het Gewest aan Sowaer gedelegeerde opdrachten tezamen dienen te worden beoordeeld wanneer deze dezelfde door het Gewest aan Sowaer gedelegeerde activiteiten of opdrachten (domaniaal beheer van de luchthavenzone, gedelegeerde opdrachten op milieugebied) en van dezelfde luchthaven betreffen. Onder deze omstandigheden lijken Sowaer en het Gewest immers hun economische activiteiten gezamenlijk uit te oefenen, waarbij Sowaer als tussenpersoon voor het Gewest lijkt op te treden.
120. De Commissie verzoekt België en belanghebbende derden hun opmerkingen op dit punt te maken en haar alle elementen te verschaffen die dienstig kunnen zijn om het criterium van de voorzichtige investeerder handelend in een markteconomie te kunnen toepassen ⁽¹⁾.
- Terbeschikkingstelling van infrastructuur en verrichting van diverse diensten (zie de delen 4.1.1 tot en met 4.1.3)*
121. Om te kunnen bepalen of de bouw en de terbeschikkingstelling van infrastructuur door het Waals Gewest/Sowaer ertoe geleid heeft dat een selectief economisch voordeel is verleend aan BSCA, dienen de bedragen in aanmerking te worden genomen die BSCA in ruil daarvoor heeft betaald aan het Waals Gewest (bijdrage van 35 % van de luchthavenbijdragen aan het milieufonds), en vervolgens aan Sowaer (concessie- en dienstenvergoeding).
122. Wat betreft de bijdrage van BSCA aan het fonds leefmilieu, doet de Commissie opmerken dat, overeenkomstig de doelstelling van dat fonds, alle middelen van het fonds uiteindelijk zijn bestemd voor de uitoefening van de derde opdracht van Sowaer (beheer van milieuproblemen) ⁽²⁾. Voor zover voor deze gedelegeerde opdracht een afzonderlijke boekhouding wordt gevoerd binnen Sowaer, is de Commissie dus, in dit stadium, van mening dat voor de terbeschikkingstelling van gronden, de bouw en de terbeschikkingstelling van infrastructuur door het Gewest/Sowaer op geen enkele wijze door BSCA een vergoeding is betaald in de periode tot de inwerkingtreding van de subconcessieovereenkomst van 15 april 2002 (waarin is voorzien in een concessievergoeding) (zie punt 53). De Commissie tekent ook aan dat met deze laatste vergoeding sinds 2002 niet alleen de terbeschikkingstelling van gronden en infrastructuur wordt vergoed, maar ook verschillende dienstverrichtingen waartoe Sowaer zich ten behoeve van BSCA heeft verbonden (zie punt 48).
123. Het ondernemingsplan van Sowaer voor 2001, zoals dat door de Waalse regering is goedgekeurd, voorziet voor de periode 2001-2004 in meer dan 93 miljoen EUR aan investeringen. Overigens bedraagt de netto boekhoudkundige waarde van de infrastructuur die aan Sowaer bij haar oprichting in 2001 is overgedragen, 62 395 000 EUR (zie punt 45). Daarentegen is het variabele bedrag van de concessievergoeding die BSCA aan Sowaer verschuldigd is, gemaximeerd op 883 689 EUR voor 2002; dit plafond, dat volgens tabel 12 tot en met 2006 is geïndexeerd, is nadien tot en met 2015 vastgelegd op 956 533 EUR ⁽³⁾. Zelf indien het financiële evenwicht van de terbeschikkingstelling werd bepaald over de nog resterende looptijd van de overeenkomst vanaf medio 2001 (dus 39 jaar) ⁽⁴⁾, lijkt de verhouding tussen 1) de financiële kosten die voor het Gewest en Sowaer verbonden zijn aan de bouw en de terbeschikkingstelling van uitsluitend infrastructuur zoals die in het ondernemingsplan van 2001 was voorzien, en 2) de geplande bijdragenstroom van BSCA naar Sowaer, dus duidelijk buiten verhouding.
124. Op grond van de thans beschikbare informatie lijkt de bijdrage zoals die aanvankelijk in het kader van domaniale subconcessie is bepaald, niet zodanig te zijn vastgesteld dat daarmee zowel het Gewest als Sowaer een rendement op hun geïnvesteerde middelen gegarandeerd krijgen dat in overeenstemming is met de eisen van een marktspeeler, rekening houdende met de bedragen die het Gewest/Sowaer hebben ingezet om deze investeringen te financieren, te realiseren en te onderhouden. A fortiori lijkt met deze bijdrage des te minder dit soort rendement te worden gegarandeerd omdat hiermee ook de terbeschikkingstelling van gronden door het Gewest en de diensten van alle aard die Sowaer aan BSCA verleent, moeten worden vergoed, alsmede een toereikend rendement op deze activiteit moet worden verzekerd.
125. Ook met de aanpassing van het contractuele kader tussen het Gewest, Sowaer en BSCA in 2006 ⁽⁵⁾ is deze manifeste onbalans tussen de verplichtingen van het Gewest en Sowaer inzake de terbeschikkingstelling van gronden en de uitvoering van programma's voor infrastructuurinvesteringen, enerzijds, en de bijdragen die BSCA in ruil voor deze verplichtingen voldoet, anderzijds, niet gecorrigeerd. In het ondernemingsplan 2006 van Sowaer wordt het totaalbedrag van het (tot 2010 verlengde) investeringsprogramma met meer dan 163 miljoen EUR aangepast. Tegelijk is de daadwerkelijk door BSCA aan Sowaer betaalde bijdrage door de dienstenovereenkomst van 2006 opgetrokken van 956 532 EUR in 2006 naar 2 651 067 EUR in 2007 (zie deel 4.1.3).

⁽¹⁾ Arrest van 19 oktober 2005, zaak T-318/00, Freistaat Thüringen / Commissie, Jurispr. 2005, blz. II-4179, punt 180.

⁽²⁾ Zie de punten 51 t/m 53.

⁽³⁾ Artikel 11.1 van de domaniale subconcessieovereenkomst van 15.4.2002. In dat artikel was bepaald dat „les montants [seraient] revus à partir de 2015” (vert.: „de bedragen zullen worden herzien vanaf 2015”).

⁽⁴⁾ Bij wijze van grootteorde, de maximale boekhoudkundige afschrijvingstermijn voor dit soort infrastructuur bedraagt 30 jaar.

⁽⁵⁾ Dienstenovereenkomst van 4.4.2006 tussen Sowaer en BSCA, van toepassing per 1.1.2006, en aanhangsel 5 bij de concessieovereenkomst voor dienstverlening van het Gewest aan BSCA van 10.3.2006; zie de punten 55 e.v.

126. De Commissie is in dit stadium dan ook van oordeel dat met de terbeschikkingstelling van gronden en infrastructuur en met de dienstverlening in het kader van een concessie- en dienstenovereenkomst tegen voorwaarden die geen rendement op de geïnvesteerde middelen kunnen garanderen - d.w.z. zonder afdoende tegenprestatie - aan BSCA een selectief economisch voordeel wordt verleend, dat staatssteun kan vormen.
127. Zoals hier reeds is aangegeven, is het Gewest van mening dat het beheer van luchthavens geen economische activiteit vormde in 2000, toen volgens het Gewest de investeringsbesluiten zijn genomen. Het Gewest heeft dan ook geen ondernemingsplan ingediend waaruit het voor het Gewest en/of Sowaer verwachte rendement kon blijken van de geplande investeringen op het tijdstip dat de dwingende besluiten zijn genomen voor de verwezenlijking van elk daarvan. De Commissie doet voorts opmerken dat de rapporten die ter onderbouwing van de regeringsbesluiten zijn verschaft, het belang van deze investeringen lijken te verantwoorden door de positieve effecten van de uitbouw van de luchthaven op de economie en de werkgelegenheid in Charleroi en de omliggende regio ⁽¹⁾. De Commissie wijst er evenwel op dat, volgens vaste rechtspraak, overwegingen van regionale ontwikkeling niet in aanmerking kunnen worden genomen bij het toepassen van het criterium van de particuliere investeerder handelend in een markteconomie ⁽²⁾. Hieruit leidt de Commissie, in dit stadium, af dat de - initiële en latere - besluiten van het Gewest en van Sowaer met betrekking tot deze investeringen niet berusten op een studie van het rendement ervan in het kader van een ondernemingsplan. De Commissie is dus niet bij machte om na te gaan of de investeringen door het Gewest en Sowaer op een andere wijze zijn vergoed, bijvoorbeeld door een toename van de waarde van hun deelneming in BSCA of door dividenden die BSCA misschien heeft uitgekeerd.
128. Bovendien blijkt het vaste gedeelte van de bijdragen die BSCA aan Sowaer verschuldigd is, ten laste te komen van de begroting van het Waals Gewest via een jaarlijkse subsidie (zie de punten 54). Deze tenlasteneming bevrijdt BSCA van kosten die zij normaal gesproken zelf had moeten dragen, en vormt dus, hoe dan ook, een door het Gewest aan BSCA verleend economisch voordeel. Na aftrek van het door het Gewest ten laste genomen vaste gedeelte, lijkt de bijdrage die BSCA verschuldigd is, aan het Gewest en Sowaer samen nog veel minder een rendement op de geplande investeringen te garanderen. België wordt ook verzocht toelichting te geven bij het verschil tussen het bedrag dat in het Belgische antwoord van 21 september 2011 wordt vermeld, en het bedrag dat in de begroting 2009 staat ingeschreven (zie punt 59).
129. Ten slotte is de Commissie ook van oordeel dat, aangezien de gronden van de luchthavenzone niet behoren tot de activa die het Gewest aan Sowaer heeft overgedragen, het rendement op de door het Gewest geïnvesteerde middelen - daaronder begrepen de commerciële waarde van de betrokken gronden - evenredig afneemt.
130. Bijgevolg komt de Commissie tot de voorlopige conclusie dat het Gewest en Sowaer tezamen zich, door de terbeschikkingstelling van de gronden van de luchthavenzone, door de uitvoering en terbeschikkingstelling van de hier beschreven infrastructuurwerken en door het verrichten van de hier beschreven diverse diensten - tegen een variabele bijdrage die geen garantie bood op rendement op de geïnvesteerde middelen -, niet hebben gedragen als investeerders handelend in een markteconomie.
- Bepaalde door BSCA beheerde diensten ten laste genomen door het Gewest (zie deel 4.1.4)*
131. Zoals in punt 93 reeds werd aangegeven, is de Commissie van oordeel dat de financiering van opdrachten die deel uitmaken van de beveiliging en de openbare orde, of de daarmee rechtstreeks verband houdende infrastructuur, geen staatssteun vormt. Hetzelfde geldt voor de financiering van diensten van algemeen economisch belang die aan de criteria van het Altmark-arrest ⁽³⁾ voldoen. Daarentegen is zij van mening dat de financiering van opdrachten die onlosmakelijk verbonden zijn met de normale economische activiteit van het beheer van een luchthaven - zoals het onderhoud en de reparatie van commercieel geëxploiteerde infrastructuur -, in voorkomend geval, staatssteun kan vormen.
132. Wat betreft de financiering van de kosten die onder de algemene omschrijving „service incendie et entretien” (vert.: „dienst brandbestrijding en onderhoud”) zijn samengebracht, is de Commissie in dit stadium van mening dat deze kosten, bij gebreke van nadere gegevens over de daaronder vallende activiteiten, uitrusting, werknemers en andere kosten, tot het dagelijkse beheer van de luchthaven behoren. Bijgevolg wordt met de tenlasteneming daarvan door het Gewest - via subsidies die het in zijn begroting inschrijft - BSCA bevrijd van kosten die zij normaal gesproken had moeten dragen, waardoor zij een selectief voordeel verleend krijgt ten opzichte van andere Belgische ondernemingen - met name de beheerders van andere Belgische luchthavens - die deze kosten, in voorkomend geval, wel moeten dragen.
133. België wordt verzocht nadere gegevens te verstrekken met betrekking tot de kosten die sinds 2001 jaarlijks onder de rubriek „dienst brandbestrijding en onderhoud” worden opgenomen.

⁽¹⁾ Notitie ten behoeve van de Waalse regering gehecht aan het besluit van 8 november 2000, blz. 9 e.v.

