

GERECHT

45 Zaak T-818/14, Brussels South Charleroi Airport (BSCA)/Europese Commissie

Arrest van 25 januari 2018 (Achtste kamer
– uitgebreid)

Staatssteun – Door België aan BSCA toegekende steun – Besluit waarbij de steun gedeeltelijk verenigbaar en gedeeltelijk onverenigbaar met de interne markt wordt verklaard – Juridisch bindende handeling – Verjaringstermijn – Economische aard van het ILS – Mate waarin de installaties voor economische doeleinden worden benut – Onjuiste cijfers – Verzoek om aanpassing – Vaststelling van de netto contante waarden – Motiveringsplicht – Concurrentieverstoren – Gewettigd vertrouwen

Verzoekster in deze zaak, Brussels South Charleroi Airport (BSCA), is in 1991 door het Waalse Gewest opgericht om de luchthaven van Charleroi-Brussel-Zuid te beheren. Op 20 juli 2000 en op 8 november 2000 heeft het Waalse Gewest de beleidsplannen goedgekeurd voor een kaderovereenkomst betreffende een meerjareninvesteringsprogramma op de luchthaven van Charleroi. Op 15 april 2002 heeft het Waalse Gewest zich ertoe verbonden een investeringsprogramma uit te voeren en de grote reparaties en het grote onderhoud met betrekking tot de terreinen, gebouwen en infrastructuur te verrichten (hierna: overeenkomst van 2002). Bij besluit van 1 oktober 2014 (hierna: bestreden besluit) heeft de Commissie geoordeeld dat de overeenkomst van 2002 staatssteun vormt. De Commissie was namelijk van oordeel dat in vergelijkbare omstandigheden een particuliere investeerder, uitgaande van de te verwachten rentabiliteit, niet aan dergelijke transacties zou hebben deelgenomen. Voorts heeft de Commissie in het bestreden besluit erop gewezen dat het Gerecht in het arrest van 12 december 2000, *Aéroports de Paris/Commissie* (T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290) tot de slotsom was gekomen dat de exploitatie van een luchthaven, die erin bestond luchthavendiensten aan luchtvaartmaatschappijen te verlenen, een economische activiteit was. De Commissie was van mening dat de steun ten behoeve van de exploitatie en de bouw van de infrastructuur ná het arrest *Aéroports de Paris/Commissie*, aan verzoekster was toegekend. De Commissie herinnerde eraan dat het tot die datum haar vaste beschikkingspraktijk was om de uitbouw en exploitatie van luchthaveninfrastructuur niet te beschouwen als een economische activiteit die binnen de werkingssfeer van artikel 107 lid 1 VWEU kon vallen. Na dat arrest heeft de Commissie vastgesteld dat deze activiteit door de geleidelijke vrijmaking van de markt een economische activiteit was geworden, met uitzondering van de activiteiten die niet economisch van aard waren en normaal gesproken onder de verantwoordelijkheid van de staat vallen in het kader van de uitoefening van zijn overheidsbevoegdheden. Volgens de Commissie riepen de overeenkomst van 20 juli 2000 en het besluit van 8 november 2000 voor het Waalse Gewest geen verbintenis ten aanzien van een derde in het leven en hadden zij geen onherroepelijk, duidelijk en definitief karakter. Zij herinnerde eraan dat het relevante criterium om de datum te bepalen waarop een eventuele

