



Brussel, 12.11.2019  
C(2019) 8028 final

<p>In de openbare versie van dit besluit zijn, overeenkomstig de artikelen 30 en 31 van Verordening (EU) 2015/1589 van de Raad van 13 juli 2015 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (niet-openbaarmaking van informatie die onder de geheimhoudingsplicht valt), delen van de tekst weggelaten. Weggelaten delen zijn met vierkante haken [...] aangegeven.</p>		<p style="text-align: center;"><b>OPENBARE VERSIE</b></p> <p>Dit document is een intern document van de Commissie dat louter ter informatie is bedoeld.</p>
---	--	---

**Betreft:           Steunmaatregelen SA.45139 (2017/NN) en SA.45140 (2017/NN) –  
België – Luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge**

Excellentie,

**1. PROCEDURE**

- (1) Op 13 april 2016 hebben de Belgische autoriteiten investeringssteun en exploitatiesteun voor de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge (“luchthaven Oostende”) bij de Commissie geprenotificeerd. De prenotificaties zijn geregistreerd onder nummer SA.45139 voor de luchthaven Oostende en SA.45140 voor de luchthaven Antwerpen.
- (2) Op 23 maart 2017 zijn de zaken overgeheveld naar het register van niet-aangemelde steunmaatregelen omdat de exploitatie- en investeringssteun voor beide luchthavens was verleend voordat de Commissie die had goedgekeurd.
- (3) Tussen maart 2017 en september 2019 hebben de Belgische autoriteiten aanvullende informatie verstrekt.

Zijne Excellentie de heer Didier Reynders  
Ministerie van Buitenlandse en Europese Zaken  
Karmelietenstraat 15  
B-1000 Brussel

- (4) Bij brief van 26 oktober 2018 hebben de Belgische autoriteiten de Commissie ervan in kennis gesteld dat de geplande investeringssteun voor de luchthaven Oostende ingevolge de wijziging van de algemene groepsvrijstellingsverordening (“AGVV”)<sup>1</sup> in juni 2017 onder het toepassingsgebied van de AGVV valt. Aangezien hiermee het toepassingsgebied van de aanmelding werd beperkt, heeft dit besluit alleen betrekking op de investeringssteun voor de luchthaven Antwerpen en de exploitatiesteun voor de luchthavens Antwerpen en Oostende.

## **2. GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN DE MAATREGELEN**

### **2.1. De LOM-LEM-structuur**

- (5) Ingevolge de wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen kregen de Belgische gewesten bevoegdheden voor de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden op hun grondgebied<sup>2</sup>. Sinds 1988 zijn de eigendom en het beheer van de drie regionale luchthavens op Vlaams grondgebied (Antwerpen, Oostende en Kortrijk-Wevelgem) in handen van het Vlaamse Gewest (departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid, als dienst met afzonderlijk beheer).
- (6) Om de dalende trend in het aantal passagiers te keren en de Vlaamse luchthavens marktgerichter te maken is bij het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen een nieuwe structuur voor het luchthavenbeheer ingevoerd, de zogenoemde LOM-LEM-structuur:
- De “LOM” (luchthavenontwikkelingsmaatschappij) is een publieke entiteit en is de huurder van de luchthaveninfrastructuur. De LOM is verantwoordelijk voor de terbeschikkingstelling en het (buitengewone) onderhoud van de basisinfrastructuur (d.w.z. infrastructuur die noodzakelijk is om de vliegtuigbewegingen op te vangen en de ICAO-certificaten en milieu- en andere vergunningen te behouden) die de LEM ter beschikking staat.
  - De “LEM” (luchthavenexploitatie maatschappij) is de exploitant van de luchthaven, een particuliere partner die verantwoordelijk is voor de commerciële exploitatie van de luchthaven. De LEM is verantwoordelijk voor het basisonderhoud van de luchthaven en voor alle investeringen die nodig zijn om de luchthaven economisch en commercieel te ontwikkelen.
- (7) Het Vlaamse Gewest was van mening dat een particuliere speler beter in staat zou zijn om de regionale luchthavens in Vlaanderen verder te ontwikkelen, de commerciële mogelijkheden beter te ontwikkelen en exploitatierisico’s in te schatten en te beheren. Daarom worden de luchthavens Antwerpen en Oostende

---

<sup>1</sup> Verordening (EU) 2017/1084 van de Commissie van 14 juni 2017 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 651/2014 wat betreft steun voor haven- en luchthaveninfrastructuur, aanmeldingsdrempels voor steun voor cultuur en instandhouding van het erfgoed en voor steun voor sportinfrastructuur en multifunctionele recreatieve infrastructuur, en regelingen inzake regionale exploitatiesteun voor ultraperifere gebieden, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 702/2014 wat betreft de berekening van de in aanmerking komende kosten (PB L 156 van 20.6.2017, blz. 1).

<sup>2</sup> Met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal (“Brussels Airport”), die onder de bevoegdheid van de Belgische federale staat valt.

sinds oktober 2014 geëxploiteerd door een Franse particuliere onderneming, EGIS Projects S.A. (“Egis”), via haar dochterondernemingen LEM Antwerpen en LEM Oostende-Brugge (hierna, “LEM Antwerpen” en “LEM Oostende”, en samen “de LEM’s”). Egis kreeg een concessie voor 25 jaar toegewezen na een openbare aanbestedingsprocedure die plaatsvond tussen december 2009 en februari 2013.

- (8) De infrastructuur van de luchthavens Antwerpen en Oostende is eigendom van het Vlaamse Gewest en wordt beheerd via de publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen, de LOM Antwerpen en de LOM Oostende-Brugge (hierna, “LOM Antwerpen” en “LOM Oostende”, en samen “de LOM’s”). De LOM’s zijn opgericht op 6 juni 2014, en op 27 oktober 2014 is de LOM-LEM-structuur formeel in werking getreden op beide luchthavens.
- (9) Hoewel de LOM-LEM-structuur pas in oktober 2014 is ingevoerd, sloot het Vlaamse Gewest namens de LOM Antwerpen en de LOM Oostende reeds op 19 juli 2013 de concessieovereenkomsten met respectievelijk de LEM Antwerpen en de LEM Oostende (“de concessieovereenkomsten”). Krachtens de concessieovereenkomsten stellen de LOM’s de infrastructuur van beide luchthavens ter beschikking van de LEM’s in een staat die geschikt is voor gebruik door luchtvaartmaatschappijen. De LOM’s verzekeren dat het ICAO-certificaat en de milieu- en andere vergunningen die noodzakelijk zijn voor de veilige exploitatie van de luchthavens, worden behouden. De LOM’s mogen ook concessievergoedingen innen bij de LEM’s.
- (10) In de concessieovereenkomsten is bepaald dat de investeringen in basisinfrastructuur door de LOM’s moeten worden verricht. Tegen betaling van een jaarlijkse concessievergoeding mogen de LEM’s de luchthavens exploiteren en beheren en zijn ze verantwoordelijk voor alle overige investeringen en het onderhoud van de luchthaven.
- (11) De door de LEM’s betaalde concessievergoedingen omvatten twee componenten, een vaste en een variabele. De vaste concessievergoeding moet worden verhoogd als de LOM’s extra investeringen doen die geen verband houden met de basisinfrastructuur. De variabele concessievergoeding wordt berekend op basis van de omzet van de luchthaven.
- (12) Daarnaast zijn op 19 juli 2013 twee subsidieovereenkomsten (“de subsidieovereenkomsten”) ondertekend tussen het Vlaamse Gewest en de LEM’s. Deze subsidieovereenkomsten werden pas van kracht toen de LOM-LEM-structuur inging (in oktober 2014) en waren gesloten voor een periode van vijf jaar (d.w.z. van oktober 2014 tot oktober 2019). De subsidieovereenkomsten voorzien in overheidsfinanciering aan de LEM’s voor: i) brandbestrijding en beveiligingsfuncties op de luchthavens (niet-economische activiteiten) en ii) bepaalde diensten die verband houden met de economische activiteiten van de luchthavens.

## **2.2. Overzicht van de luchthavens**

### *2.2.1. Luchthaven Oostende*

- (13) De luchthaven Oostende is een regionale luchthaven in handen van het Vlaamse Gewest op 5 km van de Belgische Noordzeekust, een belangrijke toeristische bestemming in West-Vlaanderen. De luchthaven is gericht op vracht- en

passagiersverkeer. Hoewel Jetairfly en Thomas Cook in het verleden actief waren op de luchthaven, is TUI fly (voorheen Jetairfly) thans de belangrijkste touroperator voor chartervluchten naar verschillende vakantiebestemmingen aan de mediterrane kust en de Canarische Eilanden. Voor commerciële passagiersvluchten heeft de luchthaven een basiscapaciteit van [...]. Het totale aantal passagiers in de periode 2013-2018 is weergegeven in Tabel 1.

**Tabel 1: Ontwikkeling van het passagiersverkeer op de luchthaven Oostende 2013-2018**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Totaal aantal passagiers</b>	247 669	253 044	276 027	434 970 <sup>3</sup>	365 345	419 865

Bron: <https://www.luchthaven-oostendebrugge.com/statistieken/>

- (14) De luchthaven Oostende is gelegen in een dichtbevolkt gebied en heeft een verzorgingsgebied van drie miljoen mensen die de luchthaven in minder dan 45 minuten kunnen bereiken<sup>4</sup>.
- (15) In het door Egis ingediende businessplan wordt uitgegaan van een gemiddelde jaarlijkse groei van [...] % op de luchthaven Oostende en een groei van ongeveer [...] (vertrekkende) passagiers of (in totaal) [...] passagiers tegen 2039 (einde van de concessieovereenkomst).
- (16) Volgens het door de Nationale Bank van België gepubliceerde verslag “*Economic importance of air transport and airport activities in Belgium*” bedroeg de directe en indirecte toegevoegde waarde op de luchthaven Oostende in 2015 37,1 miljoen EUR. De luchthaven had in totaal 633 directe en indirecte voltijdsequivalenten in dienst in 2015<sup>5</sup>.
- (17) De luchthaven Oostende ligt op 69 km of 50 minuten rijden van de kleine regionale luchthaven Kortrijk-Wevelgem. Deze luchthaven bedient ongeveer 100 000 passagiers per jaar. Deze luchthaven exploiteert geen lijnvluchten, maar wordt vooral gebruikt voor particuliere vluchten en incidenteel voor medische vluchten en pilotenopleiding.