⁽²⁾ Arrest van 21 januari 1999, gevoegde zaken T-129/95, T-2/96 en T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH en Lech-Stahlwerke GmbH / Commissie, Jurispr. 1999, blz. II-17, punt 120.

⁽³⁾ Zaak C-280/00, reeds aangehaald.

134. Evenzo is de Commissie, wat betreft de financiering van de in 2008 aan BSCA overgedragen opdrachten (zie de punten 66 e.v.), die door het Gewest met beveiligings- en veiligheidsopdrachten zijn gelijkgesteld⁽¹⁾, in dit stadium van oordeel dat het Gewest hiermee een selectief voordeel verleent aan BSCA doordat deze wordt bevrijd van kosten die zij normaal gesproken had moeten dragen, voor zover de betrokken activiteiten niet behoren tot de uitoefening van overheidsprerogatieven (zie 5.1.1.3).

135. De Commissie nodigt de Belgische autoriteiten uit om het juridische, operationele en financiële kader toe te lichten van de rechtstreekse tenlasteneming door het Gewest van deze opdrachten vóór 2008, om per jaar een gedetailleerd overzicht te geven van de betalingen van het Gewest aan BSCA uit hoofde van die opdrachten, en om, voor de periode na de overdracht van deze opdrachten aan BSCA, toelichting te geven bij het concrete beheer van die opdrachten en de financiële overdrachten tussen het Gewest, BSCA en haar dochteronderneming BSCA Security, waarover zij samen met het Gewest gemeenschappelijke zeggenschap uitoefent.

Steun aan BSCA: Verhoging van het kapitaal van BSCA door Sowaer

136. In dit verband dient te worden aangetekend dat „wanneer kapitaal onder met normale marktvoorwaarden overeenkomende omstandigheden, al dan niet rechtstreeks, door de staat ter beschikking van een onderneming wordt gesteld, dit niet als staatssteun kan worden aangemerkt”⁽²⁾.

137. De Commissie is in dit stadium van oordeel dat met de kapitaalverhoging een economisch voordeel wordt verleend voor zover deze kapitaalverhoging - op het tijdstip waarop daartoe werd beslist - niet overeenstemt met de handelwijze die van een voorzichtig investeerder handelend in een markteconomie mag worden verwacht. Met andere woorden, deze kapitaalverhoging zou staatssteun kunnen vormen indien de financiële vooruitzichten van BSCA, op het tijdstip waarop tot de kapitaalverhoging werd beslist, op lange termijn geen uitzicht boden op een redelijk rendement op het geïnvesteerde kapitaal.

138. In haar besluit tot inleiding van de procedure van 11 december 2002 heeft de Commissie twijfel geformuleerd ten aanzien van de reële rendementsvooruitzichten voor de luchthaven zoals die in het in 2001 opgestelde ondernemingsplan van BSCA werden gepresenteerd. Zoals hier verder zal worden uiteengezet, is de Commissie van mening dat deze twijfel wordt versterkt door de vaststelling dat BSCA niet de kosten hoefde te dragen van de haar door Sowaer ter beschikking gestelde infrastructuur en

geleverde diverse diensten. Bijgevolg is de Commissie in dit stadium van oordeel dat, rekening houdende met deze aanvullende kosten, een voorzichtig investeerder handelend in een markteconomie niet in de kapitaalverhoging van BSCA had geïnvesteerd.

5.1.3. Gebruik van staatsmiddelen en toerekenbaarheid van de maatregelen aan de Staat

139. De middelen waarover het Waals Gewest, als entiteit van de Belgische Staat⁽³⁾, beschikt, vormen staatsmiddelen. Daarom ook zijn de besluiten van het Waals Gewest toe te rekenen aan de Staat.

140. Voorts vormen, aangezien Sowaer volledig in handen is van en onder de uitsluitende zeggenschap staat van het Waals Gewest, de middelen waarover Sowaer beschikt om de opdrachten te vervullen die haar door het Gewest zijn opgedragen, staatsmiddelen. In de onderhavige zaak zijn deze middelen aan Sowaer ter beschikking gesteld in de vorm van eigen middelen die zijn ingebracht door het Gewest of waarover het Gewest zeggenschap heeft, in de vorm van subsidies, van middelen die door het Gewest of andere overheidsinstanties (met name Igretec) zijn uitgeleend, of van garanties die het Gewest heeft afgegeven op leningen die Sowaer heeft aangegaan en financiële producten waarop zij heeft ingetekend.

141. Bijgevolg lijken, voor zover de door Sowaer met betrekking tot BSCA genomen maatregelen economische voordelen vormen, deze voordelen uit staatsmiddelen te zijn toegekend.

142. Wat betreft de toerekenbaarheid aan de Staat van de besluiten die Sowaer in het kader van de hierboven beschreven maatregelen heeft genomen, is de Commissie in dit stadium van oordeel dat deze toerekenbaarheid kan worden vastgesteld op grond van de volgende elementen:

— het Waals Gewest heeft Sowaer opgericht om daaraan een aantal opdrachten toe te wijzen of te delegeren;

— een van de opdrachten waarmee Sowaer door het Gewest is belast om deze voor zijn rekening en onder zijn controle uit te voeren, zijn de door de Waalse regering goedgekeurde investeringsprogramma's en milieuprogramma's;

— aangezien Sowaer voor 100 % in handen is van en onder de uitsluitende zeggenschap staat van het Waals Gewest, bestaat haar raad van bestuur uitsluitend uit vertegenwoordigers van het Gewest. Uit de jaarverslagen van Sowaer blijkt dat de investeringsbesluiten worden genomen door de raad van bestuur;

⁽¹⁾ In aanhangsel 6 van 15.1.2008 bij de concessieovereenkomst van 1991 is in artikel 7 bepaald dat het Gewest voor 2008 en 2009 ten laste neemt „l'ensemble des coûts des services liés à la sécurité du trafic au sol et du site aéroportuaire, au suivi et à l'enregistrement des vols, à la planification des vols prévisionnels, au Marshaling et à la sûreté” (vert.: „alle kosten die verband houden met de verkeersveiligheid op de grond en op het luchthavencomplex, de follow-up en de registratie van de vluchten, de planning van voorlopige vluchten, de marshalling en de veiligheid”). Vanaf 2010 wordt deze vergoeding geïndexeerd op basis van de vergoeding voor 2009.

⁽²⁾ Arrest-Stardust Marine, reeds aangehaald, punt 69.

⁽³⁾ Arrest van 12 mei 2011, gevoegde zaken T-267/08 en T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais en Communauté d'agglomération du Douaisis / Commissie, (nog niet bekendgemaakt in de Jurispr.), punt 108.

— Sowaer beheert, voor rekening van het Waals Gewest, de financiële deelnemingen in de luchthavenbeheerders en dit om de betrokkenheid van de overheid bij de luchthavenbeheerders te verzekeren en te garanderen dat hun strategie spoort met de door de Waalse regering uitgezette krachtlijnen ⁽¹⁾.

5.1.4. Verstoring van de mededinging en ongunstige beïnvloeding van het handelsverkeer

143. BSCA staat, als beheerder van de luchthaven van Charleroi, in concurrentie met andere luchthavens die hetzelfde verzorgingsgebied (catchment area) bedienen. In dat verband doet de Commissie met name opmerken dat de afstand over de weg tot de luchthaven van Zaventem 70 km is, tot de luchthaven van Luik 78 km, tot die van Lille-Lesquin 121 km en die van Maastricht-Aachen 126 km. De website van BSCA bevestigt ook dat de luchthaven van Charleroi „is gelegen op 45 min. van het centrum van Brussel, ten zuiden van Nederland, ten noordwesten van Frankrijk, Luxemburg en ten westen van Duitsland. Grote steden als Keulen, Parijs en Amsterdam liggen op ongeveer 2 uur rijden” en dat zij „met 5 miljoen inwoners binnen een straal van 1 uur en meer dan 15 miljoen binnen een straal van 2 uur, beschikt over een zeer sterke invloedzone” ⁽²⁾.

144. Steun die via de hier beschreven maatregelen aan BSCA wordt verleend, dreigt dus de mededinging te vervalsen. De markt voor luchthavendiensten is een markt die binnen de EU voor concurrentie is opengesteld, zodat de steun ook het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig dreigt te beïnvloeden.

5.1.5. Conclusie ten aanzien van de vraag of er sprake is van steun voor BSCA

145. In het licht van het voorgaande is de Commissie in dit stadium van oordeel dat alle hierboven beschreven maatregelen staatssteun vormen waarvan de verenigbaarheid dient te worden onderzocht in het licht van de afwijkingen van artikel 107, leden 2 en 3, VWEU.

5.2. Is er sprake van staatssteun voor Ryanair?

5.2.1. Het begrip „onderneming” in de zin van artikel 107 VWEU

146. Voor zover de activiteiten van luchtvaartmaatschappijen erin bestaan goederen en diensten aan te bieden op een geliberaliseerde markt, betreft het economische activiteiten.

5.2.2. Specifiek economisch voordeel en het criterium van de voorzichtige investeerder handelend in een marktconomie

5.2.2.1. Voorwaarden voor toegang tot de luchthavendiensten volgens de akkoorden van 2001

147. Zoals aangegeven in deel 5.1, is de Commissie in dit stadium van oordeel dat BSCA maatregelen heeft genomen die staatssteun kunnen vormen.

148. Voorts is de Commissie, na het voorlopige onderzoek van de gegevens waarover zij beschikt, van oordeel dat BSCA - samen met het Gewest - op haar beurt een economisch voordeel aan Ryanair verleend kan hebben in het kader van de akkoorden van 2001.

149. Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie ⁽³⁾ dient de Commissie in de eerste plaats na te gaan of de vermeende begunstigde een marktprijs betaalt voor de luchthavendiensten van de luchthaven van Charleroi. Indien de betrokken maatregelen zouden overeenstemmen met dit soort marktprijs, zou Ryanair dus geen voordeel verleend krijgen.

150. In deze zaak stelt Ryanair als vergelijkingspunt de luchthavens van Glasgow Prestwick en Liverpool John Lennon voor. De Commissie heeft echter sterke twijfel of deze beide vergelijkingspunten wel relevant zijn voor de beoordeling van de situatie van de luchthaven van Charleroi, aangezien de inkomstenstructuur van de luchthaven van Glasgow Prestwick grotendeels berust op vracht, die in Charleroi ontbreekt. Bovendien zouden deze beide luchthavens de afgelopen jaren overheidsmiddelen hebben ontvangen.

151. De Commissie vraagt zich trouwens af of het niet nuttig en eventueel doenbaar is om ook luchthavens binnen hetzelfde verzorgingsgebied te gebruiken om een beoordeling te kunnen maken van de normale marktomstandigheden voor de luchthaven van Charleroi. Zij verzoekt de Belgische autoriteiten en belanghebbenden op dit punt nader in te gaan en hierbij hun opmerkingen te maken.

152. Niettemin dient de Commissie, volgens het reeds aangehaalde arrest-Chronopost, wanneer het onmogelijk is om de situatie van de overheid die de betrokken maatregelen verleent, te vergelijken met die van een particuliere groep ondernemingen die niet in een gereserveerde sector werkzaam zijn, te beoordelen wat de „normale marktvoorwaarden” zijn aan de hand van objectieve en controleerbare gegevens. De bestudering van de kosten die BSCA maakt bij het verrichten van de betrokken luchthavendiensten, kan tot deze beoordeling bijdragen.

⁽¹⁾ Zie de website van Sowaer: <http://www.sowaer.be/sowaer.php?cat=1&sscat=2> (geraadpleegd op 6.1.2012).

⁽²⁾ <http://www.charleroi-airport.com/nl/de-luchthaven/ligging-en-invloedszone/index.html>

⁽³⁾ Arrest van 3 juli 2003, gevoegde zaken C-83/01 P, C-93/01 P en C-94/01 P, Chronopost SA e.a. / Union française de l'express (Ufex) e.a., Jurispr. 2003, blz. I-6993, punt 38.

