Rättsfallssamlingen

TRIBUNALENS DOM (åttonde avdelningen i utökad sammansättning)

den 25 januari 2018*

”Statligt stöd – Stöd som Belgien beviljat BSCA – Beslut i vilket stödåtgärderna i vissa delar förklaras vara förenliga med inre marknaden och i andra delar oförenliga med den inre marknaden – Rättsligt bindande akt – Preskriptionstid – ILS ekonomiska natur – Andel av anläggningarna vars användning är av icke-ekonomisk natur – Felaktiga sifferuppgifter – Ansökan om justering – Fastställandet av nuvärden – Motiveringsskyldighet – Snedvridning av konkurrensen – Berättigade förväntningar”

I mål T-818/14,

Brussels South Charleroi Airport (BSCA), Charleroi (Belgien), företrädd av advokaterna P. Frühling, S. Golinvaux, H. Tacheny och J. Delarue,

sökande,

med stöd av

Société wallonne des aéroports SA (Sowaer), företrätt av advokaterna A. Lepièce och H. Baeyens,

intervenient,

mot

Europeiska kommissionen, företrädd av S. Noë, R. Sauer och B. Stromsky, samtliga i egenskap av ombud,

svarande,

med stöd av

Brussels Airport Company SA, företrätt av advokaterna T. Janssens, F. Hoseinian och T. Oeyen,

och av

Brussels Airlines SA/NV, inledningsvis företrätt av advokaterna J. Derenne, J. Blockx, D. Vallindas och D. Dauchez, och därefter av advokaterna Derenne och Vallindas,

intervenienter,

angående en talan med stöd av artikel 263 FEUF med yrkande om ogiltigförklaring av artiklarna 3–6 i kommissionens beslut C(2014) 6849 final av den 1 oktober 2014 om åtgärderna SA. 14093 (C76/2002) som Belgien har genomfört till förmån för BSCA och Ryanair

* Rättegångsspråk: franska.

meddelar

TRIBUNALEN (åttonde avdelningen i utökad sammansättning),

sammansatt av tillförordnade avdelningsordföranden I. Labucka, samt domarna M. Kancheva, L. Madise, R. Barents (referent) och J. Passer,

justitiesekreterare: handläggaren G. Predonzani,

efter den skriftliga delen av förfarandet och förhandlingen den 6 juli 2017,

följande

Dom

Bakgrund till tvisten

1 År 1991 bildade Région wallonne (regionen Vallonien, Belgien) Brussels South Charleroi Airport (BSCA) (nedan kallad sökanden eller BSCA), i syfte att driva flygplatsen Charleroi Bruxelles-Sud (Belgien) (nedan kallad Charlerois flygplats).

2 Genom ett avtal av den 9 juli 1991 (nedan kallat avtalet mellan regionen och BSCA) beviljade regionen Vallonien BSCA, för en period på 50 år, en tjänstekoncession för den kommersiella driften av den offentligägda delen av Charlerois flygplats och en koncession avseende permanent och exklusivt nyttjande av flygplatsområdet.

3 Avtalet mellan regionen och BSCA fastställer hur kostnaderna fördelas mellan regionen Vallonien och BSCA, inklusive den kravspecifikation som bifogats avtalet mellan regionen och BSCA.

4 Den 20 juli 2000 godkände regionen Vallonien riktlinjerna för ett ramavtal om ett flerårigt investeringsprogram för Charlerois flygplats, som i synnerhet innehöll en ny passagerarterminal, med en sammanlagd budget på 113,74 miljoner euro.

5 Den 8 november 2000 antog regionen ett beslut för att genomföra sitt beslut av den 20 juli 2000, som ändrade förutsättningarna för investeringsprogrammet och innebar att den totala kostnaden blev 121 miljoner euro.

6 Genom beslut av den 23 maj 2001 godkände regionen Vallonien bolagsordningen och finansieringsplanen för Société wallonne des aéroports SA (Sowaer) för perioden 2001–2004, och bland annat ett totalt investeringsbelopp för Charlerois flygplats på cirka 93 miljoner euro, varav 28 miljoner för den nya terminalbyggnaden.

7 Den 1 juli 2001 inrättade regionen Vallonien Sowaer i syfte att utveckla sin flygplatsinfrastruktur, ställa denna infrastruktur till förfogande för de bolag som driver de berörda flygplatserna och hålla dem i drift genom att ta ansvaret för större reparationer och underhållsarbeten.

8 Genom tilläggsavtal nr 3 av den 29 mars 2002, om ändring av avtalet mellan regionen och BSCA, som ingicks mellan BSCA och regionen Vallonien och åtog sig regionen att betala BSCA ett bidrag som gör det möjligt för BSCA att stå för kostnaden för Sowaers tillhandahållande av mark, byggnader och flygplatsinfrastrukturer och ett bidrag som ersätter de kostnader som BSCA ådrar sig för underhållet och brandförsvaret (”2002 års åtgärd”).

9 Den 15 april 2002 ingick Sowaer, som den 29 mars 2002 hade tagit över den statliga koncession som beviljats BSCA år 1991, ett permanent och exklusivt underkoncessionsavtal avseende flygplatsområdet med BSCA (nedan kallad 2002 års avtal), enligt vilket den senare gavs exklusiv rätt att till och med år 2040 använda flygplatsområdet för sin egen verksamhet. Sowaer åtog sig att genomföra ett investeringsprogram och att utföra större reparationer och underhållsarbeten med koppling till mark, byggnader och infrastrukturer. I gengäld åtog sig BSCA att betala Sowaer en rörlig årlig del, exklusive mervärdesskatt (moms) motsvarande 35 procent av de luftfartsavgifter som mottagits under det gångna året (från och med budgetåret 2002 fanns det en övre gräns för denna del), och en fast årlig avgift på 9 371 000 euro exklusive mervärdesskatt, vilken även den skulle förändras över tid.

10 Den 3 april 2003 antog den vallonska regeringen ett beslut om ändring av investeringsprogrammet, som innebar ytterligare investeringar på 33 miljoner euro för att finansiera uppförandet av en terminal med kapacitet för tre miljoner passagerare, i stället för två miljoner, och en större parkeringsplats för bilar än vad som ursprungligen hade planerats (nedan kallad 2003 års åtgärd).

11 Den 4 april 2006, ersatte ett nytt avtal 2002 års avtal, och övertog huvuddelen av sistnämnda avtals bestämmelser men ändrade vissa delar, bland annat metoden för att beräkna beloppet för de koncessionsavgifter som BSCA ska betala till Sowaer.

12 Avtalet mellan regionen och BSCA ändrades samtidigt genom tilläggsavtal nr 5 av den 10 mars 2006, där det föreskrivs att de kostnader som BSCA ådrar sig för tjänster med anknytning till brandförsvar, trafiksäkerheten på marken och säkerheten på flygplatsområdet, nu är föremål för en ersättning från regionen Vallonien, och det preciseras att denna kompensation, som justeras årligen, är begränsad till ett visst högsta belopp.

13 Avtalet mellan regionen och BSCA ändrades på nytt genom tilläggsavtal nr 6 av den 15 januari 2008. Enligt detta avtal fick BSCA utöver tjänsterna med anknytning till brandförsvar, trafiksäkerhet på marken och säkerhet på flygplatsområdet, även ansvaret för tjänster med anknytning till kontroll och registrering av flygningar, planering av föreskrivna flygningar, lotsning (som i huvudsak är avsedd att leda flygplanen till deras parkeringsområden), och säkerhet, vilka tidigare hade säkerställts av regionen Vallonien. Stödet omfattar nu alla kostnader relaterade till dessa tjänster med ett bibehållet tak för de tjänster som nämns i punkt 12 ovan.

14 Sedan den 1 maj 1997 härbärgerar Charlerois flygplats Ryanair Ltd Mellan 2000 och 2013 ökade trafiken på Charlerois flygplats från cirka 200 000 till nästan 7 miljoner passagerare, och Ryanairs andel uppgick till mer än 70–80 procent av det totala antalet passagerare.

15 Europeiska gemenskapernas kommission antog den 12 februari 2004 beslut 2004/393/EG om de fördelar som regionen Vallonien och BSCA beviljat flygbolaget Ryanair i samband med dess etablering i Charleroi (EUT L 137, 2004, s. 1).

16 Genom dom av den 17 december 2008, Ryanair/kommissionen (T-196/04, EU:T:2008:585), ogiltigförklarade tribunalen beslut 2004/393.

Det angripna beslutet

17 Den 1 oktober 2014 antog kommissionen beslut C(2014) 6849 final om de åtgärder SA. 14093 (C76/2002) som Belgien har genomfört till förmån för BSCA och Ryanair (nedan kallat det angripna beslutet).

18 I det angripna beslutet erinrade kommissionen om att beslut 2004/393 hade ogiltigförklarats av tribunalen, och att denna ogiltigförklaring lett till att det formella granskningsförfarande som avslutades genom nämnda beslut hade återupptagits.

19 Kommissionen påpekade också att den genom en skrivelse av den 23 juli 2010 berett Konungariket Belgien, liksom de parter som framfört synpunkter inom ramen för det formella granskningsförfarande som inleddes den 11 december 2002, möjlighet att framföra nya synpunkter inom ramen för det formella granskningsförfarande som återupptagits till följd av domen av den 17 december 2008, Ryanair/kommissionen (T-196/04, EU:T:2008:585).

20 Slutligen angav kommissionen att den genom skrivelse av den 21 mars 2012 upplyst Konungariket Belgien om sitt beslut att utvidga det förfarande som föreskrivs i artikel 108.2 FEUF och uppmanade berörda parter att inkomma med sina synpunkter på åtgärderna i fråga.

21 Dessutom erinrade kommissionen inledningsvis om att domstolen konsekvent har definierat företag som enheter som utövar ekonomisk verksamhet, oberoende av deras rättsliga ställning och hur de finansieras, och har slagit fast att ekonomisk verksamhet utgörs av all verksamhet som består i att erbjuda varor eller tjänster på en viss marknad. Kommissionen påpekade vidare att domstolen i domen av den 12 december 2000, Aéroports de Paris/kommissionen, T-128/98, EU:T:2000:290), slog fast att driften av en flygplats som består i att tillhandahålla flygplatstjänster till flygbolag utgör en ekonomisk verksamhet.

22 Kommissionen ansåg att sökanden beviljades åtgärderna i fråga för driften och uppförandet av infrastruktur efter den 12 december 2000, det datum då domen meddelades i målet Aéroports de Paris/kommissionen (T-128/98, EU:T:2000:290). Kommissionen erinrade om att fram till detta datum hade dess fasta praxis varit att utveckling och förvaltning av flygplatsinfrastrukturer inte utgjorde en ekonomisk verksamhet som kan omfattas av tillämpningsområdet för artikel 107.1 i EUF-fördraget. Till följd av denna dom fann kommissionen att med anledning av den gradvisa liberaliseringen av marknaden hade denna verksamhet blivit en ekonomisk verksamhet, med undantag för sådana delar som inte är av ekonomisk art och som vanligtvis faller under statens ansvar i dess utövande av sina offentliga befogenheter (skälen 346–348).

23 Kommissionen fann att avtalet av den 20 juli 2000 (se punkt 4 ovan) och beslutet av den 8 november 2000 (se punkt 5 ovan) inte innebar ett åtagande gentemot tredje man för regionen Vallonien och inte var oåterkalleliga, bindande och definitiva. Kommissionen erinrade om att det relevanta kriteriet för vilket datum en eventuell stödåtgärd anses ha beviljats är datumet för den rättsligt bindande akt genom vilken de offentliga myndigheterna åtar sig att bevilja åtgärden till stödmottagaren. Kommissionen ansåg att 2002 års avtal utgjorde denna bindande rättsakt (skälen 353 och 354).

24 Kommissionen har härvidlag dels påpekat att 2002 års avtal innebar att sökanden gavs tillgång till infrastruktur, dels angett att det investeringsprogram som ingick i 2002 års avtal ändrades avsevärt genom 2003 års åtgärd. Dessa ändringar av programmet var därför, enligt kommissionens uppfattning, en väsentlig ändring och således ett nytt stöd till förmån för sökanden (skälen 362 och 363).

25 Kommissionen erinrade om att det enligt domstolens praxis var nödvändigt att undanta sådana verksamheter som normalt faller under statens ansvar i dess utövande av sina offentliga befogenheter, eftersom de inte var av ekonomisk karaktär, och att dessa uppgifter i synnerhet omfattade säkerheten, flygledningen, polisen och tullen (skäl 364).

26 Kommissionen gjorde för det första en åtskillnad mellan investeringar och tjänster som tillhandahålls av Sowaer vilka bör anses vara av ekonomisk natur och sådana som anses vara av icke-ekonomisk natur (skälen 364–374), och undersökte sedan i det konkreta fallet denna åtskillnad på grundval av olika investeringar och tjänster som finansieras i förevarande fall (skälen 375–400).

27 Kommissionen ansåg att samtliga bidrag med anknytning till brandförsvaret och säkerhetstjänster inte skulle anses utgöra statligt stöd (skälen 377–385).

28 Kommissionen ansåg emellertid att de underhållstjänster och trafiksäkerheten på marken (löpande underhåll av flygplatsområdet, underhåll av byggnader, start- och landningsbanor, omgivningar och fordon, mindre asfalteringsarbeten, löpande underhåll och reparation av start- och landningsbanan och åtkomstvägar, underhåll av belysning och optisk trafikledningsutrustning, slåtter, rengöring av start- och landningsbanan och dess markeringar, snöröjning och alla andra tjänster som garanterar trafiksäkerheten på marken, i flygplatsområdet och avseende infrastrukturerna) var tjänster av ekonomisk karaktär (skälen 390–400) och att detsamma gällde avseende kontrollen och registreringen av flygningar och planeringen av flygningar och lotsning (skälen 401–404).