### 2.2.2. Luchthaven Antwerpen

- (18) De luchthaven Antwerpen is een regionale luchthaven in handen van het Vlaamse Gewest dichtbij de stad Antwerpen, de op één na dichtstbevolkte stad van België.

<sup>3</sup> In maart en april 2016 bediende de luchthaven 100 000 extra passagiers als gevolg van de sluiting en de tijdelijk verminderde capaciteit op Brussels Airport in de nasleep van de terroristische aanslagen. Nadat Brussels Airport haar activiteiten hervatte, keerde het verkeer op de luchthaven Oostende terug naar het normale niveau.

<sup>4</sup> <http://www.egis-airports-network.com/project/resources/apps/ost-airport-greatest-assets.pdf>, geraadpleegd op 6 augustus 2019.

<sup>5</sup> <https://www.nbb.be/en/articles/economic-importance-air-transport-and-airport-activities-belgium-report-2015>, geraadpleegd op 5 juli 2019.

De luchthaven Antwerpen heeft een basiscapaciteit van ongeveer [...] <sup>6</sup>. De luchthaven wordt vooral gebruikt door passagiers uit de provincie Antwerpen. Volgens een door de luchthaven Antwerpen in 2016 verricht marktonderzoek kwam 75,8 % van de vertrekkende passagiers op de luchthaven Antwerpen uit de provincie Antwerpen en 10 % uit de provincie Oost-Vlaanderen.

- (19) De luchthaven heeft een start- en landingsbaan van 1 510 meter <sup>7</sup>, waardoor zij niet geschikt is voor middelgrote straalvliegtuigen zoals de door Ryanair geëxploiteerde vliegtuigen <sup>8</sup>. Vanwege haar geografische ligging kan de luchthaven niet uitbreiden. Haar milieuvergunning legt namelijk strenge geluidsbeperkingen op.
- (20) Momenteel exploiteren TUI fly en Flybe lijnvluchten voor vakantie-reizen en zakenreizen vanaf de luchthaven Antwerpen. Volgens de Belgische autoriteiten bestond 26,6 % van de commerciële passagiers in 2017 uit zakelijke passagiers. Het totale aantal passagiers in de periode 2013-2018 is weergegeven in Tabel 2.

**Tabel 2: Ontwikkeling van het passagiersverkeer op de luchthaven Antwerpen 2013-2018**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Totaal aantal passagiers</b>	137 015	121 357	221 155	276 311 <sup>9</sup>	273 130	298 403

Bron: <https://www.antwerp-airport.com/statistics/>

- (21) De luchthaven Antwerpen dient als opleidingscentrum voor commerciële piloten, luchtvaarttechnici en luchtverkeersleiders. Daarnaast fungeert de luchthaven als luchthaven voor algemene luchtvaart en als NAVO-luchthaven, waarop een beroep kan worden gedaan in noodsituaties.
- (22) In het door Egis ingediende businessplan wordt uitgegaan van een gemiddelde jaarlijkse groei van [...] % op de luchthaven Antwerpen en een groei van ongeveer [...] vertrekkende passagiers of in totaal [...] passagiers tegen 2039 (einde van de concessieovereenkomst).
- (23) Volgens het door de Nationale Bank van België gepubliceerde verslag bedroeg de directe en indirecte toegevoegde waarde op de luchthaven Antwerpen in 2015 85,2 miljoen EUR. De luchthaven had in totaal 1 090 directe en indirecte voltijdsequivalenten in dienst in 2015 <sup>10</sup>.
- (24) De dichtstbijzijnde luchthavens zijn Brussels Airport, op 42 km of 40 minuten rijden van de luchthaven Antwerpen, en Eindhoven Airport, op 88 km of 58

<sup>6</sup> Deze basiscapaciteit is berekend op basis van de milieuvergunning. Volgens de Belgische autoriteiten is in verband met geluidshinder voor omwonenden het aantal passagiers beperkt tot maximaal 384 739.

<sup>7</sup> In 2006 kwam het Vlaamse Gewest met de buurgemeente Borsbeek overeen de start- en landingsbaan niet te verlengen.

<sup>8</sup> Bijv. toestellen van het type Boeing 737-800 met 189 zitplaatsen in twee klassen.

<sup>9</sup> In maart en april 2016 bediende de luchthaven 20 000 extra passagiers als gevolg van de sluiting en de tijdelijk verminderde capaciteit op Brussels Airport in de nasleep van de terroristische aanslagen.

<sup>10</sup> <https://www.nbb.be/en/articles/economic-importance-air-transport-and-airport-activities-belgium-report-2015>, geraadpleegd op 5 juli 2019.

minuten rijden van de luchthaven Antwerpen. Afgezien daarvan zijn er geen luchthavens binnen een straal van 100 km of op 60 minuten rijden.

#### *Brussels Airport*

- (25) Brussels Airport is eigendom van een consortium van particuliere investeerders (75 % van de aandelen) en de Belgische staat (25 % van de aandelen). De luchthaven fungeert als hub voor verschillende luchtvaartmaatschappijen. In 2018 bediende de luchthaven 25,7 miljoen passagiers en bood zij 248 bestemmingen wereldwijd aan<sup>11</sup>. Het aantal passagiers op Brussels Airport groeit gestaag.
- (26) Op basis van openbaar beschikbare informatie wordt de maximumcapaciteit van de luchthaven op 28 miljoen passagiers per jaar geschat<sup>12</sup>.
- (27) Uit de jaarrekeningen blijkt dat Brussels Airport de afgelopen jaren winstgevend was. In 2016, 2017 en 2018 behaalde Brussels Airport een positieve EBITDA van respectievelijk 287,4 miljoen EUR, 407 miljoen EUR en 324,9 miljoen EUR<sup>13</sup>.
- (28) Qua bediende routes hadden Brussel en Antwerpen in 2016 zes overlappende routes: Alicante, Barcelona, Málaga, Mallorca, Londen<sup>14</sup> en Nador. Uit de door de Belgische autoriteiten verstrekte informatie bleek dat het aantal passagiers op de overlappende routes op beide luchthavens was toegenomen.

#### *Eindhoven Airport*

- (29) Eindhoven Airport is in handen van Schiphol Nederland BV, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Eindhoven. De luchthaven ligt 7,6 km ten westen van Eindhoven in Nederland.
- (30) Het passagiersverkeer op Eindhoven Airport is de afgelopen jaren aanzienlijk toegenomen, van 0,3 miljoen passagiers in 2003 tot 6,2 miljoen passagiers in 2018. Deze groei was voornamelijk te danken aan drie van de grootste lagekostenmaatschappijen van Europa, met name Ryanair, transavia.com en Wizz Air. Tot 2018 was de luchthaven een basis voor Ryanair.

---

<sup>11</sup> <https://www.brusselsairport.be/pressroom/at-60-brussels-airport-turned-in-an-excellent-performance-in-2018-with-257-million-passengers-and-732000-tonnes-of-cargo/>, geraadpleegd op 10 juli 2019. In 2018 bestond 18,4 % van de vertrekkende passagiers op Brussels Airport uit transitpassagiers.

<sup>12</sup> <https://www.sita.aero/globalassets/microsites/atis-2017/sponsor-brochures/brussels-airport-brochure.pdf>, geraadpleegd op 10 juli 2019.

<sup>13</sup> Bij de Nationale Bank van België neergelegde geconsolideerde jaarrekening van Brussels Airport Company voor de boekjaren 2016, 2017 en 2018. Beschikbaar op: <https://cri.nbb.be/bc9/web/catalog;jsessionid=4FEDFF2B9C159147C249BCA2966B242F?execution=e1s2#>.

<sup>14</sup> De luchthaven Antwerpen bediende London City en Brussels Airport bediende London Heathrow. Tot augustus 2018 werd de route Antwerpen - London City bediend door VLM. Tussen augustus 2018 en augustus 2019 exploiteerde Flybe vluchten naar London Stansted vanaf de luchthaven Antwerpen. Air Antwerp herstartte de route Antwerpen – London City in september 2019. Gezien de nabijheid van het financiële district in Londen wordt London City Airport hoofdzakelijk gebruikt voor zakelijk verkeer. Zie <https://www.businesstraveller.com/business-travel/2019/08/09/london-city-to-regain-antwerp-link-next-month/>

- (31) Qua aantal bediende passagiers is Eindhoven Airport met 75 bestemmingen de op een na grootste luchthaven in Nederland. Momenteel geldt een plafond van 43 000 vliegbewegingen per jaar (in 2018 telde de luchthaven 38 642 vliegbewegingen)<sup>15</sup>.
- (32) Uit de jaarverslagen blijkt dat Eindhoven Airport de afgelopen jaren winstgevend was. In 2016, 2017 en 2018 behaalde Eindhoven Airport een positieve EBITDA van respectievelijk 19,6 miljoen EUR, 22,1 miljoen EUR en 25,8 miljoen EUR<sup>16</sup>.
- (33) Qua bediende routes hadden de luchthavens van Eindhoven en Antwerpen in 2016 acht overlappende routes: Alicante, Barcelona, Ibiza, Málaga, Mallorca, Murcia, Londen<sup>17</sup> en Nador.
- (34) TUI fly exploiteert lijnvluchten vanuit alle drie deze luchthavens (Brussel, Antwerpen en Eindhoven).

### 2.3. Investeringssteun

- (35) De eerste maatregel betreft investeringssteun aan de LOM Antwerpen.
- (36) Het totale investeringsproject op de luchthaven Antwerpen bedraagt [...] EUR ([...] EUR in contante waarde, omgerekend naar 2015 tegen een disconteringsvoet van 6,5 %)<sup>18</sup>.
- (37) Het volledige investeringsproject wordt uitgevoerd door zowel de LOM Antwerpen als de LEM Antwerpen. Door de LOM Antwerpen verrichte investeringen, die allemaal subsidiabel zijn, bedragen [10 000 000 – 20 000 000] EUR ([10 000 000 – 20 000 000] EUR, contant gemaakt naar 2015). De door de LEM Antwerpen verrichte investeringen bedragen [...] EUR voor subsidiabele infrastructuur ([...] EUR, contant gemaakt naar 2015) en [...] EUR voor niet-subsidiabele infrastructuur ([...] EUR, contant gemaakt naar 2015).
- (38) De aangemelde door de LOM Antwerpen te verrichten investeringen in basisinfrastructuur en de desbetreffende kosten zijn in Tabel 3 hieronder in detail weergegeven.