153. De Commissie is van oordeel dat Ryanair met name een voordeel kan genieten indien haar bijdrage in de inkomsten van de luchthaven onvoldoende zou zijn om te kunnen garanderen dat de kosten die aan de door de luchthaven verleende diensten verbonden zijn, afdoende worden gedekt.
154. In dit verband is de Commissie, aangezien het beheer van de luchthaven van Charleroi volgens het *single till*-systeem functioneert, van mening dat zij rekening zal moeten houden met zowel de inkomsten uit de luchtvaartactiviteiten (luchthavengelden en grondafhandelingsvergoedingen vóór 2005 ⁽¹⁾) als de inkomsten gegenereerd door de overige activiteiten op de luchthaven (concessies voor horeca, winkels, parkings, pendeldiensten enz.).
155. Bij de inleiding van de procedure in 2002 had de Commissie twijfel geformuleerd over het ondernemingsplan 2001 en de voorwaarden om Ryanair naar de luchthaven te halen in het kader van de akkoorden van 2001. Voor de looptijd van die akkoorden - d.w.z. tot en met de inwerkingtreding per 13 februari 2004 van het ministerieel besluit van 11 juni 2004, waarvan sprake in deel 4.2.1 - is de Commissie momenteel van mening dat die twijfel wordt versterkt en dat Ryanair mogelijk een economisch voordeel is verleend - bovenop het voordeel waarvan reeds sprake in het besluit tot inleiding van de procedure van 2002. De financiële situatie zoals die in het ondernemingsplan 2001 werd beschreven, lijkt namelijk te berusten op het bestaan van mogelijke steun van het Gewest/Sowaer aan BSCA en die erin bestaat dat BSCA geen afdoende vergoeding betaalt voor de diensten geleverd en de middelen verschaft door het Gewest en door Sowaer.
156. In dit stadium kan de Commissie niet uitsluiten dat het Gewest/BSCA een specifiek economisch voordeel aan Ryanair heeft verleend in de vorm van lagere bijdragen, die ontoereikend waren om een adequate dekking te garanderen van de kosten verbonden aan de diensten die luchthaven aan Ryanair levert. In die omstandigheden ziet het er niet naar uit dat een particuliere speler de voorwaarden zou hebben aangeboden die het Gewest /BSCA in het kader van de akkoorden van 2001 hebben aangeboden.
157. De Commissie verzoekt de Belgische autoriteiten en belanghebbende derden hun opmerkingen op dit punt te maken.
- 5.2.2.2. De brief van 2004 en het voorlopige commercieel kader (deel 4.2.1)
158. De Commissie tekent aan dat het economische en commerciële kader dat BSCA op grond van de brief van 2004 aan Ryanair heeft geboden, resulteert in financiële stromen die identiek zijn met de stromen zoals die bestonden in het kader van het contract van 2001, met uitzondering van eenmalige prikkels en aanloopsteun.
159. In hun brief van 14 juli 2011 hebben de Belgische autoriteiten aangegeven dat „Ryanair ne bénéficie d'aucun soutien marketing ou autre avantage financier de BSCA ou de la Wallonie à titre de mesure incitative à son développement à l'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud depuis la fin le 31 mars 2006 des aides au démarrage gérées par Promocyt” (vert.: „Ryanair, sinds de door Promocyt beheerde aanloopsteun per 31 maart 2006 is stopgezet, geen enkele marketingsteun of enig ander financieel voordeel van BSCA of Wallonië ontvangt als stimuleringsmaatregel voor haar ontwikkeling op de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid”). In diezelfde brief verklaren de Belgische autoriteiten dat „seules les aides au démarrage, qualifiées comme telles par la Commission, ont été octroyées et ce dans le strict respect des conditions imposées par la Commission” ⁽²⁾ (vert.: „alleen als dusdanig door de Commissie gekwalificeerde aanloopsteun is verleend, en dit met strikte inachtneming van de door de Commissie opgelegde voorwaarden”).
160. Volgens het contract van 2001, dat tot op heden van kracht blijft, heeft BSCA namelijk toegezegd om Ryanair 160 000 EUR te betalen voor iedere nieuw geopende lijn, als bijdrage in de kosten die verbonden zijn aan de opening van nieuwe lijnen. Volgens de eindbeschikking van 2004 was deze maatregel met het Verdrag verenigbare steun mits alle criteria die nadien in punt 79 van de richtsnoeren van 2005 zijn geconsolideerd, in acht werden genomen.
161. Bovendien heeft België in zijn brief van 13 september 2004 zijn voornemen aangegeven om voor aanloopsteun voor nieuwe lijnen een steunregeling uit te werken die aan de eisen van de Commissie zou voldoen.
162. De Commissie heeft dus vragen bij de eventuele voortzetting van de uitkering van deze aanloopsteun ná 2004 en verzoekt België nadere gegevens te verstrekken bij de concrete tijdsbepalingen en financiële voorwaarden van een eventuele voortzetting van die betalingen. In voorkomend geval verzoekt zij de Belgische autoriteiten te verantwoorden waarom deze eventuele betalingen in overeenstemming zijn met de criteria van punt 79 van de richtsnoeren van 2005.
163. De Commissie verzoekt België en belanghebbende derden hun opmerkingen op dit punt te maken.
164. De Commissie is van mening dat zij, volgens de overeenkomstige toepassing van de in 5.2.2.1 ontwikkelde redenering, niet over voldoende informatie beschikt om in dit stadium te kunnen besluiten dat het Gewest en BSCA het

⁽¹⁾ Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap (PB L 272 van 25.10.1996, blz. 36) stelt een drempel vast van 2 miljoen passagiers voor de openstelling van de grondafhandelingsmarkt. Deze drempel is voor het eerst in 2004 bereikt.

⁽²⁾ Antwoord van de Belgische autoriteiten van 14.7.2011 op vraag 23 b).

criterium van de particuliere investeerder handelend in een markteconomie in acht hebben genomen bij de toekenning van de voorwaarden van de brief van 2004. Met name beschikt dit Commissie in dit stadium niet over een ondernemingsplan of enig ander objectief en controlebaar document waarin een analyse wordt gemaakt van de rentabiliteit van dat besluit voor BSCA. De Belgische autoriteiten hebben met name geen mogelijkheden gepresenteerd die als alternatief kunnen dienen voor de voortzetting van het commerciële kader dat tot op heden tussen BSCA en Ryanair bestaat.

165. In dit verband hebben de Belgische autoriteiten aangegeven ⁽¹⁾ dat BSCA kon aantonen dat de voorwaarden die Ryanair verleend kreeg, zijn afgestemd op de kosten die zij moet dragen, en dat met de commerciële beslissingen die na de eindbeschikking van 2004 werd genomen, dus geen enkel voordeel aan Ryanair is verleend. De Commissie verzoekt België de elementen te verschaffen die dit standpunt kunnen staven.

166. Met name beschikt de Commissie, afgezien van de algemene voorwaarden voor alle maatschappijen zoals die hier in deel 4.2.1 zijn beschreven, niet over informatie met betrekking tot het bestaan van specifieke contractuele, operationele en financiële voorwaarden ten aanzien van de activiteiten van andere luchtvaartmaatschappijen die in de betrokken periode (2001-2010 en verder) op de luchthaven van Charleroi aanwezig waren.

167. De Commissie kan dus niet uitsluiten dat het Gewest/BSCA met de brief van 2004 een selectief economisch voordeel aan Ryanair verleent. Zij verzoekt België en belanghebbende derden hun opmerkingen op dit punt te maken.

5.2.2.3. Aanhangsel van 2005 bij de akkoorden van 2001 (deel 4.2.2)

168. Op basis van een vergelijking van de bijdragen die Ryanair in het kader van het contract van 2001 verschuldigd is (zie tabel 7), met de voorwaarden van de brief van 2004 zoals die hier nader zijn uiteengezet, enerzijds, en met het aanhangsel van 2005, anderzijds (zie tabel 15), merkt de Commissie in de eerste plaats op dat BSCA met deze laatste overeenkomst nog steeds al met al dezelfde tariefvoorwaarden aan Ryanair blijft bieden als voordien, behalve in 2007 toen een verhoging van de vergoeding met [...] EUR per vertrekkende passagier viel waar te nemen.

169. Wat betreft het selectieve karakter van deze nieuwe tarieven, geven de Belgische autoriteiten aan dat dankzij het tarief van de landingsrechten dat sinds 2006 geldt, alle luchtvaartmaatschappijen een korting kunnen krijgen op basis van het aantal van Charleroi vertrekkende passagiers. Niettemin heeft de Commissie vragen bij de concrete toepassing op de verschillende maatschappijen die de lucht-

haven van Charleroi gebruiken, van de heffingen waarvan de tarieven niet publiek zijn: zo is in het aanhangsel van 2005 sprake van een [...], een heffing die specifiek voor Ryanair lijkt te zijn. De Commissie verzoekt België om nadere gegevens over de berekeningsgrondslag en de concrete toepassingsvoorwaarden van die heffingen en, in voorkomend geval, de kosten die daarmee worden gedekt.

170. Met name heeft de Commissie vragen bij het transparante en niet-discriminerende karakter van de tarieven voor de grondafhandelingsdiensten zoals die uit het aanhangsel van 2005 blijken. In tegenstelling tot de luchthavengelden, bestaat voor deze grondafhandelingsdiensten namelijk geen publiek beschikbaar tarief; in het kader van de verplichtingen die voor de luchthaven van Charleroi voortvloeien uit de richtlijn grondafhandelingsdiensten ⁽²⁾, verzoekt de Commissie de Belgische autoriteiten dan ook nadere gegevens te verstrekken over het concrete functioneren van de grondafhandeling op de luchthaven (aanwezige grondafhandelingsbedrijven, beheer van de gemeenschappelijke uitrusting, gescheiden boekhouding van deze activiteit bij BSCA enz.).

171. Ten slotte hebben de Belgische autoriteiten aangegeven ⁽³⁾ dat bepaalde luchtverbindingen vanaf Charleroi steun hebben gekregen die onder de toepassing van de de-minimisverordening ⁽⁴⁾ valt. De Commissie verzoekt de Belgische autoriteiten nadere gegevens te verschaffen over de betrokken betalingen.

172. De Commissie stelt niet a priori de mogelijkheid ter discussie om een naar luchthaven gedifferentieerd tarief vast te stellen, noch de mogelijkheid om een tarief te bepalen dat afneemt naar gelang het aantal passagiers dat luchtvaartmaatschappijen vervoeren. Wel is zij van oordeel dat, om geen discriminatie of selectief voordeel in te voeren en om te beantwoorden aan de handelwijze van een investeerder handelend in een markteconomie, het degressieve karakter van het tarief moet garanderen dat iedere luchtvaartmaatschappij een tarief krijgt dat aan haar situatie is aangepast, met name rekening houdende met de door de luchthaven aangeboden infrastructuur en diensten, de schaalvoordelen behaald op de kosten van de dienstverlening en de niet-luchtvaartgebonden inkomsten die door de vervoerde passagiers worden gegenereerd.

173. De Commissie meent dat zij niet beschikt over de informatie die nodig is om te kunnen bepalen in hoeverre, rekening houdende met deze elementen, het nieuwe degressieve tarief alle luchtvaartmaatschappijen een billijke behandeling biedt.

⁽²⁾ Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap.

⁽³⁾ Brief van de Belgische autoriteiten van 14.7.2011, punt 28.

⁽⁴⁾ Verordening (EG) nr. 1998/2006 van de Commissie van 15 december 2006 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag op de-minimisteun, PB L 379 van 28.12.2006, blz. 5.

⁽¹⁾ Antwoord van de Belgische autoriteiten van 21.9.2011.

174. De Commissie is van mening dat zij, volgens de overeenkomstige toepassing van de in deel 5.2.2.1 ontwikkelde redenering, in dit stadium niet kan concluderen dat het Gewest en BSCA het criterium van de particuliere investeerder handelend in een markteconomie in acht hebben genomen bij de ondertekening van het aanhangsel van 2005. Met name beschikt de Commissie in dit stadium niet over een ondernemingsplan of enig ander document waarin een analyse wordt gemaakt van de rentabiliteit van het aanhangsel van 2005 voor BSCA.

175. De Commissie kan dus niet uitsluiten dat met het aanhangsel van 2005 een selectief economisch voordeel aan Ryanair wordt verleend. Zij verzoekt België en belanghebbende derden hun opmerkingen op dit punt te maken.