29 Kommissionen konstaterade att en privat aktör som grundar sig på förutsägbara avkastningsmöjligheter under liknande omständigheter inte skulle ha deltagit i sådan verksamhet. Enligt kommissionen rörde det sig i detta fall om att fastställa om en privat aktör som grundar sig på förutsägbara avkastningsmöjligheter, bortsett från alla överväganden av social, regionalpolitisk eller sektorsrelaterad karaktär, under liknande omständigheter skulle ha deltagit i samma verksamheter som den enhet som beviljar åtgärden. Kommissionen har därför tillämpat marknadsekonomitestet för de olika investeringarna och åtgärderna (skälen 406–472).

30 Kommissionen har redogjort för skälen till varför dessa åtgärder kunde tillskrivas offentliga myndigheter (skälen 473–483).

31 Kommissionen har inledningsvis undersökt huruvida stödet till Ryanair var förenligt med den inre marknaden och dess analys föranledde den att dra slutsatsen att åtgärderna till förmån för detta flygbolag inte utgjorde statligt stöd (skälen 488–581).

32 För det andra har kommissionen prövat huruvida stöd till förmån för sökanden var förenliga med den inre marknaden. Kommissionen konstaterade att stödet till förmån för Charlerois flygplats hade beviljats för att gynna den regionala utvecklingen och att det hade haft en positiv inverkan på ekonomin och sysselsättningen i Charleroi och i regionen. Trots att stödet hade bidragit till ett mål av allmänt intresse – nämligen den ekonomiska utvecklingen i Charleroi och i regionen – ansåg kommissionen att den hade att pröva huruvida, enligt punkt 114 i kommissionens meddelande om riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag (EUT C 99, 2014, s. 3) (nedan kallade riktlinjerna), nämnda stöd inte gynnar ett mångfaldigande av olönsamma flygplatser. Kommissionen ansåg att utsikterna för användningen av Charlerois flygplats var tillräckligt goda för att motivera investeringar och påpekade att BSCA i slutet av år 2013 hade en vinst före skatt på 14,86 miljoner euro, det vill säga mer än det stödbelopp som erhållits. Det konstaterades dock att dessa stöd har medfört en kraftig snedvridning av konkurrensen då de påverkat tillväxten i fråga om antalet passagerare vid Bryssels nationella flygplats (Belgien). Kommissionen konstaterade att det av punkt 119 i riktlinjerna följer att för att en flygplats ska vara berättigad till driftstöd får dess årliga trafikvolym inte överskrida 3 miljoner passagerare. I den mån Charlerois flygplats var i denna situation ansåg kommissionen att denna bestämmelse inte var tillämplig när det gäller stöd som beviljats före den 4 april 2014, den dag från och med vilken riktlinjerna ska tillämpas (punkt 171 i riktlinjerna). Kommissionen drog därför slutsatsen att de åtgärder som Konungariket Belgien hade genomfört till förmån för sökanden enligt 2002 års avtal och 2002 och 2003 års åtgärder, på grundval av artikel 107.3 c FEUF, utgjorde statligt stöd som är förenligt med den inre marknaden fram till den 3 april 2014 och statligt stöd som är oförenligt med den inre marknaden från och med den 4 april 2014 (skälen 582–649).

33 Kommissionen ansåg inte att preskriptionstiden var tillämplig på stöden till förmån för sökanden, bland annat på den grunden att 2002 års åtgärd innebar omfattande ändringar av det stöd som ursprungligen hade beviljats genom avtalet mellan regionen och BSCA (skälen 650–666).

34 På samma sätt ansåg kommissionen att principen om skydd för berättigade förväntningar inte var tillämplig vad gällde det bidrag som regionen betalat och angav skälen till att sökanden inte kan åberopa en sådan princip (skälen 667–678).

35 Slutligen konstaterade kommissionen att Konungariket Belgien, genom att anta 2002 års avtal och de åtgärder som vidtogs 2002 och 2003, hade infört stöd till förmån för sökanden, i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget. Kommissionen ansåg att stödet utgjordes av skillnaden mellan den avgift som en privat aktör skulle ha krävt i en marknadsekonomi och de avgifter som faktiskt betalats av sökanden till regionen Vallonien-Sowaer (skäl 679).

36 Det angripna beslutets artikeldel har följande lydelse:

”Artikel 1

1. Åtgärderna till förmån för Ryanair …, det vill säga åtagandet från den vallonska regeringen gentemot Ryanair av den 6 november 2001, avtalet mellan BSCA och Ryanair av den 2 december 2001, Promocy-avtalet av den 12 december 2001, avtalet mellan Promocy och Leading Verge av den 31 januari 2002, ministerförordningen av den 11 juni 2004, skrivelsen från BSCA till Ryanair av den 24 juni 2004, affärsavtalet mellan BSCA och Ryanair av den 9 december 2005, tillägget av den 6 december 2010 till avtalet mellan BSCA och Ryanair och överlåtelsen av BSCA:s andelar i Promocy den 31 mars 2010, utgör inte statligt stöd till förmån för Ryanair Ltd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget.

2. Åtgärderna till förmån för [BSCA], som utgörs av avtalet mellan [Sowaer] och BSCA av den 4 april 2006, tillägg nr 5 till avtalet mellan regionen Vallonien och BSCA av den 10 mars 2006 och tillägg nr 6 till avtalet mellan regionen Vallonien och BSCA av den 15 januari 2008 utgör inte statligt stöd till förmån för BSCA enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget.

Artikel 2

1. De åtgärder som olagligen genomförts av [konungariket] Belgien, i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget, till förmån för BSCA i enlighet med avtalet om underkoncession av den 15 april 2002 mellan Sowaer och BSCA och tillägg nr 3 av den 29 mars 2002 till avtalet mellan regionen Vallonien och BSCA, samt regionen Valloniens investeringsbeslut av den 3 april 2003, utgör, fram till den 3 april 2014, statligt stöd som är förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

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

Artikel 3

De åtgärder som olagligen genomförts av Belgien, i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget, till förmån för BSCA inom ramen för avtalet om underkoncession av den 15 april 2002 mellan Sowaer och BSCA och tillägg nr 3 av den 29 mars 2002 till avtalet mellan regionen Vallonien och BSCA, samt i enlighet med regionen Valloniens investeringsbeslut av den 3 april 2003, utgör, sedan den 4 april 2014, statligt stöd som är oförenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.1 i nämnda fördrag.

Artikel 4

1. Belgien ska avbryta de stöd som avses i artikel 3 genom att höja den koncessionsavgift som ska betalas av BSCA till åtminstone den koncessionsavgift som överensstämmer med marknadspriset och genom att återkräva de stödbelopp som erhållits inom ramen för de åtgärder som avses i artikel 3, från och med den 4 april 2014, från stödmottagaren.

2. Det stöd som ska återkrävas ska innefatta ränta från och med dagen då stödet ställdes till stödmottagarens förfogande till och med den dag det har återbetalats.

3. Räntan ska beräknas som kapitaliserad ränta enligt kapitel V i förordning (EG) nr 794/2004.

4. [Konungariket] Belgien ska upphöra med alla utbetalningar av utestående stöd av det slag som avses i artikel 3, med verkan från den dag då detta beslut antas.

Artikel 5

1. Återkravet av de stöd som avses i artikel 3 ska genomföras omedelbart och effektivt.

2. [Konungariket] Belgien ska säkerställa att detta beslut genomförs inom fyra månader från den dag det har delgivits.

Artikel 6

1. Inom två månader efter den dag då detta beslut har delgivits ska [Konungariket] Belgien lämna följande uppgifter till kommissionen:

a) De datum då BSCA betalat koncessionsavgifterna för år 2014 och en beräkning av återkravsräntan.

b) En utförlig beskrivning av de åtgärder som redan har vidtagits och som planeras för att följa detta beslut.

c) Handlingar som visar att stödmottagaren har anmodats att betala tillbaka stödet.

2. [Konungariket] Belgien ska hålla kommissionen underrättad om de nationella åtgärder som har vidtagits för att genomföra detta beslut till dess att återkravet av de stöd som avses i artikel 3 har slutförts. Belgien ska, på kommissionens begäran, omedelbart överlämna alla uppgifter om de åtgärder som redan vidtagits och som planeras för att följa detta beslut. Belgien ska också lämna detaljerade uppgifter om de stödbelopp och räntebelopp som redan har återkrävts från stödmottagaren.

Artikel 7

Detta beslut riktar sig till Konungariket Belgien.”

Förfarandet och parternas yrkanden

37 Sökanden väckte förevarande talan genom ansökan som inkom till tribunalens kansli den 19 december 2014.

38 Kommissionen inkom med sin svarsinlaga till tribunalens kansli den 8 april 2015.

39 Genom handlingar som inkom till tribunalens kansli den 3 och 15 april 2015, begärde Brussels Airlines SA/NV (nedan kallat Brussels Airlines) och Brussels Airport Company SA (nedan kallat Brussels Airport) att få intervenera i förevarande mål till stöd för kommissionens yrkanden.

40 Genom handling som inkom till tribunalens kansli den 1 juni 2015 begärde sökanden konfidentiell behandling, i förhållande till Brussels Airport och Brussels Airlines, av vissa uppgifter i ansökan och i dess bilagor samt i svarsinlagan och dess bilagor.

41 Sökanden inkom med en replik till tribunalens kansli den 15 juni 2015. Den 16 juni 2015 inkom sökanden med en icke-konfidentiell version av denna replik.

42 Genom skrivelse som inkom till tribunalens kansli den 16 juni 2015 begärde sökanden konfidentiell behandling, i förhållande till Brussels Airport och Brussels Airlines, av vissa uppgifter i repliken och i dess bilagor.

43 Kommissionen inkom med en duplik till tribunalens kansli den 31 juli 2015.

44 Genom skrivelse som inkom till tribunalens kansli den 24 augusti 2015 begärde sökanden konfidentiell behandling, i förhållande till Brussels Airport och Brussels Airlines, av vissa uppgifter i dupliken och i dess bilagor.

45 Genom besluten av den 7 september 2015 (BSCA/kommissionen, T-818/14, ej publicerat, EU:T:2015:724, och BSCA/kommissionen, T-818/14, ej publicerat, EU:T:2015:729), biföll ordföranden för tribunalens nionde avdelning Brussels Airports och Brussels Airlines ansökningar om att få intervenera till stöd för kommissionens yrkanden i förevarande mål, samt beslutade att begäran om konfidentiell behandling skulle behandlas senare.

46 Genom beslut av den 28 januari 2016, BSCA/kommissionen (T-818/14, ej publicerat, EU:T:2016:75), biföll ordförande för tribunalens nionde avdelning ansökan om konfidentiell behandling av vissa uppgifter i ansökan och i svaromålet samt vissa uppgifter i ett antal bilagor och avslog ansökan om konfidentiell behandling i övrigt. Dessutom fastställde justitiesekreteraren en tidsfrist för sökanden i syfte att en icke-konfidentiell version av de handlingar som nämns i punkterna 1 och 2 i slutet av beslutet skulle delges intervenienterna. Slutligen angavs att beslut om rättegångskostnaderna skulle anstå.

47 Genom skrivelse av den 2 mars 2016 inkom sökanden med en ansökan om rättelse av det beslut som det hänvisats till i punkt 46 ovan.

48 Den 5 april 2016 underrättade kommissionen Konungariket Belgien om en rättelse av det angripna beslutet och angav att de fel som upptäckts i detta beslut inte på något sätt påverkade slutsatserna i beslutet.

49 Genom beslut av den 11 april 2016, BSCA/kommissionen (T-818/14 REC, ej publicerat, EU:T:2016:302), rättade ordförande på nionde avdelningen det beslut av den 28 januari 2016 som nämns i punkt 46 ovan.

50 Genom beslut av den 13 april 2016 BSCA/kommissionen (T-818/14, ej publicerat, EU:T:2016:712), upphävde ordföranden på tribunalens nionde avdelning beslutet av den 28 januari 2016 BSCA/kommissionen (T-818/14, ej publicerat, EU:T:2016:75), och utökade sekretessen till att omfatta andra uppgifter.

51 Den 23 juni 2016 ingav sökanden en inlaga om justering av talan, på grund av de rättelser av det angripna beslutet som kommissionen gjort genom rättelsen av den 5 april 2016.

52 Den 5 och 6 juli 2016, inkom Brussels Airlines och Brussels Airport med interventionsinlagor till tribunalens kansli.

53 Den 15 september 2016 inkom sökanden till tribunalens kansli med sitt yttrande över de interventionsinlagor, med bilagor, som Brussels Airlines och Brussels Airport inkommit med.

54 Den 22 september 2016 inkom kommissionen med sitt yttrande över sökandens inlaga om justering av talan.

55 Genom beslut av den 6 oktober 2016 tilldelades förevarande mål en annan referent, i den goda rättskipningens intresse.

56 Genom beslut av den 11 oktober 2016 beslutade ordföranden på åttonde avdelningen att inte förena förevarande mål med mål T-474/16, Société wallonne des aéroports/kommissionen.

57 Den 24 november 2016, lämnade såväl Brussels Airport som Brussels Airlines sina synpunkter på sökandens inlaga om justering av talan.

58 Sowaer ansökte den 12 januari 2017 om att få intervenera till stöd för sökanden under den muntliga delen av förfarandet.

59 Genom beslut av den 9 mars 2017 tilläts Sowaer att intervenera till stöd för sökanden under den muntliga delen av förfarandet.