**Tabel 3: Aangemelde investeringen door de LOM Antwerpen**

Maatregel	Kosten (in EUR)	Jaar
Verplaatsen toegangspoort zuid	[...]	[...]
Verplaatsen uitrusting bord B en doortrekken hoogspanning bord A naar bord B	[...]	[...]

<sup>15</sup> <https://www.annualreportschiphol.com/our-results/our-regional-airports>, geraadpleegd op 10 juli 2019.

<sup>16</sup> Jaarverslagen van Eindhoven Airport voor meerdere jaren, beschikbaar op: <https://www.eindhovenairport.nl/nl/jaarverslagen>.

<sup>17</sup> De luchthaven Antwerpen bediende London City, en Eindhoven Airport bediende London Stansted.

<sup>18</sup> In het hele besluit geldt voor alle contante waarden de disconteringsvoet van 6,5 %.

Maatregel	Kosten (in EUR)	Jaar
CCTV-systeem in de General Aviation Terminal	[...]	[...]
Vernieuwen en verplaatsen hoogspanningscabine luchthavengebouw	[...]	[...]
Wegwerken lokale verzakking baan	[...]	[...]
Aanleg turn-pad kant Borsbeek	[...]	[...]
Verlegging taxiweg B, doortrekken taxiweg K en verplaatsing glidepath antenne	[...]	[...]
Verplaatsing perimeterweg noord	[...]	[...]
Herstel en uitbreiding laadvloer en riolering	[...]	[...]
Overlaging startbaan (incl. vernieuwing bekabeling verlichting)	[...]	[...]
Bekabeling en monitoring naderingslichten baan 11	[...]	[...]
Hindernisopmeting	[...]	[...]
Frictietester	[...]	[...]
Veiligheidsvoertuigen	[...]	[...]
Nieuwe slijtlaag op rolbaan A en F	[...]	[...]
<b>Totaal</b>	<b>[10 000 000 – 20 000 000]</b>	

- (39) De Belgische autoriteiten hebben verklaard dat een aantal investeringswerkzaamheden reeds van start zijn gegaan omdat ze noodzakelijk waren uit veiligheidsoogpunt en om de luchthaven operationeel te kunnen houden. Zoals hieronder wordt uitgelegd, is de steun verleend vóór de start van het project.
- (40) De Belgische autoriteiten hebben berekeningen verstrekt van de financieringskloof voor de kapitaalkosten van de door de LOM Antwerpen te verrichten investeringen, berekend als het verschil tussen de contante waarde van de verwachte netto exploitatiewinst van de investering ([1 000 000 – 5 000 000] EUR, contant gemaakt naar 2015) en de contante waarde van de investeringen die in de periode 2016-2020 zijn verricht ([10 000 000 – 20 000 000] EUR, contant gemaakt naar 2015). Uit de analyse blijkt dat de investering over een referentieperiode van 25 jaar (2015-2039) een negatieve netto contante waarde (net present value – “NPV”) heeft van 8 956 436 EUR (contant gemaakt naar 2015). De negatieve NPV geeft aan dat de investering financieel niet houdbaar is zonder overheidssteun.
- (41) Voor de berekening van de financieringskloof voor de kapitaalkosten op basis van de contante waarden komt de gebruikte toepasselijke disconteringsvoet overeen



met de gewogen gemiddelde kapitaalkosten (weighted average cost of capital – “WACC”) en bedraagt hij 6,5 %<sup>19</sup>.

- (42) De door de LOM Antwerpen verrichte investeringen zullen worden gefinancierd uit een rechtstreekse subsidie van het Vlaamse Gewest, die is geplafonneerd tot een maximumbedrag van 8 956 436 EUR (contant gemaakt naar 2015), zoals bepaald door de financieringskloof voor de kapitaalkosten. Het overige deel van de investeringskosten ten laste van de LOM Antwerpen ([1 000 000 – 5 000 000] EUR, contant gemaakt naar 2015) zal worden gefinancierd door middel van een particuliere lening. Deze particuliere lening zal door de LOM Antwerpen bij een bank tegen marktvoorwaarden worden aangegaan en worden terugbetaald dankzij de door de LOM Antwerpen geïnde concessievergoedingen.
- (43) Zo is het steunbedrag beperkt tot 60 % van de totale subsidiabele investeringskosten van [...] EUR (omgerekend naar 2015).
- (44) Volgens de Belgische autoriteiten is het geplande investeringsproject op de luchthaven Antwerpen er niet in de eerste plaats op gericht nieuwe capaciteit te creëren, maar wel de bestaande capaciteit veilig te stellen en te behouden en de luchthaven in staat te stellen passagiers volgens passende normen en met comfort te bedienen. Bovendien kan de luchthaven haar maximale theoretische capaciteit niet benutten omdat de milieuvergunning haar een maximum van [...] oplegt.
- (45) Volgens de Belgische autoriteiten strekt het aangemelde investeringsproject ertoe een grotere stroom zakenreizigers te garanderen, ondersteunt het de economische ontwikkeling van de provincie Antwerpen en heeft het tevens een rechtstreekse impact op de duurzaamheid van luchthavenactiviteiten op het vlak van milieu- en veiligheidseisen. Dankzij de investering door de LOM Antwerpen zal de luchthaven voldoen aan de verplichte beveiligings- en veiligheidseisen die nodig zijn om haar ICAO-certificering en milieuvergunning te behouden. Volgens de Belgische autoriteiten zou de luchthaven zonder de nodige investeringen in basisinfrastructuur genoopt zijn te sluiten.
- (46) De Belgische autoriteiten hebben de Commissie erop gewezen dat de overheidsfinanciering ook wordt toegewezen aan niet-economische investeringen in de luchthavens Antwerpen en Oostende. De LOM Oostende wil investeren in een nieuwe brandweerkazerne. De LEM's zullen ook investeren in nieuwe uitrusting in verband met beveiliging en brandbestrijding, zoals crashtenders en bagage- en cargoscanners. De Belgische autoriteiten zijn van mening dat die investeringen onder beveiliging en brandbestrijding vallen en overheidstaken betreffen, en bijgevolg geen staatssteun vormen.

#### **2.4. Exploitatiesteun**

- (47) De tweede maatregel betreft exploitatiesteun die op grond van de subsidieovereenkomsten in 2013 is verleend aan de exploitanten van de luchthavens Antwerpen en Oostende, de LEM's, en in de periode 2014-2019 is uitbetaald.

---

<sup>19</sup> Om de WACC van 6,5 % te rechtvaardigen verwezen de Belgische autoriteiten naar de beschikkingspraktijk van de Commissie, zie bijv. het besluit van de Commissie van 12 december 2014 in staatssteunzaak SA.37582 (2014/NN) – Frankrijk – Projet de développement de l'aéroport de La Réunion – Roland Garros, punt 38.

- (48) De LEM's ontvingen in die periode regelmatige betalingen van het Vlaamse Gewest om hun exploitatieverliezen te dekken. Die betalingen zijn weergegeven in Tabel 4 en Tabel 5.

**Tabel 4: Exploitatiesteun aan de LEM Antwerpen (in EUR)**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (*)
<b>Subsidies voor economische activiteiten</b>	62 086	359 718	364 608	336 669	398 016	232 176

(\*) Het bedrag van de exploitatiesteun voor 2019 is een schatting en heeft betrekking op de periode januari-juli 2019

**Tabel 5: Exploitatiesteun aan de LEM Oostende (in EUR)**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (*)
<b>Subsidies voor economische activiteiten</b>	86 602	449 378	532 652	495 336	488 959	285 226

(\*) Het bedrag van de exploitatiesteun voor 2019 is een schatting en heeft betrekking op de periode januari-juli 2019

- (49) De Belgische autoriteiten hebben de Commissie ook gewezen op overheidsfinanciering voor personeel dat niet-economische activiteiten uitoefent op zowel de luchthaven Antwerpen als de luchthaven Oostende. Volgens de Belgische autoriteiten behoort overheidsfinanciering voor operationele uitgaven in verband met luchthavenbeveiliging, het verjagen van vogels en brandbestrijdingsdiensten tot de taken van de overheid en vormt zij bijgevolg geen staatssteun.
- (50) Volgens de subsidieovereenkomsten mag overheidsfinanciering alleen worden verleend voor daadwerkelijk gemaakte kosten die de in de bijlagen bij de overeenkomsten vastgestelde maximumbedragen niet overschrijden. De LEM's moeten bij elke gelegenheid rekeningen overleggen aan het Vlaamse Gewest, waarbij kosten voor niet-economische en economische activiteiten gescheiden worden opgegeven.

## 2.5. Rechtsgrondslag

- (51) De rechtsgrondslag voor de financiering van het investeringsproject is het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen, evenals de concessieovereenkomst van 19 juli 2013, die voor een periode van 25 jaar is gesloten tussen het Vlaamse Gewest, als wettelijk vertegenwoordiger van de LOM Antwerpen, en de LEM Antwerpen.
- (52) De rechtsgrondslag voor de exploitatiesteun zijn de twee subsidieovereenkomsten van 19 juli 2013, die voor een periode van vijf jaar zijn gesloten tussen het Vlaamse Gewest en de LEM Antwerpen, en tussen het Vlaamse Gewest en de LEM Oostende.

### 3. BEOORDELING VAN DE MAATREGELEN

#### 3.1. Is er sprake van steun?

- (53) Overeenkomstig artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie<sup>20</sup> ("VWEU") "zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt".
- (54) De criteria van artikel 107, lid 1, VWEU zijn cumulatief. Om staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag te vormen, moet een maatregel dan ook voldoen aan elk van de volgende voorwaarden. De financiële steun moet:
- door de staat of met staatsmiddelen worden bekostigd,
  - bepaalde ondernemingen of de productie van bepaalde goederen begunstigen,
  - de mededinging vervalsen of dreigen te vervalsen, en
  - het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden.
- (55) In de volgende punten zal de Commissie beoordelen of de aangemelde maatregelen voldoen aan die cumulatieve criteria en derhalve steun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU vormen.