5.2.2.4. Aanhangsel van 2010 bij het contract van 2001 (deel 4.2.3)

176. Met de korting op de PRM-vergoeding lijkt een selectief economisch voordeel te worden verleend aan Ryanair aangezien deze vergoeding wordt betaald door alle luchtvaartmaatschappijen die op Charleroi aanwezig zijn en dat, volgens de gegevens waarover de Commissie beschikt, Ryanair als enige maatschappij kortingen krijgt. In dit stadium beschikt de Commissie trouwens niet over gegevens waaruit kan worden geconcludeerd dat de korting van [...] EUR/passagier die in rekening wordt gebracht voor grondafhandelingsdiensten ten behoeve van één maatschappij, overeenstemt met de handelwijze van een voorzichtig investeerder handelend in een markteconomie. Gelet op de argumenten die hier zijn ontwikkeld ten aanzien van de luchthavengelden en grondafhandelingsheffingen, is zij momenteel dus van mening dat Ryanair door deze verdere korting op de luchthavengelden en grondafhandelingsheffingen een selectief economisch voordeel verleend krijgt.

177. De Commissie verzoekt België en belanghebbende derden hun opmerkingen op dit punt te maken.

5.2.2.5. Overdracht van de door BSCA gehouden Promocy-aandelen aan Ryanair (deel 4.2.4)

178. Op grond van de gegevens waarover de Commissie beschikt, merkt zij op dat de overdracht van 50 % van de aandelen in deze gemeenschappelijke onderneming op 31 maart 2010 heeft plaatsgevonden tegen de historische waarde van de betrokken aandelen (31 100 EUR). De Commissie tekent aan dat de daadwerkelijke overdrachtsprijs bijzonder laag lijkt in verhouding tot het eigen vermogen van Promocy per 31 maart 2009, dat toen 350 076 EUR bedroeg ⁽¹⁾.

179. In dit verband heeft de Commissie geen kennis van dividenden die BSCA mocht ontvangen van Promocy of van

andere financiële stromen afkomstig van Promocy. Zij verzoekt de Belgische autoriteiten deze informatie te willen bevestigen of ontkrachten.

180. In dit stadium kan de Commissie dus niet uitsluiten dat met deze overdracht een selectief voordeel aan Ryanair is verleend in de vorm van een mogelijke onderwaardering van de verkoopprijs van deze aandelen. Zij verzoekt de Belgische autoriteiten dan ook alle dienstige inlichtingen te verstrekken om dit besluit te kunnen beoordelen, en met name de boekhoudkundige gegevens of deskundigenverslagen die kunnen verantwoorden waarom bij de verkoop van deze deelneming voor de historische waarde is gekozen.

5.2.3. Gebruik van staatsmiddelen

181. De in de delen 5.2.2.2 en 5.2.2.3 beschreven maatregelen zijn door BSCA aan Ryanair verleend op grond van het ministerieel besluit van 11 juni 2004 en het aanhangsel van 9 december 2005 bij de akkoorden van 2001. De in deel 5.2.2.4 beschreven maatregelen zijn aan Ryanair verleend door het aanhangsel van 6 december 2010. Ten slotte zijn, volgens de gegevens waarover de Commissie beschikt, de in deel 5.2.2.5 beschreven maatregelen begin 2010 aan Ryanair verleend.

182. In 2004 stond BSCA voor 76,54 % onder de zeggenschap van ondernemingen die onder de rechtstreekse zeggenschap van het Gewest stonden (Sowaer en Sogepa ⁽²⁾). Het aandeel van het kapitaal dat door overheidsbedrijven wordt gehouden, bedroeg zelfs 98,01 % (Sambrinvest ⁽³⁾ en Igretec ⁽⁴⁾). Het overheidsaandeel in BSCA is gedaald tot 50,21 % door de toetreding in 2009 van het Belgian Airports-consortium tot het kapitaal van BSCA en heeft zich ten minste tot eind 2010 op dat niveau gehandhaafd. Bijgevolg is de Commissie van oordeel dat BSCA ten minste tot eind 2010 een overheidsbedrijf („openbaar bedrijf”) is gebleven in de zin van artikel 2 van artikel 2 van Richtlijn 2006/111/EG van de Commissie van 16 november 2006 betreffende de doorzichtigheid in de financiële betrekkingen tussen lidstaten en openbare bedrijven en de financiële doorzichtigheid binnen bepaalde ondernemingen ⁽⁵⁾.

183. Zoals in punt 26 is aangegeven, beschikt de Commissie niet over precieze informatie over de verschuivingen in de aandeelhoudersstructuur van BSCA die in 2011 hebben plaatsgevonden. Niettemin wordt in de statuten van 2003 een controlebelang gegeven aan de publieke aandeelhouders (de zogenaamde aandeelhouders van categorie A). Op grond van dit element is de Commissie in dit stadium dan ook van oordeel dat BSCA tot op heden een overheidsbedrijf is gebleven in de zin van Richtlijn 2006/111/EG.

⁽²⁾ Het Waals Gewest heeft 100 % van het kapitaal van Sogepa in handen.

⁽³⁾ Sambrinvest is voor 50 % in handen van het Waals Gewest.

⁽⁴⁾ Igretec is een intercommunale, met als voorzitter de minister-president van het Waals Gewest. Deze maatschappij neemt deel aan de ontwikkeling en reconversie van Charleroi via de ontwikkeling van de luchthaven, het naburige Aéroport Science Park, en de inrichting van bedrijventerreinen.

⁽⁵⁾ PB L 318 van 17.11.2006, blz. 17.

⁽¹⁾ Jaarrekening 2009 BSCA, bijlage C.5.5.1 (blz. 18).

184. Volgens vaste rechtspraak mag geen onderscheid worden gemaakt tussen de gevallen waarin de steun rechtstreeks door de Staat (het Waals Gewest) wordt verleend, en die waarin deze wordt verleend door van overheidswege ingestelde of aangewezen publiek- of privaatrechtelijke beheersorganen (in dit geval BSCA) ⁽¹⁾. Bovendien is het, zoals het Hof van Justitie in de zaak-Stardust Marine ⁽²⁾ heeft herhaald, zo dat artikel 107, lid 1, VWEU alle geldelijke middelen omvat die de overheid daadwerkelijk kan gebruiken om ondernemingen te steunen, ongeacht of deze middelen permanent deel uitmaken van het vermogen van de Staat. Dus ook al zijn de bedragen die overeenkomen met de betrokken maatregel, niet permanent in het bezit van de Schatkist, dan nog volstaat het feit dat zij constant onder staatscontrole - en daarmee ter beschikking van de bevoegde nationale autoriteiten staan - om ze als staatsmiddelen aan te merken.

185. Bijgevolg is de Commissie in dit stadium van oordeel dat de middelen die hebben gediend om de in de periode 2004-2010 aan Ryanair verleende voordelen te financieren, staatsmiddelen zijn.

5.2.4. Toerekenbaarheid van de maatregelen aan de Staat

186. In de rechtspraak van het Hof van Justitie ⁽³⁾ wordt beklemtoond dat het enkele feit dat een overheidsbedrijf onder staatscontrole staat, op zich dus niet voldoende is om door dit bedrijf genomen maatregelen aan de Staat toe te rekenen. Het staat dus aan de Commissie om na te gaan of in deze zaak de toerekenbaarheid aan de Staat van de betrokken maatregelen kan worden afgeleid uit een samenstel van aanwijzingen ⁽⁴⁾.

187. BSCA is volgens haar statuten van juni 2001 zo georganiseerd dat de zeggenschap over de onderneming berust bij de aandeelhouders van categorie A, d.w.z. het Gewest en diens gespecialiseerde vennootschappen. De leden van de raad van beheer worden voor het overgrote deel gekozen door de aandeelhouders van categorie A en de invloed van deze publieke aandeelhouders doet zich ook gelden in de samenstelling van het directiecomité.

188. Bovendien hebben de verschillende publieke aandeelhouders van BSCA, zoals aangegeven in punt 23, onder leiding van het Gewest een aandeelhouderspact gesloten om hun optreden binnen BSCA te coördineren, zowel op de algemene vergadering als in de raad van bestuur en het directiecomité.

189. Ten slotte lijkt de Waalse regering rechtstreeks in te grijpen in het operationele en strategische beheer van BSCA,

en dit van het afsluiten van de akkoorden met Ryanair in 2001 tot op heden ⁽⁵⁾.

190. Op grond van al deze elementen is de Commissie van oordeel dat zij in dit stadium niet kan uitsluiten dat de betrokken maatregelen aan het Waals Gewest zijn toe te rekenen. De Commissie verzoekt België en belanghebbende derden hun opmerkingen op dit punt te maken.

5.2.5. Verstoring van de mededinging en ongunstige beïnvloeding van het handelsverkeer

191. Wanneer financiële steun van een lidstaat de positie van ondernemingen ten opzichte van andere concurrerende ondernemingen in het handelsverkeer binnen de EU versterkt, moet dit handelsverkeer worden geacht ongunstig te worden beïnvloed door de steun. Volgens vaste rechtspraak ⁽⁶⁾ is het, om van verstoring van de mededinging te kunnen spreken, voldoende dat de begunstigde van de steun met andere ondernemingen concurreert op markten die voor de concurrentie open staan.

192. Sinds de inwerkingtreding van het „derde pakket” van de liberalisering van het luchtvervoer per 1 januari 1993 ⁽⁷⁾, staat niets eraan in de weg dat luchtvervoerders in de EU vluchten op verbindingen binnen de EU exploiteren en een vergunning krijgen voor onbeperkte cabotage. Zoals het Hof heeft verklaard, „[kan], [w]anneer een onderneming werkzaam is in een sector [...] waarin de producenten van verschillende lidstaten effectief met elkaar concurreren, elke steun die deze onderneming van de overheid ontvangt, het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden en de mededinging vervalsen, voor zover de instandhouding van deze onderneming op de markt de concurrenten belet hun marktaandeel te vergroten en de mogelijkheid om hun export te vergroten verkleint” ⁽⁸⁾.

193. In de richtsnoeren van 2005 heeft de Commissie verklaard (punten 77 en 78): „Financiële aanloopsteun [...] betekent bevoordeling van de begunstigde maatschappijen en kan dus de concurrentie tussen de maatschappijen rechtstreeks verstoren, wanneer de exploitatiekosten van de begunstigten hierdoor worden verlaagd. Steunmaatregelen kunnen ook indirect de concurrentie tussen luchthavens verstoren, wanneer luchthavens zich daardoor kunnen ontwikkelen en wanneer een maatschappij wordt gestimuleerd „te delocaliseren” van de ene luchthaven naar de andere en een route van een communautaire naar een regionale luchthaven over te brengen. Dergelijke maatregelen zijn daarom gewoonlijk staatssteun en moeten bij de Commissie worden gemeld.”

⁽¹⁾ Zie met name arrest van 22 maart 1977, zaak 78/76, Steinike & Weinlig / Duitsland, Jurispr. 1977, blz. 595, punt 21; arrest van 30 januari 1985, zaak 290/83, Commissie/Frankrijk, Jurispr. 1985, blz. 439, punt 14; arrest van 2 februari 1988, gevoegde zaken 67, 68 en 70/85, Kwekerij Gebroeders van der Kooy BV e.a. / Commissie, Jurispr. 1988, blz. 219, punt 35, en arrest van 21 maart 1991, zaak C-305/89, Italië/Commissie, Jurispr. 1991, blz. I-1603, punt 13.

⁽²⁾ Arrest-Stardust Marine, reeds aangehaald, punt 37.

⁽³⁾ Arrest-Stardust Marine, reeds aangehaald, punt 52.

⁽⁴⁾ Arrest-Stardust Marine, reeds aangehaald, punt 55.

⁽⁵⁾ Zie het artikel „Brussels Airlines pourrait venir à Charleroi” in *Air Journal* van 27.11.2011, beschikbaar onder <http://www.air-journal.fr/2011-11-27-brussels-airlines-pourrait-venir-a-charleroi-539939.html> (geraadpleegd op 16.1.2012).

⁽⁶⁾ Arrest van 30 april 1998, zaak T-214/95, Vlaams Gewest / Commissie, Jurispr. 1998, blz. II-717.

⁽⁷⁾ Verordeningen (EEG) nr. 2407/92, (EEG) nr. 2408/92 en (EEG) nr. 2409/92 (PB L 240 van 24.8.1992).

⁽⁸⁾ Zie met name arrest van 21 maart 1991, zaak C-305/89, Italië/Commissie, Jurispr. 1991, blz. I-1603, punt 26.