60 Tribunalen beslutade den 5 april 2017 att hänskjuta målet till den åttonde avdelningen i utökad sammansättning.

61 Sökanden och, vid den muntliga förhandlingen, Sowaer har yrkat att tribunalen ska

– ogiltigförklara artiklarna 3–6 i det angripna beslutet, och

– förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.

62 Kommissionen, Brussels Airport och Brussels Airlines har yrkat att tribunalen ska

– ogilla talan, och

– förplikta sökanden att ersätta rättegångskostnaderna.

Rättslig bedömning

Upptagande till sakprövning av de tabeller som sökanden har lämnat in

63 Sökanden ville vid förhandlingen inge två tabeller till tribunalen vilka uppgavs återge de sifferuppgifter som ingick i det angripna beslutet.

64 Tribunalen beslutade att i enlighet med artikel 85.3 i sin arbetsordning avvisa dessa tabeller på grund av att sökanden inte hade motiverat dröjsmålet med inlämnandet av dessa.

Prövning i sak

65 Sökanden har till stöd för sin talan åberopat nio grunder. Som första grund har sökanden gjort gällande att kommissionen gjort sig skyldig till felaktig rättstillämpning och uppenbart oriktig bedömning när den fastställde vilket datum regionen Valloniens finansiering av BSCA beviljats. Den andra grunden avser preskription av kommissionens talan. Med sin tredje grund har sökanden gjort gällande att kommissionen gjort sig skyldig till en felaktig rättstillämpning, en felaktig bedömning av sakomständigheterna och en uppenbart oriktig bedömning när den fann att ”Instrument landing system” (instrumentlandningssystem; nedan kallt ILS) utgjorde en investering av ekonomisk natur, samt bristande motivering vid denna klassificering av ILS som investering av ekonomisk natur. Sökanden har som fjärde grund gjort gällande att kommissionen gjort sig skyldig till en felaktig bedömning av sakomständigheterna och en uppenbart oriktig bedömning när den tillämpade procentandelen 7 procent för icke-ekonomisk användning av de investeringskostnader som lagts på den nya terminalbyggnaden samt bristande motivering när det gäller beaktandet av denna andel. Den femte grunden avser en felaktig rättstillämpning, felaktiga bedömningar av sakomständigheterna,

uppenbart oriktiga bedömningar och avsaknad av motivering som kommissionen uppges ha gjort sig skyldig till vid fastställandet av nettonuvärdet för 2002 och 2003 års åtgärder som ledde till en överträdelse av artikel 107.1 FEUF. Genom den sjätte grunden har sökanden gjort gällande att kommissionen har gjort sig skyldig till en felaktig rättstillämpning och felaktiga bedömningar av sakomständigheterna och uppenbart oriktiga bedömningar vid beräkningen av nettonuvärdet av 2002 och 2003 års åtgärder, och följaktligen vid beräkningen av den tilläggsavgift som sökanden betalat från och med den 4 april 2014. Sökanden har genom den sjunde grunden gjort gällande att kommissionen gjort sig skyldig till bristande motivering och felaktig rättstillämpning när den fastställde den ytterligare avgift som skulle betalas från och med den 1 januari 2016. Den åttonde grunden avser felaktig rättstillämpning och en felaktig bedömning av sakomständigheterna, en uppenbart oriktig bedömning och avsaknad av motivering som kommissionen gjorde sig skyldig till vid granskningen av den aktuella marknaden och den påstådda snedvridningen av konkurrensen mellan Charlerois flygplats och Bryssels nationella flygplats till följd av stödet. Genom den nionde grunden har sökanden gjort gällande att kommissionen har åsidosatt principen om skydd för berättigade förväntningar.

Den första grunden: Kommissionen har gjort sig skyldig till felaktig rättstillämpning och uppenbart oriktig bedömning när den fastställde vilket datum regionen Valloniens finansiering beviljats

66 Sökanden anser att 2002 och 2003 års åtgärder i själva verket bestod av åtgärder som vidtagits enligt beslutet av den 20 juli 2000, vilket bekräftades genom beslutet av den 8 november 2000, vilket innebär att dessa åtgärder kom före domen av den 12 december 2000, Aéroports de Paris/kommissionen (T-128/98, EU:T:2000:290). I detta sammanhang konstaterar sökanden att det investeringsprogram som planerades för Charlerois flygplats och som bifogats 2002 års avtal, är identiskt med det investeringsprogram som beslutats av regionen Vallonien den 20 juli 2000, vilket bekräftades den 8 november 2000. Sökanden har vidare påpekat att dess affärsstrategi, från juli 2000, redan tog hänsyn till, bland annat, den nya terminalbyggnaden, bilparkeringen och förlängningen av start- och landningsbanan.

67 Sökanden har även gjort gällande att det var den 20 juli och den 8 november 2000 som regionen Vallonien åtog sig att bevilja stödet. Besluten som antogs dessa datum var bindande, eftersom de var tillräckligt exakta med beaktande av det berörda projektet. Sökanden har tillagt att dessa beslut går mycket längre än ett principavtal, vilket per definition är abstrakt, och i konkreta ordalag föreskriver att investeringarna ska föras upp. Dessa beslut kan nämligen inte betraktas som enbart avsiktsförklaringar eftersom de innehåller ett principiellt åtagande från den vallonska regeringens sida, fastställandet av totalbeloppet för finansieringen på grundval av de upplysningar som fanns tillgängliga vid den tidpunkten och därtill hörande finansiell plan. Sökanden har tillagt att rättsakterna i fråga innehöll alla uppgifter som var tillräckliga för att anse att det föreligger oåterkalleliga finansiella åtaganden. 2002 års avtal bekräftade endast dessa beslut. Sökanden har i detta avseende påpekat att hänvisningen till besluten av den 20 juli och den 8 november 2000 inom ramen för Sowaers finansieringsplan underströk deras bindande karaktär.

68 Sökanden har slutligen anfört att beviljandet av åtgärder beslutades genom besluten av den 20 juli och den 8 november 2000 anmäldes till kommissionen i god tid före den 12 december 2000.

69 Kommissionen anser att talan inte kan vinna bifall såvitt avser denna grund.

70 I detta avseende bör det först och främst erinras om att tribunalen i dom av den 12 december 2000, Aéroports de Paris/kommissionen (T-128/98, EU:T:2000:290), fann att driften av en flygplats som består i att tillhandahålla flygplatstjänster till flygbolag utgör en ekonomisk verksamhet (Se, bland annat, punkterna 107 och 120 i nämnda dom).

71 I skälen 346 och 347 i det angripna beslutet konstaterade kommissionen följande:

”(346) Fram till domen [av den 12 december 2000, Aéroports de Paris/kommissionen (T-128/98, EU:T:2000:290)], hade kommissionens fasta praxis varit att betrakta utvecklingen och förvaltningen av flygplatsinfrastrukturer som att de inte utgjorde en ekonomisk verksamhet som kunde omfattas av tillämpningsområdet för artikel 107.1 i EUF-fördraget. Efter [domen av den 12 december 2000, Aéroports de Paris/kommissionen (T-128/98, EU:T:2000:290)], konstaterade kommissionen att med anledning av den gradvisa liberaliseringen av marknaden hade denna verksamhet blivit en ekonomisk verksamhet. Enligt punkterna 28 och 29 i riktlinjerna för statligt stöd till flygplatser och flygbolag … anges på så sätt att ’[f]rån och med datumet för domen [av den 12 december 2000, Aéroports de Paris/kommissionen (T-128/98, EU:T:2000:290)] måste följaktligen drift och uppförande av flygplatsinfrastruktur betraktas som en verksamhet som omfattas av reglerna om statligt stöd. Likaledes kunde offentliga myndigheter, till följd av den osäkerhet som rådde före domen [av den 12 december 2000, Aéroports de Paris/kommissionen (T-128/98, EU:T:2000:290)], med rätta anse att finansiering av flygplatsinfrastruktur inte utgjorde statligt stöd och att sådana åtgärder följaktligen inte behövde anmälas till kommissionen. Därav följer att kommissionen nu, på grundval av reglerna om statligt stöd, inte kan ifrågasätta sådana finansieringsåtgärder som beviljats före domen [av den 12 december 2000, Aéroports de Paris/kommissionen (T-128/98, EU:T:2000:290)]’.

(347) Man bör alltså fastställa om de åtgärder som beviljats till BSCA till förmån för driften och uppförandet av flygplatsinfrastrukturen beviljades före eller efter den 12 december 2000, datumet för meddelande av [domen Aéroports de Paris/kommissionen (T-128/98, EU:T:2000:290)].”

72 I detta sammanhang bör det erinras om att enligt fast rättspraxis är kriteriet för att avgöra när ett stöd har beviljats den rättsakt genom vilken den behöriga nationella myndigheten förbinder sig att bevilja stödet till mottagaren (dom av den 19 maj 2015, Diputación Foral de Vizcaya/kommissionen, T-397/12, ej publicerad, EU:T:2015:291, punkt 33, se även, för ett liknande resonemang, dom av den 14 januari 2004, Fleuren Compost/kommissionen, T-109/01, EU:T:2004:4, punkterna 73 och 74, och dom av den 30 november 2009, Frankrike och France Télécom/kommissionen, T-427/04 och T-17/05, EU:T:2009:474, punkt 321) genom ett ovillkorligt och rättsligt bindande löfte (se, för ett liknande resonemang, dom av den 15 februari 2001, kommissionen/Österrike, C-99/98, EU:C:2001:94, punkt 38, och beslut av den 5 oktober 2016, Diputación Foral de Vizcaya/kommissionen, C-426/15 P, ej publicerat, EU:C:2016:757, punkt 30). Detta kriterium förutsätter med nödvändighet att mottagaren av stödet kan identifieras vid tidpunkten för beviljandet av stödet.

73 Punkt B 12 IV i beslutet av den 20 juli 2000, som har rubriken ”Villkor för utveckling av de regionala flygplatserna samt därtill hörande miljöåtgärder. Ramavtal”, har följande lydelse:

”Regeringen godkänner målen för investeringsprogrammet för flygplatsen i [Charleroi] och ger ministeriet med ansvar för flygplatsförvaltning i uppdrag att för regeringen presentera det därtill hörande fysiska fleråriga investeringsprogrammet.”

74 Det framgår således tydligt av detta beslut att den vallonska regeringen inte har förbundit sig gentemot sökanden att lämna stöd till denne, utan tvärtom att den behöriga ministern endast har åtagit sig att för nämnda regering presentera genomförandeåtgärderna avseende investeringsprogrammet. Det kan vidare konstateras att sökanden inte identifieras som en potentiell mottagare av ett stöd.

75 I punkt B 15.2 i beslutet av den 8 november 2000, med rubriken ”Genomförande av ramavtalet av den 20 juli 2000 om regionala flygplatser. Det fleråriga investeringsprogrammet för flygplatsen i [Charleroi]”, anges att ”fleråriga fysiska investeringar 2000–2004” godkändes av den vallonska regeringen. I detta investeringsprogram anges, bland annat i dess nionde och tionde stycke, följande:

”[J]usteringar behöver göras i den ursprungliga avtalsramen för förbindelserna mellan regionen Vallonien och flygplatsoperatören BSCA, som är koncessionshavaren för flygplatsen i [Charleroi], för att öka den på platsen befintliga operatörens effektivitet.

Man bör således anpassa de befintliga texterna (koncessionsavtalet, kravspecifikationen och de bifogade protokollen) i förhållande till den nya formel som har valts för finansieringen av investeringarna.”

76 Denna bestämmelse lämnar inget utrymme för tvivel om att konkreta åtaganden mellan regionen Vallonien och sökanden var beroende av anpassningen av ovannämnda texter.

77 Härav följer, i motsats till vad sökanden har gjort gällande, att besluten av den 20 juli och den 8 november 2000 inte innehöll några preciserade och rättsligt bindande åtaganden från den vallonska regeringens sida gentemot sökanden. Således utgjorde dessa beslut ett åtagande från den vallonska regeringens sida vad avser dess politiska mål och var resultatet av ett samförstånd på ministernivå i regeringen, såsom för övrigt sökanden själv medgett i repliken. Däremot räcker det dock att läsa 2002 års avtal för att inse att det var först i denna handling som detaljerna avseende infrastruktur och tjänster fastställdes i form av rättsliga skyldigheter. Detta avtal från 2002 kännetecknas nämligen av ett investeringsprogram samt utgifter vilka Région wallonne-Sowaer åtog sig att stå för och den koncessionsavgift som sökanden gick med på att betala som motprestation.

78 Av detta följer även att, eftersom det inte finns några bindande och detaljerade skyldigheter i besluten av den 20 juli och den 8 november 2000, sökandens argument avseende det påstådda sambandet mellan den tabell som bilagts 2002 års avtal som ingåtts mellan sökanden och Sowaer och den tabell som bilagts besluten av den 20 juli och den 8 november 2000, den påstådda delgivningen av beslutet av den 20 juli 2000 före meddelandet av domen av den 12 december 2000, Aéroports de Paris/kommissionen (T-128/98, EU:T:2000:290), och de förhandlingar som pågick i september 2000 mellan sökanden och Ryanair, är verkningslösa och ska underkännas.

79 Slutligen har det inte bestritts att infrastrukturen gjordes tillgänglig för sökanden av Sowaer, vilket bildades först den 1 juli 2001.