##### 3.1.1. De begrippen "onderneming" en "economische activiteit"

- (56) Zowel voor de beoordeling van de investeringssteun aan de LOM Antwerpen als voor die van de exploitatiesteun aan de LEM Antwerpen en de LEM Oostende moet worden vastgesteld dat de begunstigden van de maatregelen, de LOM's en de LEM's (met name de LOM Antwerpen in het geval van investeringssteun en de LEM Antwerpen en de LEM Oostende in het geval van exploitatiesteun), ondernemingen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU zijn. Het begrip "onderneming" omvat elke eenheid die een economische activiteit uitoefent, ongeacht de rechtsvorm van die eenheid en de wijze waarop zij wordt gefinancierd<sup>21</sup>. Onder economische activiteit wordt verstaan iedere activiteit die bestaat in het aanbieden van goederen en diensten op een bepaalde markt<sup>22</sup>. Dit is bevestigd door het Hof van Justitie in zijn arrest-Flughafen Leipzig-Halle, waarin het oordeelde dat de exploitatie van een luchthaven voor commerciële doeleinden en de aanleg van luchthaveninfrastructuur economische activiteiten vormen<sup>23</sup>.

---

<sup>20</sup> PB C 326 van 26.10.2012, blz. 47.

<sup>21</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 18 juni 1998, *Commissie/Italië*, zaak C-35/96, EU:C:1998:303, punt 36; arrest van het Hof van Justitie van 23 april 1991, *Höfner en Elser*, zaak C-41/90, EU:C:1991:161, punt 21; arrest van het Hof van Justitie van 16 november 1995, *Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, zaak C-244/94, EU:C:1995:392, punt 14; arrest van het Hof van Justitie van donderdag 11 december 1997, *Job Centre*, zaak C-55/96, EU:C:1997:603, punt 21;

<sup>22</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 16 juni 1987, *Commissie/Italië*, zaak C-118/85, EU:C:1987:283, punt 7; arrest van het Hof van Justitie van 18 juni 1998, *Commissie/Italië*, zaak C-35/96, EU:C:1998:303, punt 36;

<sup>23</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 19 december 2012, *Mitteldeutsche Flughafen, Flughafen Leipzig-Halle/Commissie*, zaak C-288/11, EU:C:2012:821; zie ook het arrest van het Hof van Justitie van 24 oktober 2002, *Aéroports de Paris/Commissie*, zaak C-82/01, EU:C:2002:617 en het

- (57) De Commissie merkt op dat de LEM's gebruikers kosten in rekening brengen voor het gebruik van de luchthaveninfrastructuur en dat zij de luchthavens op commerciële basis exploiteren.
- (58) Tegelijkertijd stellen de LOM's de infrastructuur ter beschikking van de LEM's, inclusief nieuwe infrastructuur die wordt geïmplementeerd in overeenstemming met het investeringsprogramma, en verlenen zij bepaalde diensten, met name buitengewoon onderhoud, in ruil voor een concessievergoeding.
- (59) Hieruit volgt dat de LEM's en de LOM's ondernemingen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU zijn.

*3.1.2. Economische versus niet-economische infrastructuur en activiteiten*

- (60) Volgens vaste rechtspraak zijn activiteiten die behoren tot de uitoefening van overheidsprerogatieven die normaal gesproken onder de verantwoordelijkheid van de staat vallen bij de uitoefening van zijn overheidsmacht, niet-economisch van aard en vallen zij doorgaans niet onder het toepassingsgebied van de staatssteunregels<sup>24</sup>. Dit kan uitgaven betreffen voor met name de uitoefening van taken op het gebied van beveiliging, veiligheid, douane, politiediensten en luchtverkeersleiding op luchthavens. De financiering van dergelijke activiteiten moet worden beperkt tot de kosten waartoe zij aanleiding geven en mag niet worden gebruikt voor de financiering van andere activiteiten.
- (61) Zelfs wanneer een entiteit die een economische activiteit uitoefent en bijgevolg als een onderneming in de zin van het staatssteunrecht wordt beschouwd, overheidsfinanciering ontvangt, kan het dus zijn dat sommige van haar activiteiten, door de aard ervan, onder de verantwoordelijkheid van de staat vallen bij de uitoefening van zijn overheidsmacht. Hieruit volgt dat financiering die de entiteit met betrekking tot dergelijke activiteiten ontvangt, niet wordt geacht verband te houden met economische activiteiten en als zodanig geen staatssteun vormt.

*Overheidsfinanciering voor niet-economische infrastructuur en uitrusting*

- (62) De Belgische autoriteiten voeren in dit verband aan dat investeringen in uitrusting en infrastructuur van luchthavens op het gebied van brandbestrijding en beveiliging (een brandweerkazerne, crashtenders, bagage- en cargoscanners) niet van economische aard is, maar onder de bevoegdheden van de staat als overheid valt.
- (63) De Commissie is van oordeel dat investeringen op het gebied van infrastructuur en uitrusting die nodig zijn om brandbestrijdings-, veiligheids- en beveiligingsdiensten te verrichten, doorgaans van niet-economische aard zijn<sup>25</sup>. Dit neemt niet weg dat de Commissie moet nagaan of de financiering van niet-

---

arrest van het Gerecht van 17 december 2008, *Ryanair /Commissie*, zaak T-196/04, EU:T:2008:585.

<sup>24</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 19 januari 1994, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, zaak C-364/92, EU:C:1994:7.

Mededeling van de Commissie – Richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen (PB C 99 van 4.4.2014), punten 35 tot en met 37.

economische activiteiten niet leidt tot onrechtmatige discriminatie tussen luchthavens.

- (64) Zoals vermeld in overweging (5) zijn aan de Belgische gewesten de nodige bevoegdheden verleend voor de uitrusting en de exploitatie van openbare luchthavens op hun grondgebied, met uitzondering van Brussels Airport. Gelet op dit rechtskader is de Commissie van mening dat het relevante niveau voor het beoordelen van de vraag of er al dan niet sprake is van discriminatie bij de financiering van investeringen met betrekking tot niet-economische activiteiten, het Gewest is — en niet de federale staat<sup>26</sup>. Aangezien het Vlaamse Gewest deze investeringen financiert zonder discriminatie tussen de drie Vlaamse luchthavens (Antwerpen, Oostende en Kortrijk-Wevelgem), concludeert de Commissie dat er geen sprake is van ongeoorloofde discriminatie tussen deze luchthavens.
- (65) De Commissie moet vervolgens nagaan of de financiering van de investeringen op het gebied van infrastructuur en uitrusting die nodig zijn voor de uitoefening van niet-economische activiteiten, strikt beperkt is tot de compensatie van de kosten waartoe dergelijke niet-economische activiteiten aanleiding geven, en niet kunnen worden gebruikt voor economische activiteiten<sup>27</sup>.
- (66) De Commissie merkt in dit verband op dat de vergoeding van de door de LEM's gemaakte investeringskosten in verband met uitrusting is beperkt tot het bedrag dat nodig is om deze kosten te dekken, en wordt betaald na overlegging van alle desbetreffende facturen en betalingsbewijzen aan het Vlaamse Gewest. Bovendien is de aan de LOM Oostende verleende overheidsfinanciering voor de bouw van een nieuwe brandweerkazerne beperkt tot de kosten van de investering.
- (67) De Commissie concludeert derhalve dat de financiering van de investeringen met betrekking tot infrastructuur en uitrusting die nodig zijn voor de uitoefening van niet-economische activiteiten, strikt beperkt is tot de compensatie van de kosten waartoe die activiteiten aanleiding geven, en bijgevolg buiten het staatssteuntoezicht vallen. Deze investeringen zullen bijgevolg geen deel uitmaken van de verdere analyse in dit besluit.

#### *Overheidsfinanciering voor niet-economische activiteiten*

- (68) Met betrekking tot de exploitatiekosten is de Commissie op basis van vergelijkbare bevindingen in haar beschikkingspraktijk van oordeel dat activiteiten in verband met brandbestrijding, beveiliging<sup>28</sup> en het verjagen van

---

<sup>26</sup> Besluit van de Commissie van 1 oktober 2014 betreffende de maatregelen SA.14093 (C 76/2002) door België ten uitvoer gelegd ten faveure van Brussels South Charleroi Airport en Ryanair (PB L 325 van 30.11.2016, blz. 63), overwegingen 372 en 373.

<sup>27</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 18 maart 1997, *Diego Cali & Figli Srl/Servizi ecologici porto di Genova SpA (SEPG)*, C-343/95, EU:C:1997:160; besluit van de Commissie van 19 maart 2003 in staatssteunzaak N 309/2002 – Frankrijk – Schadeloosstelling als gevolg van de aanslagen van 11 september 2001, en besluit van de Commissie van 16 oktober 2002 in staatssteunzaak N 438/2002 – België – Subsidies voor de havenbedrijven voor de uitvoering van overheidstaken.

<sup>28</sup> Besluit van de Commissie van 1 oktober 2014 betreffende de maatregelen SA.14093 (C 76/2002) door België ten uitvoer gelegd ten faveure van Brussels South Charleroi Airport en Ryanair (PB L 325 van 30.11.2016, blz. 63), overweging 389.

vogels<sup>29</sup> in dit geval geen economische activiteiten vormen. Opgemerkt zij evenwel dat overheidsfinanciering voor niet-economische activiteiten die noodzakelijkerwijs gekoppeld zijn aan het verrichten van een economische activiteit, niet mag leiden tot ongeoorloofde discriminatie tussen luchthavenexploitanten. De Belgische autoriteiten hebben bevestigd dat deze kosten voor alle drie de luchthavens in het Vlaamse Gewest op niet-discriminerende wijze worden terugbetaald.

- (69) Bovendien moeten de LEM's op grond van de subsidieovereenkomsten (zie overweging (50)) de kosten aantonen die zij daadwerkelijk hebben gemaakt voor diensten op het gebied van beveiliging, het verjagen van vogels en brandbestrijding op de luchthavens Antwerpen en Oostende. Voor deze kosten geldt een plafond dat is vastgesteld in de bijlagen bij de subsidieovereenkomsten. De LEM's zijn ook verplicht de kosten in verband met economische en niet-economische activiteiten duidelijk van elkaar te scheiden.
- (70) De Commissie is van oordeel dat deze bepalingen toereikend zijn om te concluderen dat de aan de LEM's verleende overheidsfinanciering voor brandbestrijding, beveiliging en het verjagen van vogels tot het noodzakelijke minimum is beperkt en niet is gebruikt om de economische activiteiten van de LEM's te subsidiëren. Deze financiering wordt dan ook niet verder behandeld in dit besluit.