194. In dit stadium is de Commissie dus van oordeel dat de betrokken maatregelen de mededinging dreigen te verstoren en het handelsverkeer binnen de Europese Unie ongunstig dreigen te beïnvloeden.

5.2.6. Conclusie ten aanzien van de steun aan Ryanair

195. Om alle hierboven aangegeven redenen kan de Commissie in dit stadium niet uitsluiten dat de voorwaarden voor toegang tot de door BSCA aangeboden luchthavendiensten, de brief van 2004, het aanhangsel van 2005, het aanhangsel van 2010 en de overdracht van de door BSCA gehouden Promocoy-aandelen staatssteunelementen ten behoeve van Ryanair bevatten.

5.3. Verenigbaarheid van de steun aan BSCA met de interne markt

196. In de richtsnoeren van 2005 is bepaald dat „[d]e verenigbaarheid van iedere steun ter financiering van luchthaveninfrastructuur of aanloopsteun die zonder haar toestemming is verleend en daardoor in strijd is met artikel 88, lid 3, van het Verdrag [thans artikel 108, lid 3, VWEU], door de Commissie [wordt] getoetst aan de onderhavige richtsnoeren, indien met de steunverlening na de publicatie van de richtsnoeren in het *Publicatieblad van de Europese Unie* is begonnen. In de overige gevallen gebeurt de toetsing aan de hand van de bij het begin van de steunverlening geldende regels”⁽¹⁾.

197. De potentiële steunmaatregelen die in het onderhavige besluit zijn genoemd, betreffen de periode 2001-2015. In de periode van 2001 tot het tijdstip van het onderhavige besluit, heeft het verkeersvolume op de luchthaven van Charleroi zich zo sterk ontwikkeld dat de luchthaven in telkens een andere categorie uit de richtsnoeren van 2005 is terechtgekomen: kleine regionale luchthaven (categorie D) in 2001, grote regionale luchthaven (categorie C) tussen 2002 en 2009, en nationale luchthaven (categorie B) sinds 2010.

5.3.1. De terbeschikkingstelling van infrastructuur

198. Aangezien de uitbouw en de terbeschikkingstelling van infrastructuur door het Waals Gewest/Sowaer dateert van vóór de bekendmaking van de richtsnoeren van 2005, dient de Commissie deze maatregelen dus in beginsel rechtstreeks aan artikel 107, lid 3, onder c), VWEU te toetsen, rekening houdende met haar beschikkingspraktijk ter zake.

199. De Commissie herhaalt evenwel dat, wat betreft steun aan luchthavenbeheerders, de regels die in de richtsnoeren van 2005 zijn bepaald, voortvloeien uit de voorafgaande beschikkingspraktijk van de Commissie. Bijgevolg kunnen deze potentiële steunmaatregelen ten behoeve van de financiering van de betrokken luchthaveninfrastructuur, ongeacht het tijdstip waarop deze werden verleend, verenigbaar worden verklaard indien de volgende voorwaarden zijn vervuld:

— de bouw en de exploitatie van de infrastructuur beantwoorden aan een helder omschreven doel van algemeen belang (regionale ontwikkeling, toegankelijkheid, ...);

— de infrastructuur is noodzakelijk voor en evenredig aan het gestelde doel;

— de infrastructuur biedt op middellange termijn goede benuttingsperspectieven, met name gelet op de benutting van de bestaande infrastructuur;

— de infrastructuur is voor alle potentiële gebruikers gelijk en zonder discriminatie toegankelijk;

— het handelsverkeer wordt niet zodanig veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.

5.3.1.1. Helder omschreven doelstelling van algemeen belang

200. Zoals aangegeven in punt 127, lijken de rapporten die ter onderbouwing van de regeringsbesluiten zijn verschaft, het belang van deze investeringen te verantwoorden door de positieve effecten van de uitbouw van de luchthaven op de economie en de werkgelegenheid in Charleroi en de omliggende regio⁽²⁾. Geconfronteerd met de problematiek van de omschakeling van het oude industriebekken van de regio-Charleroi, wordt de luchthavensite er genoemd als een nieuwe ontwikkelingspool waarin onderzoek en ontwikkeling, geavanceerde technologie en openheid voor de Europese economie samengaan. In de notitie van de minister aan de regering wordt dit als volgt geformuleerd: „Au travers de sa déclaration de politique régionale approuvée le 15 juillet 1999, le Parlement wallon reconnaît que les aéroports régionaux constituent des pôles de développement économiques et de création d'emploi importants pour la région wallonne qu'il convient d'envisager tant sous l'angle économique qu'environnemental ainsi que sous l'angle du transport. Les principaux objectifs sont:

— d'apporter un soutien particulier au développement d'activités économiques par préférence en synergie avec les activités aéroportuaires (...) pour que la mission publique de bâtisseur d'infrastructure soit relayée par l'initiative privée, génératrice d'emplois;

— d'œuvrer à une intégration stratégique des activités aéroportuaires dans les autres réseaux de transport de personnes et de marchandises;

— (...)

— d'intensifier la protection de l'environnement et la lutte contre les nuisances sonores. l'aéroport.

⁽¹⁾ Punt 85 van de richtsnoeren van 2005.

⁽²⁾ Notitie ten behoeve van de Waalse regering gehecht aan het besluit van 8 november 2000, blz. 9 e.v.

(...) Il importe dès lors pour permettre à l'aéroport de jouer son rôle de levier économique régional de le doter d'une infrastructure complète dans le cadre d'un plan global de développement."

(vert.: „Met zijn gewestelijke beleidsverklaring van 15 juli 1999 erkent het Waals Parlement dat de regionale luchthavens belangrijke polen voor economische ontwikkeling en banencreatie voor het Waals Gewest zijn, die zowel uit oogpunt van economie, milieu als vervoer moeten worden gezien. De belangrijkste doelstellingen zijn:

- bijzondere steun geven aan de ontwikkeling van economische activiteiten, bij voorkeur in synergie met luchthavenactiviteiten (...) zodat de publieke opdracht van infrastructuurbouwer wordt overgenomen door het particuliere initiatief, dat banen genereert;
- inzetten op een strategische integratie van luchthavenactiviteiten met andere netwerken voor personen- en goederenvervoer;
- (...)
- de milieubescherming versterken en de strijd tegen geluidsoverlast opdrijven.

(...) Wil de luchthaven dus haar rol van regionale economische hefboom kunnen spelen, moet zij met een volledige infrastructuur worden uitgerust in het kader van een algemeen ontwikkelingsplan.")

201. Deze notitie geeft ook een synthese van de resultaten van diverse studies die werden uitgevoerd om het beleid voor de uitbouw van Waalse luchthavens te sturen. De studie van Tractebel maakt voor de doelstellingen van 1 miljoen passagiers en 2 miljoen passagiers een beoordeling van de economische effecten en de banen die worden gegeneerd.

202. De uitbouw van de luchthaveninfrastructuur op Charleroi lijkt te hebben bijgedragen tot de openstelling van het Europese luchtruim en tot de economische cohesie en de regionale ontwikkeling van Henegouwen. In dit stadium is de Commissie van mening dat de doelstelling van algemeen belang helder is omschreven.

5.3.1.2. De infrastructuur is noodzakelijk en staat in verhouding tot het gestelde doel

203. Om te bepalen in hoeverre de investeringen die op de locatie te Charleroi zijn uitgevoerd, noodzakelijk en evenredig leken, dient de Commissie zich te verplaatsen naar de periode waarin het besluit daartoe is genomen. Zoals reeds aangegeven, is de Commissie van mening dat de dwingende besluiten met betrekking tot de verschillende investeringen niet op 20 juli of 8 november 2000 zijn genomen, zoals de Belgische autoriteiten betogen, maar nadien en gespreid over meerdere jaren.

204. In dat verband presenteren de in het vorige deel vermelde studies twee scenario's, gebaseerd op een passagiersaantal van [...] passagiers. Een extra marge op deze passagiersaantallen lijkt redelijk om andere luchtvaartmaatschappijen in staat te stellen zich te vestigen of door te groeien in Charleroi. In dat verband doet de Commissie opmerken dat de aanvankelijk geplande capaciteit voor een nieuwe terminal 3 miljoen passagiers bedroeg ⁽¹⁾. Daartegenover staat dat de uitvoering van investeringen om de capaciteit van de luchthaven uit te breiden tot meer dan [...] passagiers - in de toenmalige context - dus niet evenredig lijkt. Bovendien heeft Ryanair bevestigd ⁽²⁾ dat het aantal vluchten en passagiers zoals dat uit de akkoorden van 2001 resulteerde, op Charleroi kon worden verwerkt binnen het kader van de bestaande infrastructuur.

205. Daarentegen doet de Commissie opmerken dat volgens het investeringsplan van november 2000 de bouw van bepaalde infrastructuur - met name de nieuwe terminal - gefaseerd zou verlopen, afhankelijk van de behoeften die zouden ontstaan door de toekomstige ontwikkelingen van de luchthavenactiviteit ⁽³⁾.

206. De Commissie beschikt echter niet over voldoende gedetailleerde informatie (bijvoorbeeld op welke prognoses het Gewest zich heeft gebaseerd) om voor elk van deze (additionele) investeringen uit het plan te kunnen nagaan of deze noodzakelijk waren om de zo-even genoemde doelstellingen van algemeen belang te bereiken. Bijgevolg formuleert zij twijfel ten aanzien van de noodzaak en de evenredigheid van de betrokken infrastructuurinvesteringen.

5.3.1.3. De infrastructuur biedt op middellange termijn goede benuttingsperspectieven

207. In dit stadium en in dit geval is de Commissie van mening dat de benuttingsperspectieven van de infrastructuur in 2000 afdoende waren om de bouw te verantwoorden van infrastructuur met een verwerkingscapaciteit van [...] passagiers, met eventueel een redelijke extra marge. De nieuwe terminal die aanvankelijk op 3 miljoen passagiers was berekend, zou aan dit criterium kunnen voldoen. Daarentegen lijken, op grond van de informatie waarover het Gewest destijds beschikte, de benuttingsperspectieven voor op [...] passagiers berekende infrastructuur dit soort investeringen niet te verantwoorden.

⁽¹⁾ Besluit tot inleiding van de procedure van 11 december 2002, punt 18.

⁽²⁾ Antwoord van Ryanair van 30.9.2011 (blz. 13) op de vragenlijst van de Commissie van 2.8.2011 (vraag 6).

⁽³⁾ „il s'impose d'intégrer dans le futur programme pluriannuel d'investissements le concept d'un nouvel aérogare passagers modulable et dont l'implantation (...) sera impérativement progressive et réalisée en fonction du développement de l'activité réelle de l'aéroport et des besoins opérationnels qui en découlent." (vert.: „in het toekomstige meerjareninvesteringsplan dient het concept te worden opgenomen van een nieuwe, modulerbare luchthaventerminal voor passagiers waarvan de inplanting (...) noodzakelijkerwijs geleidelijk zal gebeuren en die zal plaatsvinden afhankelijk van de ontwikkeling van de reële activiteit van de luchthaven en de operationele behoeften die daaruit voortvloeien") (nadruk in de oorspronkelijke tekst).

De Commissie verzoekt België haar de benuttingsperspectieven voor de infrastructuur te bezorgen waarop het Gewest zich heeft gebaseerd voor zijn besluit om de capaciteit van de luchthaven uit te breiden tot meer dan 5 miljoen passagiers.

5.3.1.4. Gelijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur

208. De luchthaven is in de onderzochte periode door verschillende luchtvaartmaatschappijen gebruikt ⁽¹⁾. Gezien echter de verschillen in de bedragen van de bijdragen die verschuldigd zijn door de uiteenlopende luchtvaartmaatschappijen welke van de luchthaven gebruikmaken, is de Commissie in dit stadium niet bij machte om te beoordelen of de toegang tot de gesubsidieerde uitrusting (die deel uitmaakt van de luchthaveninfrastructuur) op voet van gelijkheid en zonder discriminatie plaatsvindt.

5.3.1.5. Het handelsverkeer wordt niet zodanig veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad

209. De Commissie verzoekt de Belgische autoriteiten en belanghebbende derden (met name de luchthavens die rechtstreeks met de luchthaven van Charleroi concurreren) een standpunt in te nemen ten aanzien van de vraag in hoeverre de steun de concurrentiepositie van de luchthaven van Charleroi versterkt. Ook verzoekt zij de Belgische autoriteiten en belanghebbende derden om aan te geven of de steun een impact kan hebben op de concurrentie met andere vervoersvormen, zoals het spoorvervoer, en met name het hogesnelheidsspoorvervoer.