80 Av vad ovan anförts följer att talan inte kan vinna bifall på den första grunden.

Den andra grunden: Preskription av kommissionens talan

81 Genom den andra grunden har sökanden gjort gällande att de stöd som beviljades 2000 omfattas av den tioåriga preskriptionstid som föreskrivs i artikel 15.1 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel [108 FEUF] (EGT L 83, 1999, s. 1), eftersom mer än tio år har förflutit mellan den tidpunkt då de beviljades och den 20 april 2011, då kommissionen riktade den första begäran om upplysningar till Konungariket Belgien i fråga om det stöd som är föremål för det angripna beslutet.

82 Kommissionen anser att talan inte kan vinna bifall såvitt avser denna grund.

83 I detta avseende ska det påpekas att denna grund endast baserar sig på antagandet att det omtvistade stödet hade beviljats genom besluten av den 20 juli och den 8 november 2000.

84 Såsom tribunalen emellertid just har konstaterat i samband med prövningen av den första grunden hade det omtvistade stödet inte beviljats genom besluten av den 20 juli och den 8 november 2000, utan genom 2002 års avtal, och det gick således mindre än tio år mellan beviljandet av stödet och den dag då kommissionen skickade den första begäran om upplysningar till Konungariket Belgien den 20 april 2011, varför detta antagande är felaktigt.

85 Av detta följer att talan inte heller kan vinna bifall såvitt avser den andra grunden.

Den tredje grunden: Kommissionen gjorde sig skyldig till en felaktig rättstillämpning, felaktig bedömning av de faktiska omständigheterna, och uppenbart oriktig bedömning när den klassificerade ILS som investering av ekonomisk natur, samt bristande motivering vid denna klassificering av ILS som investering av ekonomisk natur

86 Genom sin tredje grund har sökanden i huvudsak gjort gällande, i den första delen av denna grund, att kommissionen gjort sig skyldig till en felaktig rättstillämpning och en uppenbart oriktig bedömning vid kvalificeringen av ILS som investering av ekonomisk natur, samt en bristande motivering vid denna kvalificering av ILS som investering av ekonomisk natur.

87 Enligt sökanden är ILS ett system som gör det möjligt för flygplan att landa vid dålig sikt. Detta system består i huvudsak av tre delar. Den första delen, den så kallade ”localizer” ger vägledning i sidled för flygplanet, den andra delen, den så kallade ”glide slope”, ger vägledning i höjdled för flygplanet, och den tredje delen, de så kallade ”avståndsmärkena”, visar att flygplanet närmar sig landningsbanan. Därför bör ILS betraktas som utrustning av grundläggande betydelse för flygtrafiken och för banornas och anläggningarnas säkerhet och uppfyllande av gällande krav. Sökanden har i detta avseende hänvisat till den klassificering av detta system som görs av såväl Belgocontrol (det belgiska flygkontrollorganet) som Eurocontrol. Sökanden har dessutom åberopat hänvisningar till ILS i kommissionens förordning (EG) nr 2096/2005 av den 20 december 2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster (EUT L 335, 2005, s. 13), kommissionens förordning (EG) nr 859/2008 av den 20 augusti 2008 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 i fråga om gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden för kommersiella transporter med flygplan (EUT L 254, 2008, s. 1), kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 2012, s. 1), och kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 44, 2014, s. 1). Sökanden har hävdat att, eftersom tillhandahållandet av flygtrafiktjänster kvalificeras som tjänster av icke-ekonomisk natur i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L 96, 2004, s. 10), och i riktlinjerna, har ILS, i egenskap av ett nödvändigt instrument för flygtrafiktjänster, inte en ekonomisk karaktär. Det faktum att installation av ILS inte krävs enligt lag föranleder inte någon annan slutsats.

88 Dessutom har sökanden kritiserat kommissionen för att den inte har angett skälen till varför ILS i kategori III inte ingår i utrustning som är nödvändig för flygtrafik, vilken utrustning inte är av ekonomisk karaktär.

89 I denna grunds andra del har sökanden gjort gällande att banbelysning också var en icke-ekonomisk verksamhet.

90 Kommissionen anser att talan inte kan vinna bifall såvitt avser denna grund.

91 Tribunalen erinrar om att kommissionen i skäl 367 i det angripna beslutet gjorde följande konstaterande:

”Däremot anser kommissionen att investeringar och större reparationer med avseende på ILS-systemet i kategori III och banbelysningen är ekonomiska. I själva verket hör dessa kostnader inte ihop med någon myndighetsutövning utan har att göra med den kommersiella driften av infrastrukturen, som består i att ställa dessa till flygbolagens förfogande under tillfredsställande säkerhetsförhållanden. I synnerhet utgör säkerställandet av trafiksäkerheten på marken (inbegripet start/landning) en integrerad del av den kommersiella driften av flygplatsen och är alltså av ekonomisk natur. I kommissionens nyliga beslut om flygplatsen i Marseille utesluts driftsäkerheten för övrigt från tillämpningsområde för ’icke-ekonomiska’ verksamheter.”

92 Det ska inledningsvis påpekas att sökanden inte har ifrågasatt kommissionens konstaterande att ILS och banbelysningen var separata anläggningar.

93 Såsom kommissionen, som framställt en invändning om rättegångshinder avseende denna delgrund, har påpekat har sökanden vad gällde banbelysningen inte anfört något argument om att det var fråga om en icke-ekonomisk verksamhet.

94 I detta hänseende påpekar tribunalen att en ansökan enligt artikel 21 första stycket i stadgan för Europeiska unionens domstol – som enligt artikel 53 första stycket i samma stadga och artikel 76 d i rättegångsreglerna ska tillämpas på förfarandet vid tribunalen – ska innehålla uppgifter om föremålet för talan samt en kortfattad framställning av grunderna för denna.

95 Enligt fast rättspraxis ska dessa uppgifter vara så klara och precisa att svaranden kan förbereda sitt försvar och att tribunalen kan pröva talan, i förekommande fall utan att ha tillgång till andra uppgifter. I syfte att säkerställa rättssäkerheten och en god rättskipning kan en talan endast tas upp till prövning om de väsentliga, faktiska och rättsliga, omständigheter som talan grundas på, åtminstone kort men på ett konsekvent och begripligt sätt, framgår av innehållet i själva ansökan (beslut av den 7 november 2013, Arbos/kommissionen, C-615/12 P, ej publicerat, EU:C:2013:742, punkt 33, se även dom av den 25 oktober 2012, Arbos/kommissionen, T-161/06, ej publicerad, EU:T:2012:573, punkt 23 och där angiven rättspraxis).

96 Tribunalen konstaterar dock att talan på denna punkt inte är förenlig med artikel 76 d i rättegångsreglerna, i den mån som sökanden har begränsat sig till att åberopa att banbelysningen inte är av ekonomisk natur, men har inte framfört något argument till stöd härför. Härav följer att den tredje grundens andra del inte kan upptas till prövning.

97 Vad gäller prövningen av sökandens argument till stöd för att ILS i kategori III är av icke-ekonomisk karaktär bör det noteras att ekonomisk verksamhet utgörs av all verksamhet som består i att erbjuda varor eller tjänster på en viss marknad (dom av den 24 oktober 2002, Aéroports de Paris/kommissionen, C-82/01 P, EU:C:2002:617, punkt 79), vilket skiljer den från de verksamheter som hänför sig till utövandet av offentliga maktbefogenheter.

98 Det ska därför i förevarande fall avgöras om verksamheten i fråga genom sin art, sitt syfte och de regler den är underkastad, har anknytning till utövandet av typiska offentliga maktbefogenheter (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 januari 1994, SAT Fluggesellschaft, C-364/92, EU:C:1994:7, punkt 30).

99 I detta hänseende är verksamhet för kontroll och övervakning av luftrummet typiska offentligrättsliga maktbefogenheter (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 januari 1994, SAT Fluggesellschaft, C-364/92, EU:C:1994:7, punkt 30, och dom av den 26 mars 2009, SELEX Sistemi Integrati/kommissionen, C-113/07 P, EU:C:2009:191, punkt 71).

100 Det bör erinras om att ILS i kategori III, såsom det har definierats av kommissionen, utan att motsägas av sökanden, är ett instrument som utnyttjar radiosignalen för att öka precisionen vid landning för flygplan som närmar sig en landningsbana, vilket därmed möjliggör en riskfri landning vid ogynnsamma väderleksförhållanden.

101 Såsom framgår av de svar som sökanden och Sowaer, till stöd för sökanden vid förhandlingen, lämnat på en fråga från tribunalen, och av handlingarna i målet, rör det sig om ett instrument som inom luftfarten är användbart i landningsfasen, och till och med nödvändigt eller oundgängligt för vissa flygplatser på grund av karaktären av deras trafik, även om det inte är obligatoriskt enligt de belgiska eller internationella bestämmelser som är tillämpliga inom luftfartsområdet. Flygbolag kan vara ovilliga att reguljärt trafikera en flygplats som inte är försedd med sådan utrustning på grund av svårigheter vid landning på grund av dåliga väderförhållanden.

102 Icke desto mindre gäller att detta instrument, även om det var obligatoriskt, och trots att det inte kan förnekas att det, liksom andra system, bidrar till att göra landningarna säkrare, inte bidrar till vare sig kontrollen och övervakningen av luftrummet – vilket sökanden och Sowaer medgav vid förhandlingen – eller till någon annan myndighetsutövning som kan förekomma på en flygplats. Instrumentet bidrar till de tjänster en civil flygplats tillhandahåller, i ett konkurrensutsatt sammanhang, till flygbolagen inom ramen för sin övergripande verksamhet, vilket är en verksamhet av ekonomisk natur (se, för ett liknande resonemang, dom av den 24 oktober 2002, Aéroports de Paris/kommissionen, C-82/01 P, EU:C:2002:617, punkt 78).

103 Det ska vidare konstateras att sökanden inte har bestritt kommissionens argument att avsaknaden av sådan utrustning endast skulle få till följd att, under vissa väderförhållanden, de flygbolag som använder flygplatsen ställer in sina flygningar eller dirigerar om dem till andra flygplatser som har sådan utrustning. En flygplats som inte är utrustad med en ILS i kategori III befinner sig således i en sämre konkurrenssituation i förhållande till en flygplats som har sådan utrustning, utan att detta innebär att denna utrustning inte ska klassificeras som ekonomisk verksamhet.

104 Sökandens argument att Konungariket Belgien, i samband med det administrativa förfarande som föregick det angripna beslutet, har uppgett att medlemsstaten ansåg att ILS i kategori III utgjorde en ”oundgänglig beståndsdel för att kunna härbärgera flygbolag med stationerade flygplan och reguljär linjetrafik”, föranleder ingen annan bedömning.

105 Att en verksamhet består i att ta emot flygbolag med ”stationerade flygplan på flygplatsen och reguljär linjetrafik” innebär nämligen inte att en sådan verksamhet faller inom området för offentlig myndighetsutövning.

106 Härav följer att sökanden inte med framgång kan åberopa en påstådd skyldighet avseende luftfart som kräver ILS i kategori III för att hävda att denna utrustning ingår i offentlig myndighetsutövning och därmed inte ska klassificeras som ett system av ekonomisk natur.

107 Sökandens övriga argument föranleder inte tribunalen att göra någon annan bedömning.

108 Det faktum att, enligt sökanden, Belgocontrol anser att ILS i kategori III utgör ett navigeringshjälpmedel och att Eurocontrol definierar det som ett av de tre landningssystem som möjliggör kapacitet i fråga om precisionsinflygning vad gäller navigering medför inte att denna utrustning utgör en del av myndighetsutövning, mot bakgrund av slutsatserna i punkt 102 ovan.

109 Hänvisningen till punkt 14 i bilaga I till förordning nr 965/2012, enligt vilken en ”precisionsinflygning … [sker] med användning av ILS” är endast en definition i samband med tekniska krav som uppställs i nämnda förordning. Detsamma gäller hänvisningen i kapitel E i bilagan till förordning nr 859/2008,

som ersatte bilaga III till rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart (EGT L 373, 1991, s. 4; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 52).

110 Slutligen gäller att, även om det är riktigt att flygplatsoperatören ska säkerställa att resurser och rutiner etableras och tillämpas så att ”verksamheten vid flygplatsen kan bedrivas säkert när det råder dålig sikt” [bilaga IV till förordning nr 139/2014, del ADR.OPS.B.045, ”Verksamhet vid dålig sikt”, led a], innebär detta inte att installationen av en ILS i kategori III bidrar till myndighetsutövning, mot bakgrund av slutsatserna i punkt 102 ovan.

111 Sökanden har även gjort gällande att ILS i kategori III, i egenskap av utrustning för flygnavigering, inte är av ekonomisk karaktär, eftersom det i skäl 5 i förordning nr 550/2004 anges att ”tillhandahållandet av flygtrafiktjänster i enlighet med denna förordning, är kopplat till utövandet hos en offentlig myndighet av befogenheter som inte är av en sådan ekonomisk art att de motiverar att fördragets konkurrensregler tillämpas”.

112 I detta avseende bör det noteras att förordning nr 550/2004 ska ses mot bakgrund av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L 96, 2004, s. 1), vars artikel 2 definierar olika begrepp. Av artikel 2 led 4 i förordning nr 549/2004 framgår att ”flygtrafiktjänster” inbegriper ”flygtrafiklednings-, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster, flygvädertjänst och flygbriefingtjänster”. I artikel 2 led 30 i förordning nr 549/2004 definieras ”navigationstjänst” som ”de hjälpmedel och tjänster som förser luftfartyg med positionsbestämning och tidsanpassad information”. Sådana navigationstjänster skiljer sig således från ”flygtrafikledningstjänst” som definieras i artikel 2 led 11 i förordning nr 549/2004, vilken bland annat omfattar ”flygkontrolltjänster”, vilka i sin tur definieras i artikel 2 led 1 i förordningen som en tjänst som syftar till att förhindra kollisioner mellan luftfartyg samt att påskynda och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde. Såsom nämns ovan ingår således både ”navigationstjänst” och ”flygtrafikledningstjänst” i ”flygtrafiktjänster”. Det är tydligt att utrustning som ILS i kategori III, vilket ger luftfartygen information om deras position i förhållande till landningsbanan vid landning, ingår i navigationstjänster i den mening som avses ovan.