#### *3.1.3. Het gebruik van staatsmiddelen en de toerekenbaarheid aan de staat*

- (71) De subsidie ten gunste van de LOM Antwerpen en de exploitatiesteun voor beide LEM's worden gefinancierd uit de begroting van het Vlaamse Gewest. De middelen waarover het Vlaamse Gewest als "territoriaal openbaar lichaam" beschikt<sup>30</sup>, vormen staatsmiddelen. De maatregelen worden bijgevolg uit staatsmiddelen gefinancierd.
- (72) De aangemelde maatregelen werden rechtstreeks toegekend door het Vlaamse Gewest, via administratieve handelingen en ondertekende overeenkomsten; ze zijn dus toerekenbaar aan de staat.

#### *3.1.4. Economisch voordeel*

- (73) Wat de investeringssteun betreft, vermindert de bovenvermelde overheidsfinanciering de investeringskosten die de LOM Antwerpen normaal gesproken zou moeten dragen om de luchthaven aan te passen aan de geldende veiligheids- en beveiligingsnormen. De overheidsfinanciering voor de investeringen in de basisinfrastructuur van de luchthaven Antwerpen verschaft de LOM Antwerpen bijgevolg een economisch voordeel.

---

<sup>29</sup> Zie het besluit van de Commissie van 23 juli 2014 betreffende de steunmaatregel SA.22614 (C 53/07) – Frankrijk – Aéroport Pau Pyrénées (PB L 201 van 30.7.2015, blz. 109, overwegingen 101 en 495, en het besluit van de Commissie van 23 juli 2014 betreffende steunmaatregel SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) – Frankrijk – Aéroport de Nîmes (PB L 113 van 27.4.2016, blz. 32, overweging 567).

<sup>30</sup> Arrest van het Gerecht van 12 mei 2011, *Région Nord-Pas-de-Calais en Communauté d'agglomération du Douaisis/Commissie*, gevoegde zaken T-267/08 en T-279/08, EU:T:2011:209, punt 108.

- (74) Wat de in het verleden verleende exploitatiesteun betreft, bevrijdt de overheidsfinanciering voor exploitatieverliezen de LEM Antwerpen en de LEM Oostende van de last om hun eigen exploitatieverliezen te dekken en werd beide LEM's derhalve een economisch voordeel verschaft.

#### *3.1.5. Selectiviteit*

- (75) Volgens artikel 107, lid 1, VWEU moet een maatregel, om als staatssteun te kunnen worden aangemerkt, "bepaalde ondernemingen of bepaalde producties" begunstigen. De Commissie merkt op dat de maatregelen zullen worden toegekend aan de LOM Antwerpen en beide LEM's. De maatregelen zijn bijgevolg selectief in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

#### *3.1.6. Vervalsing van de mededinging en beïnvloeding van het handelsverkeer*

- (76) De Commissie merkt op dat wanneer door een lidstaat verleende financiële steun de positie van een onderneming versterkt ten opzichte van andere ondernemingen die op de interne markt concurreren, deze laatste moet worden geacht door die steun te worden beïnvloed. Volgens vaste rechtspraak<sup>31</sup> is er reeds sprake van een mededingingsversturende maatregel wanneer de begunstigde van de steun met andere ondernemingen concurreert op markten die voor concurrentie open staan.
- (77) Luchthavens en luchthavenexploitanten concurreren met elkaar. Zelfs relatief kleine luchthavens concurreren met elkaar om luchtvaartmaatschappijen aan te trekken; luchthavenexploitanten concurreren met elkaar om het beheer van een bepaalde luchthaven toegewezen te krijgen.
- (78) De Commissie merkt in dit verband op dat de grootste gebruiker op de luchthavens Antwerpen en Oostende TUI fly is, een luchtvaartmaatschappij die op verschillende luchthavens in de Unie opereert. De aan de LOM Antwerpen verleende investeringssteun en de aan de LEM Antwerpen en de LEM Oostende verleende exploitatiesteun versterken de positie van die ondernemingen, waardoor zij kunnen blijven opereren en luchtvaartmaatschappijen zoals TUI fly kunnen aantrekken ten koste van andere luchthavens in de Unie die anders de capaciteit van deze luchtvaartmaatschappij, die momenteel aan de luchthavens Antwerpen en Oostende is toegewezen, zouden kunnen aantrekken. Bijgevolg kan worden gesteld dat de aangemelde maatregelen de mededinging verstoren of dreigen te verstoren en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden.

#### *3.1.7. Conclusies over het bestaan van staatssteun en de rechtmatigheid van de steun*

- (79) Om de hierboven uiteengezette redenen concludeert de Commissie dat de aangemelde maatregelen staatssteun inhouden in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, voor zover zij betrekking hebben op de economische activiteiten van de LOM Antwerpen en de twee LEM's.
- (80) De Commissie merkt op dat België de in artikel 108, lid 3, VWEU neergelegde standstillverplichting niet in acht heeft genomen en de investerings- en exploitatiesteun heeft verleend voordat die door de Commissie waren goedgekeurd.

---

<sup>31</sup> Arrest van het Gerecht van 30 april 1998, *Het Vlaamse Gewest/Commissie*, zaak T-214/95, EU:T:1998:77.

#### 4. VERENIGBAARHEID VAN DE STEUN

##### 4.1. Toepasselijkheid van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005 en van 2014

- (81) Op grond van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU kunnen “steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid of van bepaalde regionale economieën te vergemakkelijken, mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad”, als verenigbaar met de interne markt worden beschouwd.
- (82) In dit verband verschaffen de communautaire richtsnoeren voor financiering van luchthavens en aanloopsteun van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen met een regionale luchthaven als thuishaven<sup>32</sup> (“de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005”) en de richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen van 4 april 2014<sup>33</sup> (“de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014”) een kader om te beoordelen of steun voor luchthavens verenigbaar kan worden verklaard op grond van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU.

###### 4.1.1. Investeringssteun aan de LOM Antwerpen

- (83) Overeenkomstig punt 173 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 zal de Commissie in overeenstemming met de mededeling van de Commissie betreffende de vaststelling van regels voor de beoordeling van onrechtmatig verleende staatssteun<sup>34</sup> op onrechtmatig verleende investeringssteun voor luchthavens de verenigbaarheidsregels toepassen die van kracht waren op het ogenblik waarop de onrechtmatige investeringssteun werd verleend.
- (84) De Commissie merkt in dit verband op dat in artikel 66/25 van het decreet van 10 juli 2008 reeds was bepaald dat de LOM Antwerpen voordien aan de DAB toegekende investeringssteun zou krijgen om investeringsprojecten te volbrengen en te realiseren. In het in december 2009 gepubliceerde selectiedossier voor de concessie om de luchthaven te exploiteren zegde het Vlaamse Gewest toe de LOM Antwerpen een kapitaalinjectie te verlenen om de investeringen in basisinfrastructuur te financieren. Het betrof een indicatief bedrag van 9,95 miljoen EUR. De Commissie concludeert dat de investeringssteun voor de LOM Antwerpen is verleend in juli 2008, of uiterlijk in december 2009, dus vóór 4 april 2014.
- (85) De Commissie zal dan ook de beginselen van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005 toepassen op de onrechtmatige investeringssteun die vóór de inwerkingtreding van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 is verleend.

###### 4.1.2. Exploitatiesteun aan de LEM Antwerpen en de LEM Oostende

- (86) Overeenkomstig punt 172 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 dienen de bepalingen van de mededeling van de Commissie betreffende de vaststelling van regels voor de beoordeling van onrechtmatige staatssteun niet te gelden voor lopende zaken van onrechtmatige exploitatiesteun aan luchthavens die vóór 4

---

<sup>32</sup> PB C 312 van 9.12.2005, blz. 1.

<sup>33</sup> PB C 99 van 4.4.2014, blz. 3.

<sup>34</sup> PB C 119 van 22.5.2002, blz. 22.



april 2014 is verleend. De Commissie zal in plaats daarvan de in de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 vastgestelde beginselen toepassen op alle zaken betreffende exploitatiesteun (lopende aanmeldingen en onrechtmatige, niet-aangemelde steun) aan luchthavens, zelfs als de steun vóór 4 april 2014 is verleend.

- (87) De Commissie merkt in dit verband op dat de exploitatiesteun aan de LEM's op 19 juli 2013 is verleend, d.w.z. op het tijdstip waarop de subsidieovereenkomsten zijn gesloten die recht gaven op exploitatiesteun van het Vlaamse Gewest.
- (88) De Commissie zal derhalve de in de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 vastgestelde beginselen toepassen op de niet-aangemelde exploitatiesteun, ook al is de steun vóór 4 april 2014 verleend.

#### **4.2. Investeringssteun - naleving van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005**

- (89) Staatssteun voor de financiering van luchthaveninfrastructuur is verenigbaar met artikel 107, lid 3, onder c), VWEU als aan de voorwaarden van punt 61 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005 is voldaan:
  - (a) de bouw en de exploitatie van de infrastructuur beantwoorden aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang (regionale ontwikkeling, toegankelijkheid enz.);
  - (b) de infrastructuur is nodig en staat in verhouding tot het gestelde doel;
  - (c) de infrastructuur biedt op middellange termijn voldoende gebruiksmogelijkheden, het gebruik van de bestaande infrastructuur in aanmerking genomen;
  - (d) de infrastructuur is voor alle potentiële gebruikers gelijk en zonder discriminatie toegankelijk;
  - (e) het handelsverkeer wordt niet zodanig veranderd dat het belang van de Unie wordt geschaad.
- (90) Daarnaast moet staatssteun aan luchthavens, zoals alle andere staatssteunmaatregelen, een stimulerend effect hebben, noodzakelijk zijn en in verhouding staan tot het rechtmatig nagestreefde doel om verenigbaar te zijn met de interne markt.

*4.2.1. De bouw en de exploitatie van de infrastructuur beantwoorden aan een duidelijk omschreven doel van algemeen belang (regionale ontwikkeling, toegankelijkheid enz.)*

- (91) In dit geval is de financiering van het investeringsproject er in de eerste plaats op gericht de toegankelijkheid en connectiviteit van het Vlaamse Gewest in het algemeen en de connectiviteit tussen Antwerpen en Londen in het bijzonder, te handhaven en te verbeteren, en zo de ontwikkeling en de economische kracht van het Vlaamse Gewest en zijn grootste stad te stimuleren (zie overweging (45)).
- (92) De Commissie merkt op dat de luchthaven Antwerpen in een dichtbevolkt gebied ligt met een grote vraag naar luchtvervoer. Gezien de nabijheid van het centrum

van Antwerpen, de toegankelijkheid, de kleine omvang en de snelle check-in en veiligheidscontrole wordt de luchthaven vaak gebruikt door tijdgevoelige reizigers, voornamelijk op de route Antwerpen - London City (tot augustus 2018 exploiteerde VLM vluchten naar London City; Air Antwerp heeft de route in september 2019 opnieuw gestart) (zie de overwegingen (22) en (28)). Momenteel worden dagelijks drie vluchten (vroeg ochtend, vroege namiddag en avond) naar Londen uitgevoerd vanop de luchthaven Antwerpen<sup>35</sup>.