5.3.1.6. Noodzaak en evenredigheid van de steun

210. Naast de hier genoemde criteria ⁽²⁾, dient, met het oog op het vaststellen van de noodzaak van de steun, het bedrag van deze steun beperkt te blijven tot hetgeen strikt noodzakelijk is om de beoogde doelstelling te bereiken ⁽³⁾.
211. Niettemin lijken de concrete voorwaarden voor de terbeschikkingstelling van de infrastructuur geen garantie te bieden dat de tenlasteneming door het Gewest en Sowaer van de kosten van de betrokken investeringen tot een minimum beperkt blijft. Zodoende ziet het er naar uit dat de maximering van het (variabele) bedrag van de door BSCA verschuldigde bijdrage, de tenlasteneming door het Gewest van het vaste bedrag van de bijdrage en de levering van diverse diensten die in het bijdragebedrag zijn begrepen, de bijdragen van BSCA in de investeringskosten op een laag niveau hebben gehandhaafd, niettegenstaande de substantiële toename van haar activiteiten en haar resultaten. In dit stadium beschikt de Com-

missie niet over gegevens waaruit blijkt dat deze beperking gerechtvaardigd was om een normaal rendement te verzekeren op de activiteit van de exploitatie van de infrastructuur door BSCA en dat de tenlasteneming door het Gewest/Sowaer van alle kosten in verband met investeringen en de geleverde diensten (exclusief de daadwerkelijk door BSCA ten laste genomen bijdrage) noodzakelijk was en tot een minimum beperkt bleef.

212. Bijgevolg heeft de Commissie in dit stadium twijfel ten aanzien van de noodzaak en de evenredigheid van de steun. Zij verzoekt België en belanghebbende derden haar alle elementen te verschaffen die dienstig kunnen zijn, bijvoorbeeld door berekeningen of studies mee te delen waarin het bedrag wordt bepaald van de investeringen - of de lasten daarvan - dat voor BSCA als particuliere investeerder economisch draagbaar was, en, anderzijds, het bedrag dat niet door BSCA kon worden gefinancierd in het kader van een normaal rendabel beheer van de luchthaven.

5.3.1.7. Conclusie

213. Om de hier uiteengezette redenen betwijfelt de Commissie in dit stadium dat de steun ten behoeve van de luchthaveninfrastructuur op grond van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU verenigbaar kan worden verklaard met de interne markt.

5.3.2. Tenlasteneming van de kosten van groot onderhoud/grote reparaties en diverse diensten verleend door Sowaer in ruil voor de concessievergoeding

214. In dit stadium is de Commissie van mening dat de tenlasteneming van deze kosten door Sowaer exploitatiesteun ten faveure van BSCA kan vormen. Volgens punt 27 van de richtsnoeren van 2005 kan exploitatiesteun voor luchthavens slechts bij wijze van uitzondering en onder strikte voorwaarden met de interne markt verenigbaar worden verklaard, in achterstandsgebieden in Europa, d.w.z. de steungebieden ex artikel 107, lid 3, onder a), VWEU, de ultraperifere gebieden en dunbevolkte gebieden. België en belanghebbende derden wordt verzocht hun opmerkingen op dit punt te maken en, in voorkomend geval, de nodige elementen aan te dragen om deze steun op zijn verenigbaarheid te kunnen beoordelen.

5.3.3. Bepaalde door BSCA beheerde diensten ten laste genomen door het Gewest

215. De tenlasteneming van de kosten die onder de rubriek „brandbestrijding en onderhoud” zijn samengebracht, vormt, voor zover deze kosten niet onder de overheids-taken van het Gewest vallen, exploitatiesteun.

216. Wat betreft de maatregelen ter financiering van de overheidstaken op de luchthaven, vormt alle overcompensatie van overheidstaken waarmee de luchthavenexploitant wordt belast, uiteraard exploitatiesteun. De Belgische autoriteiten hebben geen verantwoording gegeven ten aanzien van de eventuele verenigbaarheid daarvan.

⁽¹⁾ Besluit tot inleiding van de procedure van 11 december 2002, punt 16.

⁽²⁾ Besluit van de Commissie van 18 februari 2011 betreffende steunmaatregel NN 26/2009 - Griekenland - Ανάπτυξη του αερολιμένα Ιωαννίνων (Uitbreiding van de luchthaven van Ioannina), punten 69 en 70.

⁽³⁾ Zie met name arrest van 14 januari 2009, zaak T-162/06, Kronoply GmbH & Co. KG / Commissie, Jurispr. 2009, blz. II-1, punt 65.

217. Ten slotte doet de Commissie opmerken dat de Belgische autoriteiten geen informatie hebben verschaft waaruit mag blijken dat deze maatregelen eventueel met de interne markt verenigbaar zijn als compensaties voor de openbare dienst in de zin van de Europese kaderregelingen ter zake ⁽¹⁾, noch op grond van die kaderregelingen noch rechtstreeks op grond van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU.

218. De Commissie heeft dus twijfel ten aanzien van de verenigbaarheid van deze steun met het functioneren van de interne markt. Zij verzoekt de Belgische autoriteiten hun opmerkingen te maken wat betreft de doelstellingen die bij het toekennen van de hier te onderzoeken mogelijke steun worden nagestreefd.

5.3.4. Verhoging van het kapitaal van BSCA door Sowaer

219. Ingeval deze maatregel staatssteun mocht vormen, beschikt de Commissie niet over informatie met betrekking tot de eventuele verenigbaarheid ervan met het Verdrag. Zij verzoekt de Belgische autoriteiten hun opmerkingen te maken wat betreft de doelstellingen van algemeen belang die met deze maatregel worden nagestreefd.

5.4. Verenigbaarheid met de interne markt van de steun aan Ryanair

5.4.1. Voorwaarden voor toegang tot de luchthavendiensten volgens de akkoorden van 2001

220. Voor zover de Commissie, op grond van een rentabiliteitsanalyse van het ondernemingsplan van 2001, zou concluderen dat de voorwaarden die BSCA aan Ryanair heeft toegekend, niet overeenstemmen met de handelwijze die mag worden verwacht van een voorzichtig investeerder, is zij van oordeel dat de in deel 5.2.2.1 bedoelde mogelijke steun exploitatiesteun vormt.

221. De Commissie beschikt niet over informatie ten aanzien van de mogelijke verenigbaarheid van deze steun met het Verdrag. Daarom formuleert zij twijfel ten aanzien van de verenigbaarheid van deze eventuele steun met de interne markt.

5.4.2. Andere maatregelen uit de periode vóór de inwerkingtreding van de richtsnoeren van 2005

222. In concreto zijn de maatregelen waarom het hier gaat, de brief van 2004 en het aanhangsel van 9 december 2005 dat BSCA en Ryanair hebben ondertekend. Volgens dezelfde redenering als in punt 198 is de Commissie van mening dat artikel 107, lid 3, onder c), VWEU de rechtstreekse grondslag is om de maatregelen die vóór de inwerkingtreding van de richtsnoeren van 2005 zijn ver-

leend, op hun verenigbaarheid met de interne markt te beoordelen. De Commissie dient ook rekening te houden met haar beschikkingspraktijk uit de periode voordien.

223. In dat verband blijkt uit de beschikkingspraktijk van de Commissie ⁽²⁾ dat een steunmaatregel ten behoeve van een luchtvaartmaatschappij verenigbaar kan worden verklaard indien elk van de volgende criteria is vervuld:

- de maatregel draagt bij aan de verwezenlijking van een doelstelling van gemeenschappelijk belang: de opening van nieuwe lijnen vanaf een luchthaven uit categorie C of D in de zin van de richtsnoeren van 2005, of bij wijze van uitzondering categorie B, naar een andere luchthaven binnen de EU, voor een lijn die op termijn levensvatbaar is;
- het steunbedrag is noodzakelijk en evenredig aan de extra kosten die ontstaan door de opening van nieuwe lijnen, en de maatregel heeft een stimulerend effect;
- de maatregel wordt op transparante en niet-discriminerende wijze verleend;
- de maatregel bevat sancties ingeval van niet-nakoming van de verplichtingen door de luchtvaartmaatschappij;
- de maatregel verandert de mededingingsvoorwaarden niet zodanig dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.

5.4.2.1. Doelstelling van gemeenschappelijk belang

224. In 2004 en 2005 was de luchthaven van Charleroi een luchthaven van categorie C, d.w.z. een „grote regionale luchthaven” volgens de indeling in categorieën van de richtsnoeren van 2005. Aanloopsteun voor nieuwe lijnen op Charleroi kan dus in beginsel verenigbaar worden verklaard. Op grond van de gegevens waarover de Commissie beschikt, is de ondertekening van het aanhangsel gekoppeld aan een stijging van het aantal Ryanair-toestellen met Charleroi als thuisbasis en bijgevolg de opening van vijf nieuwe verbindingen vanaf de luchthaven ⁽³⁾.

225. De Commissie beschikt echter niet over concretere informatie over die lijnen, en met name de levensvatbaarheid op termijn van nieuwe lijnen die Ryanair vanaf de luchthaven van Charleroi heeft opgezet in het kader van de brief van 2004 en het aanhangsel van 2005, zoals die werd beoordeeld bij de ondertekening van die brief en dat aanhangsel.

⁽¹⁾ PB C 297 van 29.11.2005, blz. 4, en PB C 8 van 11.1.2012, blz. 15.

⁽²⁾ Zie bijv. het besluit betreffende steunmaatregel C 24/07 (ex NN 71/06) - Staatsteun ten gunste van Flughafen Lübeck GmbH en Ryanair (PB C 295 van 7.12.2007, blz. 29) of het besluit van 26 mei 1998 betreffende steunmaatregel NN 109/1998 - Verenigd Koninkrijk - Manchester Airport.

⁽³⁾ In het faxbericht van 9.12.2005 met de instemming van Ryanair met het aanhangsel van 2005 dat door de Belgische autoriteiten aan de Commissie is meegedeeld, is sprake van de mogelijke aanwezigheid van de CEO van Ryanair aan de zijde van de Waalse minister belast met het luchthavenbeleid, voor de aankondiging van de opening van vijf nieuwe lijnen.

226. De Commissie kan in dit stadium dus geen conclusies trekken op dit punt en verzoekt de Belgische autoriteiten aan te geven wat precies de doelstelling van gemeenschappelijk belang was die werd nagestreefd door het commerciële kader van 2004 en de ondertekening van het aanhangsel van 2005.

5.4.2.2. Noodzaak, evenredigheid en stimulerend effect

227. Zoals in de voorgaande punten is uiteengezet, beschikt de Commissie niet over gegevens met betrekking tot de noodzaak, de evenredigheid en het stimulerende effect van de maatregelen vervat in de brief van 2004 en het aanhangsel van 2005 in verband met de opening van nieuwe lijnen door Ryanair vanaf de luchthaven van Charleroi, of met betrekking tot enige andere doelstelling van gemeenschappelijk belang.

5.4.2.3. Transparante en niet-discriminerende toewijzing

228. Wat betreft de brief van 2004 tekent de Commissie aan dat hiermee de commerciële voorwaarden worden bestendigd die voordien aan Ryanair werden verleend zonder daaraan ruchtbaarheid te geven. Ook al heeft het ministerieel besluit van 11 juni 2004 het tarief van de landingsvergoedingen dat tot dan toe uitsluitend voor Ryanair gold, uitgebreid tot alle luchtvaartmaatschappijen, toch is de Commissie in dit stadium van oordeel dat de overige voordelen die Ryanair genoot, in stand zijn gehouden, zonder dat andere maatschappijen die kunnen genieten. Met name lijkt de garantie van een totale kostprijs voor Ryanair van 5 EUR per vertrekkende passagier onbereikbaar voor de andere luchtvaartmaatschappijen, gelet op de hoogte van de passagiersvergoeding⁽¹⁾, die door het genoemde besluit ongewijzigd wordt gelaten.

229. Overigens is de Commissie, zoals vermeld in deel 5.2.2.3, van mening dat, zelfs al zijn de luchthavengelden transparant en niet-discriminerend geworden vanaf de inwerkingtreding van het aanhangsel van 2005, de tarieven voor de grondafhandelingsdiensten en de aanvullende [...] niet publiek zijn aangekondigd of dat de toekenning daarvan niet transparant was.