113 Även om skäl 5 i förordning nr 550/2004, som har åberopats av sökanden, tycks tyda på att ”flygtrafiktjänster” omfattas av utövandet av offentlig makt, anger det mer precisa skäl 13 i förordningen uttryckligen att ”tjänster för navigation”, som vissa andra flygtrafiktjänster, bör organiseras på marknadsvillkor med beaktande av de särdrag som betecknar sådana tjänster och med upprätthållande av en hög flygsäkerhetsnivå. Det framgår av diverse bestämmelser i samma förordning att utnämning av leverantörer av flygtrafikledningstjänster och leverantörer av flygvädertjänster kan äga rum utan beaktande av marknadens principer, men det finns inte någon liknande bestämmelse för flygtrafiktjänster. Trots sin generella karaktär innebär således det skäl som åberopats av sökanden inte någon konkret bestämmelse som skulle kunna leda till att navigeringsutrustningen ILS i kategori III, omfattas av utövande av offentliga maktbefogenheter och inte är en ekonomisk verksamhet som bedrivs på marknadsvillkor.

114 Det framgår vidare av fast rättspraxis att ingressen till en unionsrättsakt inte är juridiskt bindande och således inte med framgång kan åberopas till stöd för undantag från bestämmelserna i den aktuella rättsakten (se dom av den 2 april 2009, Tyson Parketthandel, C-134/08, EU:C:2009:229, punkt 16 och där angiven rättspraxis) eller, än mindre, från bestämmelserna i EUF-fördraget, såsom artiklarna 107 och 108 FEUF om stöd som beviljas av medlemsstaterna, bland annat genom att begränsa deras tillämpningsområde i förhållande till vad som följer av unionsdomstolens tolkning av deras ordalydelse och syfte.

115 Slutligen har sökanden hänvisat till punkt 35 i riktlinjerna, av vilken det framgår att ”[p]å en flygplats är verksamheter som utförs av flygkontrolltjänst, polis, tull och brandkår, verksamheter som krävs för att skydda civil luftfart mot olagliga handlingar och investeringar avseende den infrastruktur och utrustning som krävs för att utföra dessa verksamheter i allmänhet att anse som icke-ekonomiska verksamheter”.

116 Punkt 35 i riktlinjerna avser emellertid inte utrustning eller anläggningar för inflygning, och vidare har sökanden inte bestritt kommissionens konstaterande att den omständigheten att utrustning förbättrar säkerheten inte med nödvändighet innebär att den ska klassificeras som icke-ekonomisk.

117 Härav följer att kommissionen genom klassificeringen av ILS i kategori III som ett system av ekonomisk natur, inte har gjort sig skyldig till någon felaktig bedömning vilket sökanden har påstått.

118 Vad slutligen gäller sökandens argument att kommissionen inte har gett en tillräcklig motivering till varför ILS i kategori III inte är av ekonomisk natur, kan inte heller detta argument godtas.

119 Det kan nämligen konstateras att, utöver att det av skäl 367 i det angripna beslutet klart framgår att enligt kommissionens uppfattning utgör ”säkerställandet av trafiksäkerheten på marken (inbegripet start/landning) en integrerad del av den kommersiella driften av flygplatsen och är alltså av ekonomisk natur”, bekräftar sökandens beskrivning av den tredje grunden att sökanden till fullo har förstått skälen till att kommissionen ansåg att ILS i kategori III skulle anses vara av ekonomisk natur. Skäl 367 i det angripna beslutet har således gjort det möjligt för sökanden att få kännedom om skälen för det angripna beslutet, och för tribunalen att utföra sin prövning av dessa (se, för ett liknande resonemang, dom av den 13 januari 2004, Thermenhotel Stoiser Franz m.fl./kommissionen, T-158/99, EU:T:2004:2, punkt 94).

120 Av vad ovan anförts följer att talan inte kan vinna bifall på den tredje grunden.

Den fjärde grunden: Kommissionen har gjort sig skyldig till en felaktig bedömning av de faktiska omständigheterna och en uppenbart oriktig bedömning när den tillämpat procentandelen 7 procent för icke-ekonomisk användning av de investeringskostnader som lagts ned på den nya terminalbyggnaden samt bristande motivering när det gäller beaktandet av denna procentsats

121 Genom den fjärde grunden har sökanden klandrat kommissionen, dels för att ha gjort en felaktig bedömning av de faktiska omständigheterna och en uppenbart oriktig bedömning vid tillämpningen av den procentandel som motsvarar den icke-ekonomiska användningen av de investeringskostnader som lagts på den nya terminalbyggnaden, dels bristande motivering när det gäller tillämpningen av denna procentsats.

122 Sökanden har i huvudsak gjort gällande att kommissionen, vad gäller den nya flygplatsterminalen, använt fel fördelningsnyckel för att skilja icke-ekonomisk verksamhet från ekonomisk verksamhet. Sökanden har hävdat att det framgår av den not som översändes till kommissionen den 8 april 2014 att fördelningen är 14,9 procent för lokaler vilkas användning är av icke-ekonomisk karaktär och 85,1 procent för lokaler vilkas användning kan anses vara av ekonomisk karaktär.

123 Kommissionen anser att talan inte kan vinna bifall såvitt avser denna grund.

124 Tribunalen erinrar om att kommissionen i skäl 366 i det angripna beslutet gjorde följande konstaterande:

”Kommissionen ser även kostnaderna med anknytning till investeringarna i och underhållet av de byggnader och den utrustning som samtidigt används för ekonomiska och icke-ekonomiska verksamheter som icke-ekonomiska i en andel som motsvarar deras användning för en verksamhet

som inte är ekonomisk. I synnerhet kan 7 procent av de investeringskostnader som lagts på den nya terminalbyggnaden ses som att de är av icke-ekonomisk karaktär eftersom 7 procent av ytan i terminalbyggnaden används av polisen, tullen, anställda med ansvar för kontroll av passagerare och bagage, liksom offentliganställda i Vallonien med ansvar för säkerheten i området.”

125 Inledningsvis bör det erinras om att kommissionen på området statligt stöd förvisso har ett stort utrymme för skönsmässig bedömning som innefattar ekonomiska bedömningar som ska göras i ett unionssammanhang. Detta innebär emellertid inte att unionsdomstolen ska avhålla sig från att pröva kommissionens tolkning av ekonomiska uppgifter (dom av den 2 september 2010, kommissionen/Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, punkt 64).

126 Det följer av domstolens praxis att unionsdomstolen inte bara ska pröva huruvida de bevis som åberopats är materiellt riktiga, tillförlitliga och samstämmiga, utan även huruvida dessa bevis utgör samtliga relevanta uppgifter som ska beaktas för att bedöma en komplicerad situation och huruvida de kan ligga till grund för de slutsatser som dragits (dom den 2 september 2010, kommissionen/Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, punkt 65, se även, analogt, dom av den 15 februari 2005, kommissionen/Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, punkt 39).

127 Det ankommer emellertid inte på unionsdomstolen att i samband med denna prövning ersätta den ekonomiska bedömning som gjorts av kommissionen med sin egen bedömning. Den prövning som unionsdomstolarna gör av kommissionens komplicerade ekonomiska bedömningar är en begränsad prövning som endast består i en kontroll av att reglerna för handläggning och motivering har följts, att uppgifterna om de faktiska omständigheterna är materiellt riktiga, att bedömningen av dessa faktiska omständigheter inte är uppenbart oriktig och att det inte förekommit maktmissbruk (se dom av den 2 september 2010, kommissionen/Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, punkt 66 och där angiven rättspraxis). När kommissionen, i samband med en undersökning av huruvida en åtgärd omfattas av tillämpningsområdet för artikel 107.1 FEUF, tillämpar kriteriet privat investerare, medför tillämpningen av detta kriterium i allmänhet att kommissionen gör en komplex ekonomisk bedömning (se, för ett liknande resonemang, dom av den 2 september 2010, kommissionen/Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, punkt 68).

128 Det är mot bakgrund av dessa kriterier som uppställts i rättspraxis avseende omfattningen av unionsdomstolens prövning som den fjärde och den sjunde grunden för talan ska prövas.

129 Det kan konstateras att sökanden inte motsagt kommissionens påstående i svaromålet att Konungariket Belgien, vid tre tillfällen (genom skrivelser av den 24 februari, den 21 mars och den 4 april 2014) hade informerat kommissionen om att kostnaderna för de icke-ekonomiska investeringarna avseende den nya terminalen uppgick till 7 procent av de totala investeringskostnaderna.

130 I sin not till kommissionen av den 8 april 2014 angav sökanden att 14,9 procent av den nya terminalens yta hade en icke-ekonomisk användning. Sökanden hade till de lokaler som uteslutande används av den federala polisen och andra enheter som bedriver myndighetsutövning eller utför uppgifter avseende säkerheten, vilka sökanden klassificerat som lokaler för ”offentliga förvaltningsuppgifter” och som utgjorde 7 procent av terminalens yta, lagt 7 procent av de lokaler användes för tekniska installationer, såsom värmesystemet, 7 procent av passageytorna, såsom ytor bestående av trappor och korridorer, vilka sökanden klassificerat som lokaler som är ”gemensamma för flygplatsen” och 100 procent av ytorna där ovannämnda myndighetsutövning eller säkerhetsuppgifter utförs visavi allmänheten eller varor, såsom ytorna som upptas av passkontrollen, vilka sökanden klassificerat som ”allmänna gemensamma” lokaler.

131 Tribunalen konstaterar härvidlag att, såsom sökanden har angett som svar på en fråga från tribunalen vid förhandlingen, passagerarna använder korridorerna för att tullkontrollerna ska kunna genomföras, men utövande av offentlig makt sker inte på något sätt i korridorerna, utan endast i lokalerna som specifikt är avsedda för dessa kontroller. Såsom kommissionen påpekade vid förhandlingen kan vidare passager och kafeterior inte anses utgöra lokaler i vilka myndighetsutövning sker.

132 Undersökningen av omständigheterna i målet visar således inte varför den metod som sökanden har använt för att fastställa en fördelningsnyckel skulle vara lämpligare än den som Konungariket Belgien angett vid tre tillfällen (genom skrivelser av den 24 februari, den 21 mars och den 4 april 2014) och som kommissionen har godkänt.

133 I detta avseende bör det påpekas att, i motsats till vad sökanden anfört vid förhandlingen, är fördelningen av 7 procent för anläggningar vilkas användning är av icke-ekonomisk natur inte en vag eller fantasifull uppskattning från den belgiska regeringens sida, eftersom, såsom framgår av den belgiska regeringens svar på kommissionens frågor av den 11 mars 2014, ”ritningarna … användes som grund för denna beräkning”.

134 Vid förhandlingen har sökanden vidare gjort gällande att Charlerois flygplats var i ständig förändring, till skillnad från stora flygplatser som Paris-Charles de Gaulle (Frankrike) och London-Heathrow (Förenade kungariket), för vilka passagerarantalet har varit konstant sedan 20 år tillbaka, varför andelen för lokaler för icke-ekonomisk användning förändrades på Charlerois flygplats.

135 Även om det antogs att detta påstående var styrkt, kan det konstateras att sökanden inte har kunnat visa att det skett en utveckling av Charlerois flygplats mellan de tre skrivelserna från den belgiska regeringen av den 24 februari, den 21 mars och den 4 april 2014 och sökandens not av den 8 april 2014, det vill säga fyra dagar efter den sista skrivelsen från nämnda regering.

136 Under dessa omständigheter finner tribunalen att kommissionen inte kan anses ha gjort en felaktig bedömning av de faktiska omständigheterna eller en uppenbart oriktig bedömning när den, på grundval av de uppgifter som lämnats av Konungariket Belgien, i det angripna beslutet ansåg att 7 procent av den totala ytan på flygplatsen användes för icke-ekonomisk verksamhet och inte utgick från noten av den 8 april 2014.

137 Vad slutligen gäller påståendet att det angripna beslutet var bristfälligt motiverat på denna punkt, påpekar tribunalen att skäl 366 i det angripna beslutet tydligt visar den fördelningsnyckel som använts av kommissionen, vilken, såsom konstaterats ovan, vid tre tillfällen angetts av den belgiska regeringen. Trots att kommissionen i skäl 366 i det angripna beslutet inte har nämnt sökandens not av den 8 april 2014, kan emellertid följande konstateras. För det första framgår det av skäl 22 i det angripna beslutet att detta uttryckligen hänvisar till de belgiska myndigheternas not av den 5 maj 2014, i vilken det anges att ”den procentandel yta som används för icke-ekonomiska allmännyttiga tjänster i förhållande till lokaler som används för ekonomisk verksamhet är 14,9 %”. För det andra framgår det att kommissionen tydligt har motiverat varför de uppgifter som Konungariket Belgien lämnat vid tre tillfällen (genom skrivelser av den 24 februari, den 21 mars och den 4 april 2014) skulle godtas, vilket nödvändigtvis har gjort det möjligt för sökanden att förstå skälen till att sökandens egna uppgifter inte kunde godtas och för tribunalen att utföra sin prövning. Genom att uppge att ”7 % av de investeringskostnader som lagts på den nya terminalbyggnaden kan anses vara av icke-ekonomisk karaktär eftersom 7 % av ytan är används av polisen, tullen, anställda med ansvar för kontroll av passagerare och bagage, samt anställda från Valloniens förvaltning med ansvar för säkerheten i området” har kommissionen förtydligat att endast de kostnader som har en direkt och nödvändig koppling till sådana tjänster är av icke-ekonomisk natur, vilket sökanden för övrigt till fullo har förstått, såsom framgår av de argument som sökanden har anfört till stöd för denna grund.