- (93) De Commissie merkt in dit verband op dat het minstens 3 uur en 30 minuten zou duren om per trein van Antwerpen naar Londen te reizen, wat betekent dat de treinverbinding tussen Brussel en Londen wellicht geen levensvatbaar alternatief is voor tijdgevoelige reizigers die van of naar Antwerpen reizen, met name voor retourreizen op dezelfde dag<sup>36</sup>.
- (94) De investeringssteun aan de LOM Antwerpen draagt derhalve bij aan de toegankelijkheid van het Vlaamse Gewest.
- (95) De Commissie wijst ook op de belangrijke rol van de luchthaven als werkgever. Volgens de door de Belgische autoriteiten verstrekte informatie heeft de luchthaven in 2015 meer dan 1 000 directe en indirecte banen gecreëerd op de luchthaven zelf of in aanverwante sectoren zoals het hotel- en restaurantwezen en vrachtafhandeling (zie overweging (23)).
- (96) Bovendien had de luchthaven in 2015 een directe en indirecte toegevoegde waarde van 85,2 miljoen EUR voor het Vlaamse Gewest. De Commissie concludeert derhalve dat de luchthaven Antwerpen de regionale ontwikkeling van het Vlaamse Gewest vergemakkelijkt.
- (97) De Commissie merkt ook op dat het investeringsproject op de luchthaven Antwerpen niet in de eerste plaats is gericht op het creëren van nieuwe luchthavencapaciteit, maar veeleer op het veilig stellen en handhaven van de bestaande capaciteit. Op basis van de door de Belgische autoriteiten ingediende informatie is het aantal door de luchthaven bediende passagiers door de milieuvergunning beperkt tot maximaal [...] (zie overweging (44)). Bovendien belet de geografische locatie dat de luchthaven uitbreidt (zie overweging (19)). Het investeringsproject op de luchthaven Antwerpen zal bijgevolg geen extra onbenutte capaciteit creëren.
- (98) De Commissie merkt ook op dat de nieuwe investering geen duplicatie van bestaande onrendabele infrastructuur zal inhouden. Zowel Brussels Airport als Eindhoven Airport zijn rendabel (zie de overwegingen (26) en (32)) en liggen in dichtbevolkte gebieden<sup>37</sup> met een grote vraag naar luchtvervoer. Er is bijgevolg geen sprake van een duplicatie van onrendabele luchthavens binnen het verzorgingsgebied van de luchthaven Antwerpen.

---

<sup>35</sup> Dit tijdschema en deze directe verbinding met Londen zijn voornamelijk belangrijk voor zakenreizigers die in het algemeen tijdgevoelig zijn.

<sup>36</sup> De treinreis houdt ook een overstap in Brussel in.

<sup>37</sup> De hoge bevolkingsdichtheid van België is door de Commissie erkend in de zaak van de luchthaven van Charleroi; zie het besluit van de Commissie van 1 oktober 2014 in staatssteunzaak SA.14093 (C 76/2002) betreffende de maatregelen door België ten uitvoer gelegd ten faveure van Brussels South Charleroi Airport en Ryanair, PB L 325 van 30.11.2016, blz. 63, overweging 607.

(99) De Commissie kan derhalve concluderen dat de aan de LOM Antwerpen verleende investeringssteun beantwoordt aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang.

*4.2.2. De infrastructuur is noodzakelijk en staat in verhouding tot het gestelde doel*

(100) Het totale aantal passagiers op de luchthaven is gestaag gestegen sinds de LEM Antwerpen de exploitatie van de luchthaven Antwerpen op zich nam (zie overweging (19)). Bovendien verwacht de luchthaven, zoals vermeld in overweging (22), een geleidelijke toename van het passagiersverkeer in de komende jaren (tegen 2039 worden [...] passagiers verwacht).

(101) Het doel van de investering die de LOM Antwerpen zal verrichten, is ervoor te zorgen dat wordt voldaan aan de verplichte beveiligings- en veiligheidseisen waardoor de luchthaven haar ICAO-certificering en milieuvergunning kan behouden (zie overweging (45)).

(102) De investeringen in basisinfrastructuur zijn duidelijk noodzakelijk omdat ze volgens door de Belgische autoriteiten verstrekte informatie voor een aanzienlijke verbetering op het gebied van veiligheid en milieubescherming zorgen en omdat ze evenredig zijn. De belangrijkste investeringen betreffen namelijk het verbeteren van de start- en landingsbaan, taxiwegen en laadvloer, alsook andere noodzakelijke infrastructuurwerken zoals het vernieuwen van de hoogspanningscabine.

(103) De Commissie merkt ook op dat het project niet onevenredig groot of uitgebreid is. Zoals vermeld in overweging (102) heeft het project alleen betrekking op verbeteringen van de basisinfrastructuur die nodig zijn om de luchthaven open te houden.

(104) De Commissie kan derhalve concluderen dat de desbetreffende infrastructuur noodzakelijk is en in verhouding staat tot de gestelde doelstellingen.

*4.2.3. De infrastructuur moet op middellange termijn voldoende gebruiksmogelijkheden bieden, het gebruik van de bestaande infrastructuur in aanmerking genomen*

(105) De Commissie merkt op dat het investeringsprogramma niet in de eerste plaats is gericht op het creëren van extra capaciteit, maar is opgezet om bestaande capaciteit veilig te stellen en ervoor te zorgen dat de verplichte beveiligings- en veiligheidseisen worden nageleefd (zie overweging (44)).

(106) De Commissie merkt ook op dat het ex-ante-businessplan van Egis is gebaseerd op betrouwbare passagiersprognoses. Een gemiddelde groei van [...]% op de luchthaven Antwerpen en een toename tot [...] passagiers tegen 2039 is consistent met historische gegevens voor de luchthaven en is ook in overeenstemming met prognoses voor de sector<sup>38</sup> (zie overweging (22)).

---

<sup>38</sup> Zie het verslag van Eurocontrol Seven-Year Forecast, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-03/eurocontrol-7-year-forecast-february-2019-main-report.pdf>, blz. 5, geraadpleegd op 5 juli 2019.

- (107) De voorwaarde van positieve vooruitzichten op middellange termijn voor het gebruik van infrastructuur van de luchthaven Antwerpen is derhalve vervuld.
- 4.2.4. *De infrastructuur is gelijk en zonder discriminatie toegankelijk voor alle potentiële gebruikers*
- (108) De infrastructuur zal worden geëxploiteerd door de LEM Antwerpen en zal op gelijke en niet-discriminerende basis openstaan voor alle potentiële gebruikers.
- 4.2.5. *Het handelsverkeer wordt niet zodanig veranderd dat het belang van de Unie wordt geschaad*
- (109) Zoals vermeld in overweging (24) zijn de dichtstbijzijnde luchthavens bij de luchthaven Antwerpen Brussels Airport en Eindhoven Airport.
- (110) Wat de concurrentie met Brussels Airport betreft, fungeert Brussels Airport als hub voor verschillende luchtvaartmaatschappijen en biedt zij momenteel 248 bestemmingen aan. In 2018 bediende de luchthaven 25,7 miljoen passagiers waardoor ze, volgens de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005, kwalificeert als “grote communautaire luchthaven” (categorie A). Er zijn veel nationale luchtvaartmaatschappijen en lagekostenmaatschappijen die vluchten van en naar Brussels Airport exploiteren (zie overweging (25)).
- (111) De luchthaven Antwerpen daarentegen is een regionale luchthaven met gemiddeld 220 000 passagiers per jaar (in de periode 2013-2018) en een beperkte dienstverlening en infrastructuur. In 2018 bediende de luchthaven Antwerpen minder dan 1 miljoen passagiers per jaar waardoor ze, volgens de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005, kwalificeert als “kleine regionale luchthaven” (categorie D).
- (112) Haar start- en landingsbaan is alleen geschikt voor kleine vliegtuigen met 120 zitplaatsen, en niet voor vliegtuigen van het type A310-330 of Boeing 737, die doorgaans worden geëxploiteerd door lagekostenmaatschappijen en andere luchtvaartmaatschappijen. De luchthaven wordt voornamelijk gebruikt door passagiers uit Vlaanderen. Bovendien zijn de groei prognoses van de luchthaven Antwerpen beperkt als gevolg van de strenge voorwaarden van haar milieuvergunning (zie de overwegingen (18) en (19)).
- (113) De luchthaven Antwerpen heeft een profiel van “punt-tot-punt”-luchthaven voor vluchten op de korte afstand, waardoor zij voor luchtvaartmaatschappijen die aansluitende vluchten opereren, geen valabel alternatief is voor Brussels Airport. In 2018 waren 18,4 % van de vertrekkende passagiers op Brussels Airport transitpassagiers (zie overweging (25)).
- (114) Voor bepaalde categorieën passagiers (met name prijsgevoelige passagiers die met lagekostenmaatschappijen reizen of passagiers die langeafstandsvluchten nemen) is de luchthaven Antwerpen wellicht geen alternatief voor Brussels Airport.
- (115) De Commissie merkt op dat dezelfde luchtvaartmaatschappij, TUI fly, zowel vanaf Brussels Airport als vanaf de luchthaven Antwerpen vliegt, en dat de aanwezigheid van TUI fly op de luchthaven Antwerpen niet heeft geleid tot de schrapping van vluchten van TUI fly op Brussels Airport en omgekeerd. Die opmerkingen dragen bij tot de conclusie dat beide luchthavens veeleer complementair dan substitueerbaar zijn (zie overweging (34)).