230. De Commissie beschikt in dit stadium niet over gegevens betreffende de eventuele openbare procedures, onderhandelingen met andere maatschappijen of enig ander element waarmee de in het voorgaande punt bedoelde toekenningsvoorwaarden op hun transparantie en niet-discriminerende karakter kunnen worden beoordeeld. Zij heeft dus twijfel bij het transparante en niet-discriminerende karakter van de brief van 2004 en het aanhangsel van 2005.

5.4.2.4. Sancties bij niet-nakoming

231. Op grond van de gegevens waarover de Commissie beschikt, is zij van mening dat de brief van 2004 geen enkel sanctiemechanisme bevat in het geval van niet-nakoming.

⁽¹⁾ De passagiersvergoeding bedroeg toentertijd 7 EUR per passagier (zie tabel 7).

232. Het aanhangsel van 2005 bevat dan weer wel dit soort sanctiemechanisme, in de vorm van een verhoging van het tarief voor grondafhandelingsdiensten met 20 % wanneer Ryanair zijn verplichtingen wat betreft het aantal vliegtuigen dat Charleroi als thuisbasis heeft en de dagelijkse retourvluchten niet nakomt⁽²⁾. Toch is dit mechanisme contractueel pas in werking getreden zes maanden ná de ingebruikneming van de nieuwe terminal van de luchthaven van Charleroi, die toen nog voor de zomer 2007 gepland stond. Ter informatie: de nieuwe terminal is uiteindelijk in januari 2008 in gebruik genomen.

233. Volgens de informatie waarover de Commissie beschikt, kon Ryanair uit de oude terminal toch vier toestellen Charleroi als thuisbasis geven - en dus de genoemde 30 dagelijkse retourvluchten uitvoeren zonder de verhuizing naar de nieuwe terminal te hoeven af te wachten. In dit verband tekent de Commissie aan dat Ryanair in 2003 en 2004 gemiddeld 36 dagelijkse vluchten uitvoerde in Charleroi⁽³⁾. De periode waarin voor Ryanair geen sanctiemechanisme bij niet-nakoming van toepassing was, lijkt dus niet ingegeven door overwegingen van luchthavencapaciteit. Hoe dan ook berust het aanhangsel van 2005 op de aanname dat er de eerste twintig maanden dat het van toepassing was, geen sanctiemechanisme voor niet-nakoming bestond.

234. Bijgevolg heeft de Commissie twijfel ten aanzien van het reële karakter van de sancties uit het aanhangsel van 2005 en verzoekt zij de Belgische autoriteiten haar nadere informatie op dit punt te verschaffen.

5.4.2.5. De mededingingsvoorwaarden niet zodanig veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad

235. De betrokken maatregelen zijn, volgens de informatie waarover de Commissie beschikt, uitsluitend aan Ryanair verleend. Het feit dat deze luchtvaartmaatschappij haar exploitatiekosten door de betrokken maatregelen verlaagd zag, kan negatief hebben uitgewerkt op de mededinging op de markten voor het luchtvervoer en de verrichting van luchthavendiensten.

236. De Commissie betwijfelt dus of de verandering van de mededingingsvoorwaarden door de betrokken maatregelen kan worden gezien als zijnde niet schadelijk voor het gemeenschappelijk belang. De Commissie verzoekt de Belgische autoriteiten en belanghebbende derden een standpunt in te nemen over de vraag in hoeverre deze steun de concurrentiepositie van Ryanair versterkt en, meer algemeen, de mededingingsvoorwaarden aantast.

⁽²⁾ Volgens de punten 1b) en c) van het aanhangsel van 2005 moet Ryanair ten minste 30 dagelijkse retourvluchten uitvoeren en moeten ten minste 4 vliegtuigen uiterlijk 6 maanden na de inbedrijfneming van de nieuwe terminal de luchthaven als thuisbasis hebben. In punt 4i) wordt voorzien in een verhoging van de tarieven voor grondafhandelingsdiensten ingeval van niet-nakoming van deze beide verplichtingen.

⁽³⁾ In haar mededeling aan de Commissie heeft Ryanair aangegeven dat zij 13 349 vluchten uitvoerde in 2003 en 13 596 vluchten in 2004.

5.4.2.6. Conclusie

237. De Commissie formuleert dus twijfel ten aanzien van de verenigbaarheid met de interne markt van de brief van 2004 en het aanhangsel dat BSCA en Ryanair op 9 december 2005 hebben ondertekend. Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie⁽¹⁾ staat het aan de Belgische autoriteiten om aan te geven op welke rechtsgrondslag de betrokken steunmaatregelen met de interne markt verenigbaar kunnen worden verklaard en om aan te tonen dat de verenigbaarheidsvoorwaarden vervuld zijn.

238. De Commissie verzoekt België dan ook om de eventuele rechtsgrondslag voor deze verenigbaarheid aan te geven en om aan te tonen of aan de toepasselijke verenigbaarheidsvoorwaarden is voldaan.

5.4.3. Maatregelen uit de periode ná de inwerkingtreding van de richtsnoeren van 2005

239. Mocht blijken dat deze maatregelen steun vormen, is de Commissie in dit stadium van mening dat deze exploitatiesteun voor Ryanair vormen.

240. Volgens punt 27 van de richtsnoeren van 2005 kan exploitatiesteun voor luchthavens of luchtvaartmaatschappijen (zoals aanloopsteun) slechts bij wijze van uitzondering en onder strikte voorwaarden met de interne markt verenigbaar worden verklaard, in achterstandsgebieden in Europa, d.w.z. steungebieden ex artikel 107, lid 3, onder a), VWEU, de ultraperifere gebieden en dunbevolkte gebieden.

241. Ook al bevond de luchthaven Charleroi zich in de hier te onderzoeken periode in dit soort gebied⁽²⁾, toch geldt deze afwijking niet voor deze luchthaven, omdat het betrokken gebied op grond van de betreffende beschikking slechts in aanmerking komt voor investeringssteun. Bijgevolg heeft de Commissie twijfel bij de eventuele verenigbaarheid van de betrokken maatregelen met de interne markt.

242. Het staat aan de Belgische autoriteiten om aan te geven op welke grondslag deze eventuele steunmaatregelen met de interne markt verenigbaar zouden zijn. Met name verzoekt de Commissie de Belgische autoriteiten, mochten dezen van oordeel zijn dat bepaalde van deze maatregelen verband houden met de uitbouw van nieuwe vliegroutes, aan te geven om welke routes het gaat en te verantwoorden waarom de betrokken maatregelen in overeenstemming zijn met de in punt 79 van de richtsnoeren van 2005 genoemde criteria.

5.5. Terugvordering van de steun - bestreken periode steunverlening - bestaande steun - gewettigd vertrouwen

243. De Commissie tekent aan dat het mogelijk is dat een deel van de potentiële steun is verleend meer dan 10 jaar

voordat de Commissie of een op haar verzoek optredende lidstaat een maatregel ten aanzien van deze steunmaatregel heeft genomen en dat deze steun bijgevolg niet kan worden teruggevorderd, overeenkomstig artikel 15 van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag [thans artikel 108 VWEU]⁽³⁾.

244. Tot slot doet de Commissie opmerken dat zij geen terugvordering kan eisen van steun ten aanzien waarvan, ook al is deze steun binnen de hierboven afgebakende periode van tien jaar verleend, - in hoofde van de begunstigde ervan - een gewettigd vertrouwen bestaat als gevolg van handelingen of standpunten van de Commissie in het verleden. De Commissie is in dit stadium niet bekend met het bestaan van dit soort omstandigheden.

245. België en belanghebbende derden wordt verzocht, in voorkomend geval, opmerkingen te maken ten aanzien van het verstrijken van de periode van tien jaar en van het mogelijke bestaan van gewettigd vertrouwen in hoofde van de potentiële begunstigten van de in dit besluit vermelde steunmaatregelen.

6. CONCLUSIE

246. Teneinde de twijfel weg te nemen die bij de Commissie bestaat ten aanzien van het steunkarakter en de eventuele verenigbaarheid van de betrokken maatregelen, verzoekt de Commissie de Belgische autoriteiten nadere informatie mee te delen over alle in het onderhavige besluit vermelde punten, en meer bepaald over de onderstaande punten. Om een beter overzicht te kunnen maken van deze gegevens, verzoekt de Commissie de Belgische autoriteiten de hierbij gaande overzichtstabel in bijlage 1 in te vullen, waar een belangrijk deel van de hier gevraagde gegevens is samengebracht; met het oog op het invullen van die tabel is in bijlage 2 een vragenlijst bijgevoegd.

247. Wat betreft de verschillende investeringen uit het investeringsprogramma waarop de besluiten van de Waalse regering van juli en november 2000 zien, verzoekt de Commissie de Belgische autoriteiten om haar mee te delen:

- de documenten waaruit het tijdstip en het dwingende karakter blijkt van de door het Gewest/Sowaer met het oog op de tenuitvoerlegging van elk van deze investeringen gedane toezeggingen, bijvoorbeeld de beraadslagingen binnen de raad van bestuur van Sowaer waarbij de toewijzing van overheidsopdrachten wordt goedgekeurd enz.;

⁽¹⁾ Zie arrest van 28 april 1993, zaak C-364/90, Italië/Commissie, Jurispr. 1993, blz. I-2097, punt 20.

⁽²⁾ Beschikking 1999/502/EG van de Commissie van 1 juli 1999 tot vaststelling van de lijst van de onder doelstelling 1 van de structuurfondsen vallende regio's voor de periode van 2000 tot en met 2006, PB L 194 van 27.7.1999, blz. 53.

⁽³⁾ PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1. Wat betreft de uitlegging van artikel 15, zie arrest van 30 april 2002, gevoegde zaken T-195/01 en T-207/01, Government of Gibraltar / Commissie, Jurispr. 2002, blz. II-2309, punt 130, en arrest van 28 november 2008, gevoegde zaken T-254/00, T-270/00 en T-277/00, Hotel Cipriani SpA e.a. / Commissie, Jurispr. 2008, blz. II-3269, punt 364.