138 Talan kan således inte bifallas på den fjärde grunden.

Den femte grunden: Kommissionen har gjort sig skyldig till en felaktig rättstillämpning, felaktig bedömning av de faktiska omständigheterna, uppenbart oriktig bedömning och bristande motivering vid fastställandet av nettonuvärdet för 2002 års och 2003 års åtgärder, vilket ledde till ett åsidosättande av artikel 107.1 FEUF

139 Genom sin femte grund har sökanden i huvudsak bestritt kommissionens bedömning av kriteriet privat investerare i en marknadsekonomi. Sökanden anser att såväl den beräkningsmetod som kommissionen använt som vissa av beräkningsfaktorerna är felaktiga. Denna grund består av sju delar.

140 Före prövningen av de olika delarna av den femte grunden ska tribunalen inledningsvis besvara sökandens invändning att studien från 2001 med titeln ”Risk Premiums for Other Markets” (riskpremier för andra marknader) inte var tillgänglig på den webbplats som angetts av kommissionen.

141 I detta hänseende är det tillräckligt att konstatera att – utöver det faktum att studien nämnts i en fotnot till skäl 437 i det angripna beslutet – den omständigheten att den webbplats som nämnts av kommissionen inte var tillgänglig i förevarande fall inte under några förhållanden kan medföra att det angripna beslutet ska anses bristfälligt motiverat på denna punkt.

– Den första delgrunden: Beräkningen av kostnaderna för de investeringar som återstod att göra den 15 april 2002

142 I skäl 431 i det angripna beslutet återfinns tabell 13, med rubriken ”Kostnaden för de investeringar som återstår att utföra den 15 april 2002 (i miljoner euro)”. Denna tabell omfattar följande poster:

	2002	2003	2004	2002–2004
Renovering av tekniska och administrativa lokaler	1,55	0,00	0,00	1,78
Utbyggnad av flygfotogenstationen	0,27	0,00	0,00	0,62
Parkering vid kyrkogården	0,030	0,00	0,00	0,05

143 Sökanden har gjort gällande att den sista kolumnen i den ovan i punkt 142 nämnda tabellen innehåller fel.

144 I svarsinlagan medgav kommissionen att vissa sifferuppgifter i denna tabell var felaktiga. Den har emellertid gjort gällande att, med undantag för de fel som sökanden har nämnt, är de belopp som överförts varje år, liksom summan av tabell 13 är korrekta. Nettonuvärdet för åtgärden från 2002 beräknades på grundval av tabell 14, som har rubriken ”Kostnaden för investeringar i verksamheter av ekonomisk natur som kommissionen tagit hänsyn till för beräkningen av nettonuvärdet för åtgärden från 2002”. I denna tabell var sifferuppgifterna korrekta. Kommissionen anser således att de felaktigheter som identifierats i tabell 13 inte hade någon effekt på de totala investeringar som förtecknas i tabell 13, och således inte heller på beräkningen av nuvärdet.

145 I sin rättelse har kommissionen rättat uppgifterna i fråga (1,78 > 1,55, 0,62 > 0,27 och 0,05 > 0,03).

146 Även om sådana fel är beklagliga, måste det konstateras att sökanden inte har bestritt att de aktuella felaktigheterna inte inverkade på beräkningen av nettonuvärdet för 2002 års åtgärd enligt den metod och de siffror som kommissionen har använt. När tribunalen frågade sökanden om denna punkt vid förhandlingen, kunde sökanden inte ange vilken påverkan dessa fel haft på beräkningen av nettonuvärdet för 2002 års åtgärd.

147 Den första delen av den femte grunden är således verkningslös och talan kan därför inte bifallas på denna delgrund.

– Den andra delgrunden: Den beräkningsmetod som använts för att beräkna nettonuvärden

148 Enligt sökanden har kommissionen gjort fel vid beräkningen av nettonuvärdet av kassaflödena med en diskonteringsränta på 9 procent, och av nettonuvärdet för 2002 års åtgärd.

149 Vad gäller 2002 års åtgärd fann kommissionen, i skäl 438 i det angripna beslutet, att nettonuvärdet av kassaflödena med en diskonteringsränta på 9 procent var -76,48 miljoner euro och att nettonuvärde för 2002 års åtgärd var -75 miljoner euro. De experter som anlitats av sökanden beräknade dock nettonuvärde av kassaflödena med samma diskonteringsränta till [*konfidentiellt*] [1]miljoner euro och nettonuvärde för nämnda åtgärd till [*konfidentiellt*] miljoner euro.

150 I svarsinlagan medgav kommissionen att beloppet på - 83,70 miljoner euro var korrekt och att nettonuvärdet uppgick till [*konfidentiellt*] miljoner euro. Skillnaden mellan de belopp på [*konfidentiellt*] miljoner euro respektive [*konfidentiellt*] miljoner euro var resultatet av två sakfel som sökanden inte hade bestritt.

151 Det bör noteras att kommissionen, i skälen 437–439 i det angripna beslutet, angav följande:

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

– En skuldsättningsgrad på 30 % för Sowaer och alltså en andel av finansieringsskulden (rD) på 23 %.

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

– En riskpremie (Δk) på 5,51 %.

– En beta på mellan 0,91 och 1,23.

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

– En skattesats (t) på 40,2 %.

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

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

1 Konfidentiella uppgifter har utelämnats.

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

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

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

…

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

(439) För beräkningen av nettonuvärdet under koncessionens hela varaktighet bör man tillskriva projektet ett slutvärde 2015. Detta gör man genom att utgå från att från och med 2015 kommer ett kassaflöde motsvarande genomsnittet för 2013–2015 att öka med 2 % om året. Om man antar att taket för den rörliga delen av koncessionsavgiften slopas från och med 2016 är de värden som ska beaktas kassaflödena utan ett tak under 2013–2015. På grundval av dessa antaganden har kommissionen beräknat att slutvärdet för projektet år 2015 skulle kunna uppskattas till 8,07 miljoner euro.”

152 Det är ostridigt att kommissionen i sin rättelse i skäl 438 i det angripna beslutet ersatte ”- 76,48” med ”- 83,7”, i skäl 439 i beslutet ersatte ”1,48” med ”8,07”, och i skäl 440 i beslutet ersatte ”75” med ”75,63”.

153 Oaktat de begångna felen, konstaterar tribunalen att sökanden inte har bestritt kommissionens påstående att de korrigerade beloppen var mindre fördelaktiga för sökanden än de som angavs i det angripna beslutet och att sökanden inte hade bestritt kommissionens påstående att de väntade positiva nettokassaflödena för åren 2007–2009 var uppenbart otillräckliga för att motverka de negativa flödena under andra år, och i synnerhet investeringarna under åren 2002 och 2003, vilka föranlett kommissionen att dra slutsatsen att en privat investerare inte skulle ha genomfört investeringen i fråga.

154 Sökanden har vidare gjort gällande att dess egna konsulter erhållit värden som skiljer sig avsevärt från kommissionens värden när de försökt återskapa samma formel och hade föreslagit alternativa formler som vanligen används av den finansiella sektorn, vilket visar att kommissionens bedömning kan kritiseras.

155 Omständigheten att sökandens konsult erhållit olika resultat med samma formel, eller med en annan formel, är härvidlag inte i sig tillräcklig för att det ska anses att den formel som kommissionen valt för att beräkna den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden för Sowaer vid tidpunkten för beviljandet är uppenbart felaktig (se, för ett liknande resonemang, dom av den 2 september 2010, kommissionen/Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, punkt 72).

156 Sökandens argument att de uppgifter om formeln som lämnats av kommissionen varit oprecisa är verkningslöst, eftersom kommissionen har medgett att de beräkningar som gjorts av sökandens konsult var korrekta.

157 Sökanden har även kritiserat kommissionen för att inte ha gett någon, eller en mycket bristfällig motivering, till valet av formel för beräkningen av den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden för Sowaer vid den tidpunkt då åtgärden beviljades, samt de beräkningsfaktorer och värden som används, och för att inte ha styrkt de aktuella uppgifterna genom rapporter från oberoende konsulter eller experter.

158 I detta hänseende bör det noteras att det varken av grundförordningen, det vill säga förordning nr 659/1999, eller den rättspraxis som har åberopats av sökanden, framgår att kommissionen är skyldig att samråda med oberoende experter för att fastställa den metod som ska tillämpas eller för att kontrollera och validera kommissionens beräkningar (se, för ett liknande resonemang, dom av den 25 juni 1998, British Airways m.fl./kommissionen, T-371/94 och T-394/94, EU:T:1998:140, punkt 72, dom av den 16 mars 2000, Astilleros Zamacona/kommissionen, T-72/98, EU:T:2000:79, punkt 55, och dom av den 16 mars 2016, Frucona Košice/kommissionen, T-103/14, EU:T:2016:152, punkt 177).

159 Vad beträffar påståendet att det angripna beslutet är bristfälligt motiverat, ska det påpekas att formeln för beräkningen av nettonuvärdet för 2002 års åtgärd och de uppgifter som användes återgavs i skäl 437 i det angripna beslutet och att sökandens konsult på grundval av denna information har kunnat identifiera de fel som kommissionen begick vid tillämpningen av denna formel, vilka därefter har rättats på det sätt som sökanden har föreslagit. Av detta följer att sökanden inte med framgång kan göra gällande att det angripna beslutet är bristfälligt motiverat.

160 Även om de fel som begåtts av kommissionen i skälen 438–440 i det angripna beslutet är beklagliga och komplicerat sökandens förberedelser av sitt försvar och tribunalens prövning av det angripna beslutet, måste det ändå konstateras att det inte framgår att de korrigerade uppgifterna kan vederlägga kommissionens slutsats att kriteriet privat aktör inte hade iakttagits i förevarande fall.

161 I den mån som sökanden anger att även sökanden tillämpat samma formel som kommissionen, men med olika parametrar, kommer denna aspekt att behandlas i samband med prövningen av följande delgrunder till denna grund, vilka just ifrågasätter värdena för de parametrar som kommissionen använt.

162 Talan kan således inte vinna bifall på den femte grundens andra del.

– Den tredje delgrunden: Betafaktorn

163 Sökanden har gjort gällande att kommissionen har gjort en felaktig bedömning av de faktiska omständigheterna och en uppenbart oriktig bedömning, eftersom definitionen av betafaktorn är felaktig. Enligt sökanden mäter betafaktorn inte ”en tillgångs relativa lönsamhet i förhållande till marknaden” utan ”en tillgångs relativa volatilitet i förhållande till marknaden”. Sökanden har tillagt att värdena för beta inte motsvarar de värden som sökandens egen konsult har fastställt. Enligt sökanden har dessa approximationer och fel inverkat på beräkningen av nettonuvärdet för 2002 och 2003 års åtgärder, eftersom betafaktorn ingår som en del i beräkningen av kapitalkostnaderna.

164 Det är härvidlag tillräckligt att konstatera att, även om det antas att kommissionens definition av betafaktorn inte är riktig, framgår det inte att detta fel har inverkat på beräkningen av kapitalkostnader och därmed kunnat påverka kommissionens slutsats att en privat investerare i en marknadsekonomi inte skulle ha genomfört investeringen i fråga. Vidare är omständigheten att sökandens konsult har fastställt andra värden för betafaktorn inte i sig tillräcklig för att visa att kommissionen gjorde en uppenbart oriktig bedömning i valet av denna faktor.

165 Sökandens argument att den inte kunde kontrollera om de uppgifterna och den definition av betafaktorn som kommissionen använt var korrekta kan inte godtas, eftersom det är utrett att det framgår av handlingarna i målet att sökanden har kunnat kontrollera dessa och åberopa ett fel som gjorts, på grundval av de tabeller som översänts inom ramen för det administrativa förfarandet.

166 Av vad som anförts ovan följer att talan inte kan bifallas på den femte grundens tredje del.

– Den fjärde delgrunden: Den skattesats som tillämpats för beräkningen av nettonuvärdet för 2003 års åtgärd

167 Sökanden anser att kommissionen dels har gjort en felaktig bedömning av de faktiska omständigheterna genom att hänvisa till en skattesats på 40,2 procent för att fastställa nettonuvärdet för 2003 års åtgärd, trots att denna skattesats sänktes till 33,99 procent från och med den 1 januari 2003, dels har gjort en uppenbart oriktig bedömning när den grundade sin beräkning på detta felaktiga värde.

168 I svaromålet har kommissionen medgett att användningen av en skattesats på 40,2 procent för år 2003 var felaktig, varför intervallet för betafaktorn för detta år var mellan 0,91 och 1,25 i stället för mellan 0,91 och 1,23.

169 Tribunalen konstaterar att denna delgrund inte kan godtas, eftersom det i förevarande fall inte framgår att felet rörande skattesatsen för år 2003 kunnat påverka kommissionens slutsats att en privat investerare i en marknadsekonomi inte skulle ha genomfört investeringen i fråga.

– Den femte delgrunden: Beräkningen av kostnaden före skatt för det riskfria kapitalet, som använts för beräkningen av nettonuvärdet

170 Enligt sökanden gjorde kommissionen sig skyldig till en uppenbart oriktig bedömning när den hänvisade till räntor på belgiska tioårsobligationer för att beräkna kostnaden före skatt för det riskfria kapitalet. Sökanden anser att Sowaer också hade kunnat hänvisa till räntesatserna för tyska tioårsobligationer i slutet av år 2002. Dessutom har kommissionen vad gäller 2003 års åtgärd inte beaktat den relevanta räntesatsen för april 2003, utan använt en räntesats som motsvarar april 2002.