- (116) De Commissie merkt ook op dat het aantal verbindingen waarvoor op de luchthaven Antwerpen en Brussels Airport een gelijkwaardig aanbod bestaat, in 2016 beperkt was en slechts zes overlappende routes telde (zie overweging (28)). Ter vergelijking: in 2015 telde Charleroi Airport 102 routes, waarvan 63 overlappend met Brussels Airport. Daardoor kan de luchthaven Antwerpen geen aanzienlijke concurrentiedruk op Brussels Airport uitoefenen.
- (117) De Commissie merkt op dat het passagiersverkeer in de periode 2012-2016 op zowel de luchthaven Antwerpen als Brussels Airport is toegenomen en dat de toename van het verkeer op de luchthaven Antwerpen het verkeer op Brussels Airport niet negatief heeft beïnvloed, en omgekeerd evenmin. Bovendien is het aantal passagiers op de zes overlappende routes volgens door België verstrekte informatie op beide luchthavens toegenomen.
- (118) Wat de concurrentie met Eindhoven Airport betreft, is het verkeer op Eindhoven Airport sinds 2003 continu toegenomen<sup>39</sup>. In 2018 bediende de luchthaven 6,2 miljoen passagiers waardoor ze, volgens de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005, kwalificeert als “nationale luchthaven” (categorie B). Bovendien diende Eindhoven Airport tot 2018 als basis voor Ryanair, terwijl de luchthaven Antwerpen door haar korte start- en landingsbaan niet geschikt is voor lagekostenmaatschappijen (zie overweging (29)).
- (119) De Commissie merkt op dat dezelfde luchtvaartmaatschappij, TUI fly, zowel vanaf Eindhoven Airport als vanaf de luchthaven Antwerpen vliegt, en dat de aanwezigheid van TUI fly op de luchthaven Antwerpen niet heeft geleid tot de annulering van vluchten van TUI fly op Eindhoven Airport en omgekeerd. Dit wijst er andermaal op dat beide luchthavens complementair zijn en een verschillende doelgroep bedienen (zie overweging (34)).
- (120) Aangezien Eindhoven Airport een snelgroeiende luchthaven is en de geplande groei op de luchthaven Antwerpen minimaal zal zijn, zal de steun voor de LOM Antwerpen niets veranderen aan de vooruitzichten op middellange termijn voor het gebruik van infrastructuur van Eindhoven Airport en de luchthaven evenmin beletten haar volledige capaciteit te bereiken.
- (121) Gelet op het bovenstaande kan de Commissie derhalve concluderen dat de ontwikkeling van het handelsverkeer niet zodanig veranderd dat het belang van de Unie wordt geschaad.

#### 4.2.6. *Noodzaak van steun en stimulerend effect*

- (122) De Commissie moet ook nagaan of de steun evenredig en noodzakelijk is en een stimulerend effect heeft.
- (123) Van een stimulerend effect is sprake als de investering zonder staatssteun niet was verricht, of niet in dezelfde mate was verricht (vastgesteld aan de hand van een analyse van het nulscenario (counterfactual), waarbij de omvang van de beoogde activiteiten mét en zonder steun wordt vergeleken, of aan de hand van een analyse van de financieringskloof op basis van een ex-ante-businessplan).

---

<sup>39</sup> Het gemiddelde groeipercentage voor passagiers (berekend op basis van het samengestelde jaarlijkse groeipercentage (CAGR)) op Eindhoven Airport in de periode 2004 - 2018 bedraagt 17 %.

- (124) Verder wordt de steun slechts als evenredig beschouwd indien hetzelfde resultaat niet met minder steun en minder verstoring kan worden verkregen. Dit betekent dat het bedrag en de intensiteit van de steun tot het voor de uitvoering van de gesteunde activiteit noodzakelijke minimum moeten worden beperkt.
- (125) Met betrekking tot het stimulerende effect van de steun merkt de Commissie op dat de steun is verleend voordat het project van start ging (zie overweging (37)). Zoals aangegeven in overweging (40) geeft de berekening van de financieringskloof voor de kapitaalkosten van de door de LOM Antwerpen verrichte investeringen bovendien een financieringskloof voor de kapitaalkosten van 8 956 436 EUR te zien (verschil tussen de positieve en negatieve kasstromen inclusief de investeringskosten van [10 000 000 – 20 000 000] EUR (omgerekend naar 2015)) gedurende de levensduur van de investering in vaste activa, gerekend in netto contante waarde. Hieruit blijkt dat de investering economisch niet aantrekkelijk is en dat de LOM Antwerpen de investering niet zou doen zonder de steun in kwestie. Bovendien zou de luchthaven, zoals vermeld in overweging (45), zonder de nodige investeringen in basisinfrastructuur genoopt zijn te sluiten.
- (126) Ook al heeft de luchthaven Antwerpen in 2013 een particuliere investeerder aangetrokken, lijkt het gezien de hoge financieringskloof niet waarschijnlijk dat de LOM Antwerpen particuliere financiering had kunnen krijgen om de volledige kosten van het project te dekken. Hieruit volgt dat de steun moet worden geacht een stimulerend effect te hebben.
- (127) Met betrekking tot evenredigheid merkt de Commissie op dat de steunmaatregel, d.w.z. de overheidsfinanciering voor het project, door het Vlaamse Gewest wordt beperkt tot de financieringskloof voor de kapitaalkosten (8 956 436 EUR, contant gemaakt naar 2015). Het resterende bedrag van het door de LOM Antwerpen uit te voeren investeringsproject ([1 000 000 – 5 000 000] EUR, contant gemaakt naar 2015) zal worden gefinancierd door middel van een particuliere lening (zie de overwegingen (40) en (42)).
- (128) Zoals beschreven in overweging (43) zal slechts 60 % van de totale subsidiabele investeringskosten voor de luchthaven Antwerpen door de staat worden gefinancierd. Aangezien de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2005 de kwestie van steunintensiteiten open laten, moet het maximaal toegestane steunbedrag worden beperkt tot de financieringskloof die wordt berekend op basis van een ex-ante-businessplan van de luchthaven. De Commissie merkt evenwel op dat de voorgestelde steunintensiteit, die lager is dan 75 %, in overeenstemming is met de beschikkingspraktijk van de Commissie<sup>40</sup>. De steunintensiteit van 60 % is in dit geval derhalve gerechtvaardigd.
- (129) In het licht van het voorafgaande concludeert de Commissie dat de investeringssteun noodzakelijk en evenredig is en een stimulerend effect heeft.

---

<sup>40</sup> Zie het besluit van de Commissie van 11 februari 2009 in staatssteunzaak N 472/2008 – Polen – Investeringssteun voor luchthavens uit hoofde van het operationele programma infrastructuur en milieu (PB C 79 van 2.4.2009), het besluit van de Commissie van 13 juli 2009 in staatssteunzaak N 196/2008 – Polen – Investeringssteun voor luchthavens uit hoofde van de regionale operationele programma's (PB C 204 van 29.8.2009), en het besluit van de Commissie van 28 april 2010 in staatssteunzaak N 41/2010 – Letland – Staatssteun voor investeringen in infrastructuur voor de luchthaven van Riga (PB C 143 van 2.6.2010).

#### 4.2.7. Conclusie

- (130) Gelet op bovenstaande beoordeling concludeert de Commissie dat de maatregel op grond van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU verenigbaar is met de interne markt.

#### 4.3. In het verleden verleende exploitatiesteun - naleving van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014

- (131) In de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 zijn de voorwaarden vermeld waaronder aan luchthavens verleende exploitatiesteun verenigbaar kan worden verklaard met de interne markt in de zin van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU.
- (132) Exploitatiesteun die is toegekend vóór de bekendmaking van de richtsnoeren, kan verenigbaar met de interne markt worden verklaard mits de volgende cumulatieve voorwaarden in acht zijn genomen:
- (a) de steun moet bijdragen aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang;
  - (b) de overheidsmaatregel moet noodzakelijk zijn;
  - (c) de steunmaatregel moet een geschikt beleidsinstrument vormen om het doel van gemeenschappelijk belang te verwezenlijken;
  - (d) er moet een stimulerend effect zijn;
  - (e) de steun moet beperkt zijn tot een tot een minimum; en
  - (f) ongewenste negatieve effecten op de mededinging en het handelsverkeer moeten worden vermeden.
- (133) In punt 137 van de richtsnoeren luchtvaartsteun is bepaald dat exploitatiesteun die is toegekend vóór het begin van de overgangperiode verenigbaar kan worden verklaard voor het volledige bedrag van de niet-gedekte exploitatiekosten, mits alle in deel 5.1.2 van die richtsnoeren genoemde voorwaarden zijn vervuld, met uitzondering van de punten 115, 119, 121, 122, 123, 126 tot en met 130, 132, 133 en 134.

##### 4.3.1. In het verleden aan de luchthaven Antwerpen verleende exploitatiesteun

##### *Bijdrage aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang*

- (134) Overeenkomstig punt 113 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 zal, om luchthavens de tijd te geven zich aan een nieuwe marktrealiteit aan te passen en om verstoringen in het luchtverkeer en de ontsluiting van de regio's te voorkomen, exploitatiesteun voor luchthavens worden geacht bij te dragen aan de verwezenlijking van een doelstelling van gemeenschappelijk belang, indien deze steun: a) de mobiliteit van burgers in de Unie verbetert en regio's beter helpt te ontsluiten door het oprichten van toegangspunten voor vluchten binnen de Unie; of b) de congestie in het vliegverkeer op belangrijke luchthavenknooppunten in de Unie bestrijdt, of c) de regionale ontwikkeling bevordert.

- (135) Op grond van een soortgelijke redenering als die voor investeringssteun kan, zoals uiteengezet in de overwegingen (91) tot en met (96), de exploitatiesteun voor de luchthaven Antwerpen worden geacht bij te dragen aan de toegankelijkheid en de ontwikkeling van het Vlaamse Gewest.
- (136) In overeenstemming met punt 114 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 moet de Commissie beoordelen of de steun zou bijdragen tot het naast elkaar bestaan van twee niet-winstgevende luchthavens, en wat het effect zou zijn op het verkeer op de andere luchthavens in hetzelfde verzorgingsgebied<sup>41</sup>
- (137) Zoals uiteengezet in de overwegingen (97) en (98) zijn zowel Brussels Airport als Eindhoven Airport rendabel en is er dus geen sprake van het naast elkaar bestaan van twee niet-winstgevende luchthavens binnen het verzorgingsgebied van de luchthaven Antwerpen. Zowel de luchthaven van Brussel als die van Eindhoven zijn veel groter dan die van Antwerpen, waardoor extra verkeer op de luchthaven Antwerpen geen significante gevolgen zal hebben voor het verkeer op de luchthavens van Brussel en Eindhoven. Bovendien zijn de investeringen in de luchthaven Antwerpen louter bedoeld om de basisinfrastructuur van de luchthaven intact te houden en zijn ze niet gericht op een verhoging van de capaciteit van de luchthaven Antwerpen.
- (138) De Commissie concludeert derhalve dat de exploitatiesteun voor de luchthaven Antwerpen bijdraagt aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang.