- nadere gegevens over de uitvoering van het investeringsprogramma voor 2000 en 2001 en voor 2010 en 2011;
 - de gedetailleerde ontwikkeling van de theoretische jaarcapaciteit (aantal passagiers, aantal bewegingen) van de luchthaven van Charleroi in de periode 2000-2011, waarbij voor ieder fase in die ontwikkeling het (infrastructurele of andere) element wordt aangegeven dat bepalend is voor de theoretische capaciteit;
 - voor zover met de bijdrage die BSCA aan Sowaer betaalt (variabele bijdrage), niet alleen de terbeschikkingstelling van infrastructuur, maar ook de tenlasteneming van grote reparaties/groot onderhoud en de verrichting van diverse diensten door Sowaer wordt gedekt, een gedetailleerd overzicht van de kosten die Sowaer maakt en de bijdrage die BSCA over de periode 2001-2011 heeft betaald.
248. De Commissie verzoekt de Belgische autoriteiten aan te geven of op het tijdstip dat de besluiten tot uitbouw van de luchthaven werden genomen, het scenario van een sluiting van de luchthaven is gehanteerd als referentie om na te gaan of het besluit tot uitbouw van de luchthaven wel opportuun was, en zo ja, welke kosten deze sluiting met zich had gebracht.
249. Wat betreft de controlestructuur van BSCA verzoekt de Commissie de Belgische autoriteiten haar een afschrift mee te delen van het in het besluit van 8 februari 2001 vermelde aandeelhouderspact tussen de publieke en semipublieke entiteiten die in het kapitaal van BSCA deelnemen, alsmede de eventuele aanhangsels daarbij. Voorts verzoekt zij België om precies aan te geven welke verschuivingen er na 31 december 2010 binnen de aandeelhoudersstructuur van BSCA hebben plaatsgevonden.
250. Wat betreft de maatregelen ten faveure van Ryanair verzoekt de Commissie de Belgische autoriteiten haar mee te delen:
- de economische verantwoording voor de degressieve tarieven die in 2006 werden toegekend, voor het bestaan van een degressieve tariefstructuur en voor de vraag waarom voor de betrokken degressieve tariefstructuur werd gekozen, ten opzichte van de in aanmerking genomen schaalvoordelen of de niet-luchtvaartgebonden inkomsten;
 - de economische verantwoording voor de korting op de PRM-vergoeding in het aanhangsel van 2010;
 - de economische verantwoording van het tarief dat Ryanair in de aanhangsels van 2005 en 2010 is voorgesteld voor grondafhandelingsdiensten.
251. Het onderhavige besluit laat de uitkomst van een eventuele beoordeling door de Commissie van de inachtneming van de Europese regels inzake overheidsopdrachten onverlet.
- Gelet op de bovenstaande overwegingen verzoekt de Commissie België, in het kader van de procedure van artikel 108, lid 2, VWEU, binnen één maand vanaf de datum van ontvangst van dit schrijven zijn opmerkingen te maken en alle dienstige inlichtingen te verstrekken voor de beoordeling van de steunmaatregelen.
- Zij verzoekt uw autoriteiten onverwijld een afschrift van deze brief aan de potentiële begunstigden van de steunmaatregelen te doen toekomen. In dit verband ziet België erop toe dat aan de betrokken ondernemingen geen gegevens met betrekking tot andere ondernemingen worden vrijgegeven die vallen onder de geheimhoudingsplicht in de zin van de mededeling van de Commissie C(2003) 4582 van 1 december 2003 over geheimhouding bij beschikkingen inzake staatssteun⁽¹⁾.
- De Commissie wijst België op de schorsende werking van artikel 108, lid 3, VWEU. Zij verwijst naar artikel 14 van Verordening (EG) nr. 659/1999, volgens hetwelk elke onrechtmatige steun van de begunstigde kan worden teruggevorderd.
- Voorts deelt de Commissie België mee dat zij de belanghebbenden door de bekendmaking van dit schrijven en van een samenvatting ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* in kennis zal stellen. Tevens zal zij de belanghebbenden in de lidstaten van de EVA die partij zijn bij de EER-Overeenkomst, door de bekendmaking van een mededeling in het EER-Supplement van het Publicatieblad in kennis stellen, alsmede de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA door haar een afschrift van dit schrijven te zenden. Alle bovengenoemde betrokkenen zullen in de gelegenheid worden gesteld binnen één maand na de datum van die bekendmaking hun opmerkingen kenbaar te maken.

⁽¹⁾ PB C 297 van 9.12.2003, blz. 6.

BIJLAGE 1

		1			2										3			4	5		6	
Jaar	Totale maximum jaarcapaciteit			Benutte capaciteit										Niet benutte capaciteit			Totale kosten commercieel passagiersvervoer (incl. overheidsprerogatieven)	Kosten ivm overheidsprerogatieven commercieel passagiersvervoer		Exploitatiekosten - commercieel passagiersvervoer		
	Aantal passagiers	Aantal bewegingen	Vracht-volume (ton) (indien van toepassing)	Commercieel passagiersvervoer						Vracht (voor zover van toepassing)		Luchtvervoer (algemeen)	Overig (militair enz.)	Aantal passagiers	Aantal bewegingen	Vracht-volume (ton) (indien van toepassing)		Exploitatiekosten	Kapitaalkosten	incl. Overheidsprerogatieven	excl. Overheidsprerogatieven	
				Maatschappij A		Maatschappij B		Maatschappij C		Alle maatschappijen		Alle vluchten	Alle vluchten									
				Aantal passagiers	Aantal bewegingen	Aantal passagiers	Aantal bewegingen	Aantal passagiers	Aantal bewegingen	in volume (ton)	Aantal bewegingen	Aantal bewegingen	Aantal bewegingen									
2000																						
2001																						
2002																						
2003																						
2004																						
2005																						
2006																						
2007																						
2008																						
2009																						
2010																						
2011																						

Jaar	7			8		9			10		11			12			13	14	15			16	17
	Aan een specifieke luchtvaartmaatschappij toewijsbare exploitatiekosten			Kapitaalkosten-commercieel passagiersvervoer		Kapitaalkostencommercieel passagiersvervoer			Kapitaalkosten ivm vóór 2000 besliste investeringen		Luchtvaartinkomsten per luchtvaartmaatschappij			Niet-luchtvaartgebonden inkomsten per luchtvaartmaatschappij			Overige inkomstencommercieel passagiersvervoer (excl. overheids-subsidies en compensaties ivm overheidsprerogatieven)	Totale inkomsten (11 + 12 + 13)	Overheidssubsidies (commercieel passagiersvervoer)			EBITDA (incl. overheids-subsidies en compensaties ivm overheidsprerogatieven)	Nettore-sultaat (incl. overheids-subsidies en compensaties ivm overheidsprerogatieven)
Maat-schappij A	Maat-schappij B	Maat-schappij C	incl. overheids-prerogatieven	excl. overheids-prerogatieven	Maat-schappij A	Maat-schappij B	Maat-schappij C	incl. overheids-prerogatieven	excl. overheids-prerogatieven	Maat-schappij A	Maat-schappij B	Maat-schappij C	Maat-schappij A	Maat-schappij B	Maat-schappij C	Ter dekking van de exploitatie-kosten			Ter dekking van de kapi-taalkos-ten	Com-pensat-ies DAEB/ODV			
2000																							
2001																							
2002																							
2003																							
2004																							
2005																							
2006																							
2007																							
2008																							
2009																							
2010																							
2011																							

BIJLAGE 2 — VRAGENLIJST

1. Gelieve bijgaande tabel (bijlage 1) in te vullen aan de hand van de volgende aanwijzingen:

— **Kolom 1**

Geef hier de totale maximumcapaciteit van de luchthaven in haar geheel, uitgedrukt in aantal passagiers en aantal vliegbewegingen, alsmede in vrachtvolume (ton) per jaar.

Geef in uw opmerkingen precies aan welke infrastruktuurelementen van de luchthaven worden gebruikt voor zowel vracht- als passagiersvervoer (bijv. start- en landingsbanen). Geef ook aan welk gedeelte van de infrastructuur wordt gebruikt om de maximale jaarcapaciteit te bepalen (d.w.z. de belangrijkste bottlenecks).

— **Kolom 2**

Geef hier de benuttingsgraad van de luchthaven. Geef voor de commerciële passagiersvluchten (lijnvluchten en chartervluchten, zonder de algemene luchtvaart (*General aviation*)), voor elk van de luchtvaartmaatschappijen die vanaf de luchthaven opereert, de benuttingsgraad van de capaciteit uitgedrukt in aantal passagiers én in aantal bewegingen.

Geef voor de commerciële vrachtluchten de geaggregeerde gegevens, waarbij de voor het vrachtvervoer benutte capaciteit wordt afgezet tegen het totale luchtvrachtvolume en tegen het aantal bewegingen. Met commerciële vrachtluchten worden hier de vluchten bedoeld die uitsluitend vracht vervoeren, zonder de vluchten mee te rekenen die ook passagiers vervoeren en zonder de vracht die meegaat in het ruim van passagierstoestellen. De vracht die in het ruim wordt vervoerd, mag niet worden meegerekend bij het bepalen van het aantal bewegingen, omdat deze meegaat met de passagiers en in die rubriek al is meegerekend.

Geef voor de algemene luchtvaart en de andere benutting van luchthavencapaciteit de totale benutte capaciteit, uitgedrukt in aantal bewegingen. De vracht die meegaat in het ruim van passagierstoestellen, moet worden verrekend onder de rubriek vliegbewegingen van passagierstoestellen.

— **Kolom 3**

Geef hier welke capaciteit van de luchthaven in een bepaald jaar níet is benut - in de praktijk dus het verschil tussen kolom 1 en 2.

— **Kolom 4**

Geef hier de totale jaarkosten van de luchthaven (inclusief de kosten verbonden aan de overheidsprerogatieven) die verband houden met het commercieel passagiersverkeer zoals dat hierboven is omschreven.

— **Kolom 5**

Geef hier de kosten verbonden aan de opdrachten inzake luchtverkeersleiding, douane of politie. Denkt u dat nog andere kosten onder de overheidsprerogatieven vallen, vermeld deze dan apart. Let wel: kosten zoals waardeverminderingen, afschrijvingen, financiële kosten enz. mogen niet worden meegerekend in de exploitatiekosten.

— **Kolommen 6 en 7**

Geef hier de exploitatiekosten van de luchthaven voor het commerciële passagiersverkeer, zoals dat hierboven is omschreven, eerst mét en nadien zonder de kosten die verbonden zijn aan de overheidsprerogatieven. De kosten verbonden aan de overheidsprerogatieven moeten de kosten zijn als vermeld in kolom 5. De exploitatiekosten moeten omvatten: de personeelsuitgaven, de uitbestede diensten, het materiaal, de uitrusting en voorraden, de kosten voor communicatie, energie en afvalverwerking, de kosten voor verzekeringen, procesvoering en geschillenbeslechting, huurgelden, lease- en concessievergoedingen, algemene en administratieve kosten, financieringskosten voor het werkkapitaal en de overige exploitatie-uitgaven. De exploitatiekosten in verband met elk van de luchtvaartmaatschappijen moeten apart worden opgegeven in kolom 7. Let wel: kosten zoals waardeverminderingen, afschrijvingen, financiële kosten enz. mogen niet worden meegerekend in de exploitatiekosten.

— **Kolommen 8 en 9**

De „kapitaalkosten” voor het commercieel passagiersverkeer, zoals dat hierboven is omschreven, moeten de kosten omvatten die verbonden zijn aan de financiering van investeringen, d.w.z. de kosten van afschrijvingen en de financiële kosten in verband met de financiering van investeringen (totale rente, de financiering van het werkkapitaal niet meegerekend). De kosten in verband met investeringen bestemd voor een luchtvaartmaatschappij (bijv. de afschrijving van een loods die voor een bepaalde maatschappij is bestemd) moet worden vermeld in kolom 9. Leg, in voorkomend geval, uit waarom een deel van de kapitaalkosten moet worden meegenomen bij de berekening van de EBITDA.

— **Kolommen 11 t/m 14**

De inkomsten uit de luchtvaartactiviteiten en die uit de niet-luchtvaartgebonden activiteiten moeten per luchtvaartmaatschappij worden vermeld. Kunnen deze inkomsten niet rechtstreeks aan een van de luchtvaartmaatschappijen worden toegerekend, geef dan aan welke verdeelsleutel u gebruikt om deze inkomsten aan de verschillende maatschappijen toe te rekenen. Geef ook het bedrag en de aard van de overige inkomsten die niet specifiek aan een van de luchtvaartmaatschappijen kunnen worden toegerekend. Vermeld, wanneer de inkomsten niet aan commerciële luchtvaartactiviteiten kunnen worden toegerekend, het bedrag van deze inkomsten en leg ook waarom dit zo is.

— **Kolom 15**

Geef hier aan of de luchthaven overheidssubsidie ontvangt ter dekking van de exploitatiekosten en/of de kapitaalkosten. Geef een nadere beschrijving van de aard van de verleende overheidssteun. Vermeld ook of deze overheids-subsidie moest dienen voor de financiering van het commerciële passagiersvervoer of het vrachtvervoer.

Geef aan of de luchthaven openbaredienstverplichtingen (ODV) kreeg opgelegd en of zij van de overheid een vergoeding ontvangt voor het beheer van diensten van algemeen economisch belang (DAEB). Leg, in voorkomend geval, ook in detail uit om wat voor soort openbaredienstverplichtingen en diensten van algemeen economisch belang het gaat.

— **Kolommen 16 en 17**

Geef hier voor de luchthaven de betreffende EBITDA-cijfers (Earnings before interest, taxes, depreciation and amortisation) en haar nettoresultaat. Verschaf ook de berekeningen die zijn gebruikt voor het bepalen van de EBITDA en de nettojaarresultaten. Gelieve in uw berekeningen ook aan te tonen in hoeverre de EBITDA afhankelijk is van de kosten of inkomsten die rechtstreeks verband houden met de benutting van de infrastructuur.

2. Gelieve ons voor BSCA en Sowaer ook een overzicht te verschaffen van de kasstromen (uit operationele activiteiten, uit investeringsactiviteiten en uit financieringsactiviteiten) tijdens de te onderzoeken periode (2000-2011), volgens het model dat daarvan in bijlage 17 van de brief van België van 21.9.2011 is meegedeeld in antwoord op de vragen van de Commissie.”