171 Tribunalen konstaterar härvidlag att sökanden inte har angett i vilken utsträckning referensräntan på tyska tioårsobligationer hade kunnat ändra kommissionens slutsats att en privat investerare i en marknadsekonomi inte skulle ha genomfört den aktuella investeringen, det vill säga i vilken utsträckning ändringen av referensvärde hade kunna leda till ett positivt nettonuvärde. Sökanden har nämligen inte angett vad nettonuvärdet skulle ha varit i ett sådant fall, jämfört med värdena - 83,7 miljoner euro i skäl 438 i det angripna beslutet, eller - 75,63 miljoner euro beräknat på hela koncessionens varaktighet (fram till 2040) som anges i skäl 440 i beslutet.

172 Slutligen, och i motsats till vad sökandebolaget har hävdat, har kommissionen beräknat kostnaden före skatt för det riskfria kapitalet på grundval av räntan på belgiska tioårsobligationer i april 2003.

173 Sökanden har i sin replik kritiserat kommissionen för att den inte har tagit hänsyn till att avskrivningar och räntor är avdragsgilla, trots att inverkan av dessa skattefördelar är av avgörande betydelse för företags vinst och investeringars lönsamhet.

174 I detta hänseende är det tillräckligt att konstatera att sökanden med detta argument i själva verket har framfört en ny grund vilken varken uttryckligen eller underförstått har åberopats i ansökan, vilket innebär att den ska avvisas.

175 För fullständighetens skull ska det påpekas att sökanden inte har ifrågasatt kommissionens argument att den alternativa metod som föreslagits i syfte att beakta de skattemässiga aspekterna inte var lämplig i samband med strukturella förluster och inte skulle ha varit mer fördelaktig för sökanden än den metod som användes av kommissionen.

176 Av vad som anförts ovan följer att talan inte kan bifallas på den femte grundens femte del.

– Den sjätte delgrunden: Bedömningen av skuldsättningsgraden och andel av finansieringsskulden som använts för beräkningen av nettonuvärdet

177 Enligt sökanden har kommissionen gjort fel när den beräknat Sowaers skuldsättningsgrad till 30 procent, på grundval av en efterhandsanalys baserad på balansräkningen för år 2002. Genom att göra en efterhandsanalys har kommissionen åsidosatt principen om att bedömningen av kriteriet om en privat investerare i en marknadsekonomi måste göras på förhand. Dessutom uppges sökandens konsult ha erhållit andra sifferuppgifter. Sökanden har slutligen påpekat att Sowaer varken är ett flygbolag eller en flygplats, och att kommissionen felaktigt gjorde en jämförelse med flygbolags skuldsättningsgrad.

178 Vad gäller kritiken mot att kommissionen skulle ha gjort en utvärdering i efterhand, har kommissionen, utan att motsägas av sökanden, förklarat att balansräkningen för år 2001, om den hade funnits, hade varit för gammal för att kunna ge en god bild av den aktuella kvoten som den fastställts den 15 april 2002, det vill säga ur ett förhandsperspektiv, och att eftersom Sowaer bildades den 28 juni 2001, motsvarade dess första räkenskapsår, som var 18 månader, av balansräkningen för år 2002. Av detta följer att sökanden inte med framgång kan göra gällande att kommissionen har gjort en uppenbart oriktig bedömning när den genomför analysen på grundval av balansräkningen för år 2002.

179 Den omständigheten att sökandens rådgivare har beräknat en annan skuldsättningsgrad är inte tillräcklig för att visa att kommissionen har gjort en uppenbart oriktig bedömning. I dupliken har dessutom kommissionen, utan att motsägas av sökanden, angett skillnaden mellan kommissionens egna siffror och siffrorna från sökandens konsult, vilka förklaras av det faktum att kommissionen vid sin beräkning undantagit icke-finansiella skulder, vilket är motiverat för en investering av den här typen.

180 Vad slutligen gäller sökandens argument att Sowaer inte tillhör luftfartssektorn, är det verkningslöst, eftersom kommissionen inte har använt den genomsnittliga skuldsättningsgraden för flygbolag för att beräkna nettonuvärdet av investeringarna i fråga, utan använde Sowaers faktiska skuldsättningsgrad. Uppgiften, i fotnot nr 163 i det angripna beslutet, angående den genomsnittliga skuldsättningsgraden för flygbolag är endast med som ett jämförelsevärde, vilket inte påverkar den aktuella beräkningen.

181 I sin replik har sökanden klandrat kommissionen för att ha valt perioden 2002–2010 för att definiera en skuldsättningsgrad. Enligt sökanden är denna period alldeles för kort.

182 I detta hänseende är det tillräckligt att konstatera att sökanden inte har bestritt kommissionens argument att denna period var den enda för vilka sifferuppgifter fanns tillgängliga.

183 Av vad som anförts ovan följer att talan inte kan bifallas på den femte grundens sjätte del.

– Den sjunde delgrunden: Fastställandet av den riskpremie som använts för att beräkna nettonuvärdet

184 Enligt sökanden är fastställandet av riskpremien till 5,51 procent felaktigt. Kommissionen beaktade endast ett värde som konstaterats på den amerikanska marknaden, trots att det förelåg en detaljerad och allmänt tillgänglig studie avseende den belgiska marknaden. Följaktligen är de beräkningar som gjorts på grundval av denna sifferuppgift inte tillförlitliga.

185 Denna invändning kan inte godtas.

186 Utan att motsägas av sökanden har kommissionen anfört att sökanden, trots kommissionens uppmaningar härom, inte har inkommit med någon alternativ uppskattning under det administrativa förfarandet.

187 I den mån sökanden har gjort gällande att kommissionen har underlåtit att motivera det ifrågasatta beslutet i detta avseende, konstaterar tribunalen att kommissionen i skäl 437 i det angripna beslutet, angav grunden för riskpremien på 5,51 procent, det vill säga den undersökning som nämns i punkt 140 ovan (se fotnot 164 i det angripna beslutet).

188 Av vad som anförts ovan följer att talan inte kan bifallas på den femte grundens sjunde del, och att den femte grunden ska underkännas i dess helhet.

Den sjätte grunden: Kommissionen har gjort sig skyldig till en felaktig rättstillämpning och felaktiga bedömningar av sakomständigheterna och uppenbart oriktiga bedömningar vid beräkningen av nettonuvärdet för 2002 års och 2003 års åtgärder, och följaktligen vid beräkningen av den tilläggsavgift som sökanden betalat från och med den 4 april 2014

189 Genom den sjätte grunden kritiserar sökanden följderna av att kommissionen gjort sig skyldig till felaktig rättstillämpning och uppenbart oriktiga bedömningar vid fastställandet av nettonuvärdet av de åtgärder som vidtogs 2002 och 2003 för beräkningen av den tilläggsavgift som sökanden ska betala till Sowaer från och med den 4 april 2014. Med tanke på att, enligt det angripna beslutet, skillnaden mellan den avgift som överensstämmer med marknadspriset och den avgift som ska betalas av sökanden utgör ett stöd som ska återkrävas, har de konstaterade felen en betydande inverkan på beloppet av det stöd som ska återkrävas.

190 I detta hänseende är det tillräckligt att konstatera att denna grund baserar sig på antagandet att talan kan bifallas på den femte grunden.

191 Eftersom den femte grunden har underkänts gäller samma sak för den sjätte grunden.

Den sjunde grunden: Kommissionen har åsidosatt motiveringsskyldigheten och gjort sig skyldig till en felaktig rättstillämpning när den fastställde den ytterligare avgift som ska erläggas från och med den 1 januari 2016

192 Genom den sjunde grunden har sökanden gjort gällande att kommissionen underlät att besvara sökandens begäran om förtydligande av den 17 november 2014 rörande beräkningen av tilläggsavgiften som sökanden skulle betala för att beakta marknadspriserna från och med den 1 januari 2016. Enligt sökanden är det av största vikt och legitimt att få kännedom om det exakta beloppet på de stöd för vilka återbetalning krävs, vilket leder till ett korrekt fastställande av den ytterligare koncessionsavgiften. Än mindre kan Konungariket Belgien, till vilket det angripna beslutet riktades, ges befogenhet att efter eget gottfinnande bestämma storleken på det stöd som har förklarats vara oförenligt med den inre marknaden.

193 Tribunalen konstaterar härvidlag att om sökanden genom denna grund syftar till att kritisera avsaknaden i det angripna beslutet av det exakta beloppet på stödet som ska återkrävas, är det tillräckligt att erinra om att det inte i någon bestämmelse i unionsrätten föreskrivs att kommissionen ska fastställa det exakta stödbelopp som ska återbetalas när den beslutar om återkrav av ett stöd som har förklarats oförenligt med den inre marknaden. Det är tillräckligt att kommissionens beslut innehåller anvisningar som gör det möjligt för beslutets adressat att själv utan alltför stora svårigheter fastställa detta belopp. Kommissionen kan således nöja sig med att fastställa skyldigheten att återbetala stödet i fråga och överlåta åt de nationella myndigheterna att ombesörja beräkningen av de exakta stödbelopp som ska återbetalas (se, för ett liknande resonemang, dom av den 12 oktober 2000, Spanien/kommissionen, C-480/98, EU:C:2000:559, punkterna 25 och 26, och dom av den 28 juli 2011, Mediaset/kommissionen, C-403/10 P, ej publicerad, EU:C:2011:533, punkterna 126 och 127).

194 I den mån sökanden väcker frågor om storleken på den avgift som bolaget hade att betala, ska det konstateras att kommissionen, i skäl 686 i det angripna beslutet, definierat metoden för att fastställa det stödbelopp som ska återkrävas.

195 Talan kan följaktligen inte vinna bifall på den sjunde grunden.

Den åttonde grunden: Kommissionen har gjort sig skyldig till en felaktig rättstillämpning, en felaktig bedömning av de faktiska omständigheterna, en uppenbart oriktig bedömning och avsaknad av motivering vid undersökningen av den aktuella marknaden och den påstådda snedvridning av konkurrensen mellan Charlerois flygplats och Bryssels nationella flygplats som stödet gett upphov till

196 Med sin åttonde grund har klaganden kritiserat kommissionens slutsats i skäl 605 i det angripna beslutet att stöden medfört kraftig snedvridning av konkurrensen då de påverkat tillväxten i fråga om antalet passagerare vid Bryssels nationella flygplats inom segmentet kortdistans- och medeldistansflygningar utan mellanlandningar. Genom att dra denna slutsats gjorde kommissionen sig skyldig till en felaktig rättstillämpning, en uppenbart oriktig bedömning och ett åsidosättande av motiveringsskyldigheten.

197 Denna grund består av två delar.

198 Genom den första delgrunden har sökanden gjort gällande att kommissionen har gjort en felaktig bedömning av den aktuella marknaden. Vad gäller den delvisa utbytbarheten på utbudssidan mellan Bryssels nationella flygplats och Charlerois flygplats har sökanden kritiserat kommissionen för att endast ha hänvisat till de uppgifter som lämnats av Brussels Airport, som inte är något annat än det organ som förvaltar Bryssels nationella flygplats, och inte till de uppgifter som lämnats av regionen Vallonien, bland annat i samband med dess svar på kommissionens begäran om upplysningar av den 14 januari 2014. Sökanden har även kritiserat kommissionen för att ha underlåtit att beakta denna information efter år 2004, och därmed bortse från ”den katastrofala period som motsvarar konkursen för Société anonyme belge d’exploitation de la navigation aérienne (Sabena) den 7 november 2001”.

199 Vidare har sökanden även gjort gällande att kommissionen endast har beaktat utbytbarheten på utbudssidan utifrån de två berörda flygplatsernas geografiska läge och inte gjorde någon analys med avseende på flygningarnas bestämmelseorter. Sökanden har erinrat om den rättspraxis enligt vilken, när det gäller luftfart, utbytbarheten ska kontrolleras genom en analys av ”punkt till punkt”-förbindelserna. Kommissionen har inte heller undersökt egenskaperna hos respektive flygplats potentiella kunder, för att avgöra huruvida utbuden var utbytbara. Enligt sökanden innebär detta att kommissionen inte lagligen kunde dra slutsatsen att de två flygplatsernas utbud var utbytbara och därför gemensamma.

200 Genom den andra delgrunden har sökanden gjort gällande att kommissionen felaktigt dragit slutsatsen att stödet snedvridit konkurrensen mellan Bryssels nationella flygplats och Charlerois flygplats, särskilt vad gällde den i teorin lägre tillväxten av antalet passagerare vid Bryssels nationella flygplats. Vidare har kommissionen, trots att den medgett att det rådde konkurrens mellan åtminstone fem flygplatser, endast beaktat konkurrensen med Bryssels nationella flygplats. Kommissionen borde ha undersökt situationen för var och en av de fem flygplatserna i syfte att kontrollera huruvida de påstådda effekterna för Bryssels nationella flygplats var isolerade eller om dessa effekter också förelåg för andra flygplatser i upptagningsområdet, så att utvecklingen av antalet passagerare vid Bryssels nationella flygplats inte beror på konkurrens från någon av de andra flygplatserna i samma område. Utveckling av tillväxten i fråga om antalet passagerare vid Bryssels nationella flygplats kan huvudsakligen förklaras av ”Sabenas konkurs” och en otillräcklig ”affärsplan” för Bryssels nationella flygplats.