steunmaatregel wordt geacht te zijn verleend de datum van de juridisch bindende handeling is waarbij de overheidsinstanties zich ertoe verbinden de betrokken steunmaatregel aan de begunstigde ervan te verlenen. Volgens de Commissie vormde de overeenkomst van 2002 dat dwingende besluit. Verzoekster komt op tegen het bestreden besluit en voert daartoe negen middelen aan. Met het eerste middel voert verzoekster aan dat de Commissie blijk heeft gegeven van een onjuiste rechtsopvatting en van een kennelijke beoordelingsfout bij de bepaling van de datum waarop het besluit is vastgesteld tot verlening van financiering door het Waals Gewest. Volgens verzoekster waren de maatregelen van 2002 en 2003 in wezen maatregelen die bij het besluit van 20 juli 2000, zoals bevestigd door dat van 8 november 2000, waren vastgesteld, met als gevolg dat die maatregelen aan het arrest van 12 december 2000, *Aéroports de Paris/Commissie* voorafgingen. Verzoekster stelt eveneens dat het Waals Gewest op 20 juli en 8 november 2000 de steun had toegezegd. De op deze data vastgestelde besluiten waren bindend aangezien zij, gelet op het betrokken project, voldoende precies waren. In dat verband roept het Gerecht in herinnering dat volgens vaste rechtspraak het criterium om het tijdstip te bepalen waarop steun is toegekend bestaat in het juridisch bindende besluit waarmee de bevoegde nationale autoriteit zich ertoe verbindt steun te verlenen aan de begunstigde ervan. Het Gerecht onderzoekt vervolgens de besluiten van 20 juli 2000 en 8 november 2000. Het Gerecht overweegt dat, anders dan verzoekster beweert, de besluiten van 20 juli en 8 november 2000 geen juridisch bindende en precieze verbintenissen van de Waalse regering ten aanzien van verzoekster bevatten. Zoals verzoekster in de repliek trouwens zelf erkent, vormden deze besluiten een verbintenis van de Waalse regering in het licht van haar beleidsdoelstellingen en waren zij bij ministeriële consensus binnen deze regering tot stand gekomen. Daarentegen komt alleen al uit de lezing van de overeenkomst van 2002 duidelijk naar voren dat de details betreffende de infrastructuur en de diensten pas in dit document in juridische verplichtingen zijn gegoten. Deze overeenkomst van 2002 wordt immers gekenmerkt door een investeringsprogramma, uitgaven waartoe het Waalse Gewest zich verbond en de concessievergoeding die verzoekster zoals afgesproken aan de wederpartij zou betalen.

Hieruit volgt dat het eerste middel moet worden afgewezen.

Met het derde middel betoogt verzoekster dat de Commissie een feitelijke vergissing heeft begaan en blijk heeft gegeven van een onjuiste rechtsopvatting en van een kennelijke beoordelingsfout door het 'Instrument Landing System' (hierna: ILS) als een investering van economische aard te kwalificeren. Het Gerecht roept in herinnering dat onder economische activiteit wordt verstaan iedere activiteit bestaande in het aanbieden van goederen en diensten op een bepaalde markt, dit in tegenstelling tot activiteiten die tot de uitoefening van overheidsbevoegdheden behoren. In dat opzicht vormen de activiteiten inzake het toezicht op en de bewaking van het luchtruim typische overheidsactiviteiten. Opgemerkt zij dat het ILS een landingsinstrument is waarbij gebruik wordt gemaakt van het radiosignaal om de precisie bij de landing van een vliegtuig dat de landingsbaan nadert te vergroten, zodat bij ongunstige weeromstandigheden veilig kan worden geland. Het ILS is tijdens de landingsfase een nuttig instrument voor de luchtvaart en, gelet op de aard van het plaatselijke luchtverkeer, zelfs een noodzakelijk of onontbeerlijk instrument voor bepaalde luchthavens, hoewel het volgens de in de luchtvaartsector geldende Belgische of internationale veiligheidsnormen niet verplicht is. Een luchthaven zonder een dergelijke uitrusting kan tot de bevinding komen dat de luchtvaartmaatschappijen aarzelen om haar aan te doen vanwege de moeilijkheden die zij bij ongunstige weersomstandigheden tijdens de landing ondervinden. Dat instrument speelt, ook al was het verplicht en hoewel het – zoals andere systemen – ontegensprekelijk bijdraagt tot de veiligheid van de landingen, evenwel geen rol bij het toezicht op en de bewaking van het luchtruim, en houdt evenmin verband met een andere overheidsbevoegdheid die op een luchthaven kan worden uitgeoefend. Het Gerecht komt tot de slotsom dat verzoekster zich niet op goede gronden kan beroepen op het vermeende bestaan van een vereiste voor de luchtvaart waardoor het ILS noodzakelijk zou zijn, opdat deze uitrusting tot de uitoefening van overheidsbevoegdheden behoort en dientengevolge niet als systeem van economische aard kan worden aangemerkt. Het derde middel wordt derhalve afgewezen. De overige middelen worden eveneens afgewezen. Het Gerecht verworpt het beroep in zijn geheel.