201 I sin replik har sökanden tillagt att kommissionen inte har visat att det föreligger ett orsakssamband mellan de omtvistade åtgärderna och, för det första, den ökande trafiken vid Charlerois flygplats, för det andra, den minskade trafiken vid Bryssels nationella flygplats och, för det tredje, den ökande trafiken vid Charlerois flygplats och den minskade trafiken vid Bryssels nationella flygplats. Enligt sökanden är ökningen av trafiken vid Charlerois flygplats inte en följd, eller åtminstone inte enbart en följd, av åtgärderna i fråga utan av att det genomförs en lämplig och lovande affärsplan, samtidigt som stagnation för trafiken på korta distanser vid Bryssels nationella flygplats förklaras av valet av en konservativ affärsplan och av Sabenas konkurs år 2001.

202 Kommissionen anser att talan inte kan vinna bifall såvitt avser denna grund.

203 Det är lämpligt att pröva de två delgrunderna till sökandens grund gemensamt.

204 När det gäller källan till de uppgifter på grundval av vilka kommissionen drog slutsatsen att det förelåg delvis utbytbarhet på utbudssidan konstaterar tribunalen att det framgår av skäl 624 i det angripna beslutet att de uppgifter som kommissionen nämner i skälen 625 och 626 i beslutet har lämnats av Konungariket Belgien. Det är riktigt att kommissionen har förklarat att de sifferuppgifter som fanns med i svaret av den 7 februari 2014 motsvarade dem som lämnats av Brussels Airport. Det framgår emellertid inte att kommissionen gjorde sig skyldig till en uppenbart oriktig bedömning när den beaktade upplysningar som lämnats av Brussels Airport.

205 Vad gäller sökandens argument att kommissionen endast beaktade information om läget på marknaden efter 2004, och därmed inte tog hänsyn till effekterna av Sabenas konkurs 2001, räcker det att konstatera att sökanden inte har bestritt kommissionens argument att det var just för att undvika att beskriva förändringar av trafiken som påverkats av flygbolaget Sabenas konkurs som kommissionen beskrev utvecklingen från år 2004 och framåt.

206 När det gäller argumentet att Sabenas konkurs skulle ha bidragit till att minska trafiken vid Bryssels nationella flygplats, räcker det att konstatera att det är verkningslöst.

207 Det förhållandet att sökanden fått en konkurrensfördel som sökandens konkurrenter inte haft är nämligen i sig tillräckligt för att fastställa att dess konkurrensställning har stärkts och att konkurrensen därmed snedvridits. Av samma skäl kan sökandens påstående att skillnaden mellan Bryssels nationella flygplats och Charlerois flygplats förklaras av valet av den utvecklingsplan som den sistnämnda gjort inte godtas.

208 När det gäller, å ena sidan, utbytbarheten mellan Bryssels nationella flygplats och Charlerois flygplats och, å andra sidan, de snedvridningar av konkurrensen som beror på det stöd som mottagits av sökanden, ska det erinras om att det framgår av fast rättspraxis att, vid klassificeringen av en åtgärd som statligt stöd, är kommissionen inte skyldig att styrka att stödet faktiskt påverkar handeln mellan medlemsstaterna och faktiskt snedvrider konkurrensen, utan det räcker att pröva huruvida stödet kan påverka handeln och snedvrida konkurrensen (se dom av den 12 december 2014, Banco Privado Português och Massa Insolvente do Banco Privado Português/kommissionen, T-487/11, EU:T:2014:1077, punkt 62 och där angiven rättspraxis).

209 I förevarande fall var kommissionen således inte skyldig att visa att det fanns ett orsakssamband mellan ökningen respektive minskningen av trafiken vid de två berörda flygplatserna och det omtvistade stödet. Det faktum att konkurrenssituationen för dessa flygplatser också kan ha påverkats av andra faktorer än det aktuella stödet utgör inte hinder för att dra slutsatsen att stödet kan påverka handeln och snedvrida konkurrensen i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF.

210 Det framgår även av fast rättspraxis att kommissionen, i samband med denna prövning, inte är skyldig att genomföra en ekonomisk analys av den faktiska situationen på de relevanta marknaderna, av marknadsandelarna för de företag som tar emot stödet, de konkurrerande företagens ställning eller

handeln mellan medlemsstaterna. Vad vidare beträffar ett stöd som beviljats rättsstridigt, vilket sökanden för övrigt medgav vid förhandlingen, är kommissionen inte skyldig att styrka den faktiska inverkan som stödet haft på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna. En sådan skyldighet skulle nämligen leda till att de medlemsstater som betalar ut olagligt stöd gynnas framför de medlemsstater som anmäler sina stödåtgärder på planeringsstadiet (se dom av den 28 oktober 2015, Hammar Nordic Plugg/kommissionen, T-253/12, EU:T:2015:811, ej publicerad, punkt 130 och där angiven rättspraxis).

211 Av detta följer att sökanden i förevarande fall inte med framgång kan hävda att kommissionen, för att dra slutsatsen att det omtvistade stödet ledde till en snedvridning av konkurrensen, var skyldig att definiera den relevanta marknaden för tjänster och den relevanta geografiska marknaden, och fastställa att det föreligger ett orsakssamband mellan det stöd som sökanden erhållit och de faktiska effekterna av stödet på trafiken vid de berörda flygplatserna. Tribunalen erinrar härvidlag om att konstaterandet av förekomsten av en selektiv ekonomisk fördel för sökanden, vilket inte har ifrågasatts i förevarande fall, räcker för att fastställa att det föreligger en risk för snedvridning av konkurrensen i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF (se, för ett liknande resonemang, dom av den 16 september 2013, British Telecommunications och BT Pension Scheme Trustees/kommissionen, T-226/09 och T-230/09, ej publicerad, EU:T:2013:466, punkt 168). Vidare ska den utsträckning i vilken ett stöd förstärker det mottagande företagets konkurrensmässiga ställning bedömas i förhållande till den förmån som har beviljats företaget, utan att det är fråga om att undersöka konkurrenternas rörelseresultat (se, för ett liknande resonemang, dom av den 28 januari 1999, BAI/kommissionen, T-14/96, EU:T:1999:12, punkt 78).

212 Slutligen gäller att, även om det antas att kommissionen borde ha undersökt verkningarna av stödet i fråga på alla flygplatser i upptagningsområdet för sökanden, framgår det inte att en sådan analys skulle ha lett till ett förmånligare resultat än det som kommissionen kom fram till i det angripna beslutet.

213 Av vad ovan anförts följer att talan inte kan vinna bifall på den åttonde grunden.

Den nionde grunden: Åsidosättande av principen om skydd för berättigade förväntningar

214 Sökanden anser att kommissionen har gjort sig skyldig till felaktig rättstillämpning genom att inte kontrollera alla kriterier för bedömning av principen om skydd för berättigade förväntningar. För det första har sökanden gjort gällande att kommissionen, genom sina uttalanden i beslut 2004/393, dess passivitet under mer än tio år och dess tidigare praxis, har föranlett sökanden att hysa berättigade förväntningar på att stödet var rättsenligt, eller åtminstone inte kunde återkrävas. Sökanden har vidare gjort gällande att den inte rimligen kunde förutse förändringen i kommissionens inställning, eftersom syftet med förfarandet för översyn av åtgärder till förmån för Ryanair skilde sig från förevarande mål, och tribunalen inte hänvisade till någon eventuell rättsstridighet hos de åtgärder som sökanden beviljats. Sökanden har tillagt att kommissionen hade inlett granskningsförfarandet avseende sökanden nästan tre och ett halvt år tidigare. Slutligen har sökanden påpekat att i förevarande mål utgör inte unionens allmänna intresse hinder för att inte återkräva det omtvistade stödet eftersom kommissionen inte har visat att detta allmänintresse är tillräckligt tvingande för att det ska ges företräde framför sökandens eget intresse.

215 Kommissionen anser att talan inte kan vinna bifall såvitt avser denna grund.

216 Det följer av fast rättspraxis att de stödmottagande företagen i princip inte kan ha några berättigade förväntningar på att stödet är rättsenligt, såvida det inte har beviljats i enlighet med förfarandet i artikel 108 FEUF, och en omdömesgill ekonomisk aktör ska i normala fall kunna avgöra om detta förfarande har följts. Om ett stöd har genomförts utan att det dessförinnan anmälts till kommissionen,

och stödet således är rättsstridigt enligt artikel 108.3 FEUF, kan mottagaren av stödet vid detta tillfälle inte ha berättigade förväntningar på att stödet är rättsenligt (se dom av den 19 mars 2015, OTP Bank, C-672/13, EU:C:2015:185, punkt 77 och där angiven rättspraxis).

217 Vidare erinrar tribunalen om att det inte kan uteslutas att en mottagare av ett rättsstridigt stöd kan åberopa exceptionella omständigheter som gett mottagaren berättigade skäl att anta att stödet var lagenligt. Erkännande av berättigade förväntningar i ett sådant fall förutsätter dock att stödet har beviljats i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 108 FEUF (dom av den 27 januari 1998, Ladbroke Racing/kommissionen, T-67/94, EU:T:1998:7, punkt 182).

218 I förevarande fall är det utrett att det omtvistade stödet inte har anmälts till kommissionen i enlighet med artikel 108.3 i EUF-fördraget, och att stödet för vilket återbetalning begärs hade beviljats efter avkunnandet av domen av den 12 december 2000, Aéroports de Paris/kommissionen (T-128/98, EU:T:2000:290), i vilken det fastställdes att förvaltningen av en flygplats i princip utgör en ekonomisk verksamhet.

219 Följaktligen kan sökanden inte med framgång åberopa att kommissionen genom att besluta om återkrav av det omtvistade stödet har åsidosatt principen om skydd för berättigade förväntningar.

220 Talan kan därmed inte bifallas såvitt avser den nionde grunden, och tribunalen ogillar därför talan i dess helhet.

Om inlagan om justering av talan

221 Tribunalen erinrar om att kommissionen den 5 april 2016 underrättade Konungariket Belgien om en rättelse av det angripna beslutet och angav att de fel som upptäckts i detta beslut inte på något sätt påverkar slutsatserna i beslutet.

222 Den 23 juni 2016 ingav sökanden en inlaga om justering av talan, på grund av de rättelser av det angripna beslutet som kommissionen gjort genom rättelsen av den 5 april 2016.

223 Kommissionen har yrkat att inlagan om justering av talan ska avvisas.

224 Tribunalen konstaterar att inlagan om justering av talan inte innehåller några nya omständigheter och endast upprepar argumentationen i ansökan och i repliken, på ett mer direkt sätt, genom att göra gällande att kommissionen gjort sig skyldig till ett flertal allvarliga och omfattande fel, även om rättelsen endast gäller ändringar av stilistisk och grammatisk natur samt av vissa beräkningar.

225 Även om de felaktiga uppgifterna i det angripna beslutet har kunnat försvåra förståelsen av beslutet, inklusive sökandens förståelse, är dessa fel emellertid inte tillräckliga för att ifrågasätta det angripna beslutets lagenlighet.

226 Härav följer att eftersom prövningen av det angripna beslutet inte har medfört att beslutets lagenlighet kan ifrågasättas och talan har ogillats har frågan huruvida inlagan om justering av talan kan godtas nödvändigtvis förlorat sitt syfte.

Rättegångskostnader

227 Enligt artikel 135.1 i rättegångsreglerna får tribunalen, om så anses skäligt, undantagsvis besluta att en tappande rättegångsdeltagare – förutom att bära sina rättegångskostnader – endast delvis, eller inte alls, ska ersätta en annan deltagares rättegångskostnader. Enligt artikel 135.2 i rättegångsreglerna får tribunalen emellertid förplikta en rättegångsdeltagare, även om denna vunnit målet, att helt eller

delvis ersätta rättegångskostnaderna, om detta framstår som befogat på grund av deltagarens uppträdande, inbegripet vid tiden före det att talan väcktes, i synnerhet om tribunalen finner att denne i onödan eller mot bättre vetande har vållat en annan rättegångsdeltagare kostnader.

228 Mot bakgrund av omständigheterna i förevarande mål konstaterar tribunalen, såsom framgår av det ovan anförda, att kommissionen begick ett stort antal materiella fel som kunnat ge sökanden intryck av att det var rätt att ifrågasätta giltigheten av det angripna beslutet, och som har försvårat tribunalens prövning av det angripna beslutet.

229 Under dessa omständigheter kan förevarande talan anses ha orsakats av kommissionens beteende eftersom kommissionen, genom de fel den har begått, kan ha gett upphov till förståeliga tvivel hos sökanden avseende lagligheten av det angripna beslutet.

230 Sådana omständigheter kan utgöra ett skäl som motiverar att rättegångskostnaderna delas mellan kommissionen och sökanden.

231 Tribunalen finner att det mot bakgrund av omständigheterna i målet är skäligt att kommissionen förpliktas att bära sina egna rättegångskostnader och ersätta hälften av sökandens rättegångskostnader.

232 Enligt artikel 138.3 i rättegångsreglerna ska intervenienterna bära sina rättegångskostnader.

Mot denna bakgrund beslutar

TRIBUNALEN (åttonde avdelningen i utökad sammansättning)

följande:

1) Talan ogillas.

2) Europeiska kommissionen ska bära sina egna rättegångskostnader och ersätta hälften av de kostnader som uppkommit för Brussels South Charleroi Airport (BSCA).

3) Société wallonne des aéroports SA (Sowaer), Brussels Airport Company SA och Brussels Airlines SA/NV ska bära sina egna rättegångskostnader.

Labucka Kancheva Madise

Barents Passer

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 25 januari 2018.

Underskrifter