#### *Noodzaak van overheidsmaatregelen*

- (139) In de punten 116 tot en met 118 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 is bepaald dat de steun moet zijn gericht op situaties die de markt zelf niet tot stand kan brengen. In de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 wordt voorts erkend dat de behoefte aan overheidsmiddelen voor het financieren van exploitatiekosten in de regel voor kleinere luchthavens verhoudingsgewijs groter is als gevolg van de hoge vaste kosten en dat luchthavens met een jaarlijkse passagiersstroom van tussen 200 000 en 700 000 passagiers misschien niet in staat zijn hun exploitatiekosten in substantiële mate te dekken.
- (140) De Commissie erkent dat de luchthaven Antwerpen een kleine regionale luchthaven is met gemiddeld ongeveer 220 000 passagiers per jaar in de periode 2013-2018 (zie Tabel 2 hierboven) en dat zij niet in staat zou zijn haar eigen exploitatiekosten volledig te dekken. Daarom waren overheidsmaatregelen noodzakelijk.

#### *Geschiktheid van de steunmaatregel*

---

<sup>41</sup> Verzorgingsgebied is in punt 25, onder 12), van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 gedefinieerd als “een afgebakende geografische markt die doorgaans wordt vastgesteld op rond 100 kilometer of een reistijd van 60 minuten met de auto, bus, trein of hogesnelheidstrein. Het verzorgingsgebied van een bepaalde luchthaven kan hiervan echter verschillen en er moet rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken van iedere afzonderlijke luchthaven. De grootte en de omvang van het verzorgingsgebied verschilt van luchthaven tot luchthaven en is afhankelijk van de uiteenlopende kenmerken van de luchthaven, onder meer haar bedrijfsmodel, locatie en de luchtverbindingen die zij bedient”.



- (141) In punt 120 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 is bepaald dat een steunmaatregel ten gunste van een luchthaven een geschikt beleidsinstrument moet zijn om de doelstelling van gemeenschappelijk belang te verwezenlijken. De lidstaat moet derhalve aantonen dat diezelfde doelstelling niet met andere, minder verstorende beleids- of steuninstrumenten had kunnen worden verwezenlijkt.
- (142) Volgens de Belgische autoriteiten moeten andere instrumenten, zoals leningen of terugbetaalbare voorschotten, in het licht van het voornemen om de luchthaven Antwerpen de kans te bieden zich te ontwikkelen tot een economische speler die onafhankelijk kan overleven op een concurrerende markt, als ongeschikt worden beschouwd. Dit voornemen zou worden ondermijnd doordat de toekomst van de luchthaven afhankelijk zou worden gemaakt van toekomstige terugbetalingen, terwijl de daarmee betaalde investeringen essentieel zijn in de context van haar ontwikkeling.
- (143) De Commissie merkt op dat de vaste component van de door de LEM Antwerpen betaalde concessievergoeding vooraf wordt vastgesteld waardoor de LEM Antwerpen wordt aangemoedigd de luchthaven efficiënt te beheren. Bovendien was de door het Vlaamse Gewest verleende overheidsfinanciering voor personeels- en exploitatiekosten afhankelijk van de gemaakte kosten en bedroeg zij niet meer dan de in de subsidieovereenkomsten vastgestelde maximumbedragen.
- (144) Bijgevolg concludeert de Commissie dat de LEM Antwerpen door de exploitatiesteun wordt aangemoedigd de luchthaven efficiënt te beheren, en dat die steun een geschikt beleidsinstrument vormt.

*Stimulerend effect*

- (145) Volgens punt 124 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 heeft de exploitatiesteun een stimulerend effect indien te verwachten valt dat, zonder de exploitatiesteun, het volume van de economische activiteit op de luchthaven aanzienlijk zou afnemen. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de beschikbaarheid van investeringssteun en de omvang van de verkeersstromen op de luchthaven.
- (146) De Belgische autoriteiten voerden aan dat de schaal van de activiteiten op de luchthaven Antwerpen zonder de exploitatiesteun zou zijn teruggelopen.
- (147) Uit de jaarrekening van de LEM Antwerpen (zie Tabel 6)<sup>42</sup> blijkt dat de LEM Antwerpen tot 2015 verliezen heeft opgebouwd. De bedrijfsresultaten (negatieve EBIT en EBITDA), evenals de totale winstgevendheid van de luchthaven, waren negatief. Tot 2016 was het voor een particuliere exploitant dan ook niet aantrekkelijk om de luchthaven te exploiteren zonder overheidssteun. Sinds 2016 maakt de LEM Antwerpen jaarlijks winst, maar die was tot dusver slechts toereikend om de uit de eerste exploitatiejaren overgedragen verliezen te compenseren. Hoewel de overgedragen verliezen in 2017 zijn gaan afnemen, ligt

---

<sup>42</sup> Zie de bij de Nationale Bank van België neergelegde jaarrekeningen 2013-2018. Beschikbaar op: <https://cri.nbb.be/bc9/web/catalog;jsessionid=243C5A7D4A0D56682D92221B1E9F399B?execution=els1>.

het cumulatieve resultaat van de LEM Antwerpen sinds het begin van de LOM-LEM-structuur in oktober 2014 dicht bij het break-evenpoint in juli 2019 (de kleine cumulatieve winst van [...] EUR is slechts goed voor [...] % van de totale omzet van de LEM Antwerpen in het eerste halfjaar 2019)<sup>43</sup>. Het cumulatieve resultaat van de LEM Antwerpen aan het einde van de periode kan bijgevolg als verwaarloosbaar worden beschouwd in het kader van de beoordeling van het stimulerende effect van de exploitatiesteun over de hele vijfjarige periode van de subsidieovereenkomst.

**Tabel 6: Winstgevendheid van de LEM Antwerpen (in EUR)**

	2014 (okt-dec)	2015	2016	2017	2018	2019 (jan-jul)
<b>EBIT</b>	-80 680	-477 980	325 729	279 578	287 300	[...]
<b>EBITDA</b>	-74 813	-335 902	499 011	571 936	639 749	[...]
<b>Winst (+) / verliezen (-) van het jaar</b>	-86 048	-529 523	271 905	230 084	236 849	[...]
<b>Cumulatieve winst (+) / verliezen (-)</b>	nvt (*)	-615 571	-343 666	-113 582	123 267	[...]

(\*) Alleen de resultaten sinds het begin van de LOM-LEM-structuur in oktober 2014 zijn in aanmerking genomen

- (148) Gelet op het bovenstaande is de Commissie van oordeel dat de steunmaatregel een stimulerend effect heeft.

*Evenredigheid van het steunbedrag (steun beperkt tot het noodzakelijke minimum)*

- (149) In punt 125 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 is het volgende bepaald: “wil exploitatiesteun voor luchthavens evenredig zijn, dan moet deze beperkt zijn tot het minimum dat nodig is om de gesteunde activiteit te laten plaatsvinden”.
- (150) Ten eerste zorgt de aan de LEM Antwerpen verleende exploitatiesteun ervoor dat de luchthaven Antwerpen operationeel is, terwijl de exploitatiekosten van de LEM Antwerpen worden gehandhaafd op een niveau waarop zij voorwaarden kan bieden die aantrekkelijk zijn voor de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van de luchthaven, zonder ernstige financiële moeilijkheden te ondervinden.
- (151) De Commissie merkt in dit verband op dat de luchthavengelden op de luchthaven Antwerpen vergelijkbaar blijven met die op andere luchthavens in het verzorgingsgebied van de luchthaven Antwerpen, met name Brussels Airport en Eindhoven Airport<sup>44</sup>.

<sup>43</sup> De financiële resultaten voor de eerste helft van 2019 zijn gebaseerd op schattingen van de LEM Antwerpen voor het eerste halfjaar 2019. Het is weinig waarschijnlijk dat de werkelijke cijfers de conclusies van de analyse zullen veranderen.

<sup>44</sup> Zo bedragen de passagiersgelden per vertrekkende passagier met ingang van 1 april 2019 respectievelijk: 21,29 EUR op Brussels Airport, 7,47 EUR op Eindhoven Airport en 17,03 EUR (inclusief veiligheidsheffing) op de luchthaven Antwerpen. Zie “Charges and fees at Brussels Airport”:

(152) Ten tweede merkt de Commissie op dat de exploitatie van de luchthaven Antwerpen voor de periode van oktober 2014 tot en met juli 2019 een cumulatief resultaat van [...] EUR genereerde (zie Tabel 6 hierboven). Hoewel dit cumulatieve resultaat licht positief is, is het slechts goed voor [...] % van de voor het eerste halfjaar 2019 geschatte omzet (zie overweging (147)). De sinds oktober 2014 verleende exploitatiesteun (de subsidieovereenkomst is in juli 2013 ondertekend maar trad pas in werking in oktober 2014, toen de LOM-LEM-structuur van start ging; zie de overwegingen (7) tot en met (12) en Tabel 4) had bijgevolg slechts tot doel de verliezen van de LEM Antwerpen te beperken en genereerde geen buitensporige winst in die periode, en het kleine positieve cumulatieve resultaat kan als verwaarloosbaar worden beschouwd in het kader van de beoordeling van de evenredigheid van de exploitatiesteun<sup>45</sup>.

(153) Daarom is de Commissie van mening dat de exploitatiesteun evenredig was en beperkt was tot het minimum dat nodig was om de gesteunde activiteit te laten plaatsvinden.

*Vermijden van ongewenste negatieve effecten op de mededinging en het handelsverkeer tussen lidstaten*

(154) In punt 131 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 is bepaald dat de Commissie bij het beoordelen van de verenigbaarheid van exploitatiesteun rekening houdt met de concurrentievervalsingen en de gevolgen voor het handelsverkeer. Wanneer een luchthaven is gevestigd in hetzelfde verzorgingsgebied als een andere luchthaven met reservecapaciteit, moet het businessplan, op basis van deugdelijke prognoses voor passagiers- en vrachtstromen, aangeven wat het verwachte effect op het verkeer op de andere luchthavens in datzelfde verzorgingsgebied is.

(155) In dit verband wordt er in de eerste plaats op gewezen dat de beoordeling van de Commissie geen aanwijzingen bevat dat de passagiersgroei op de luchthaven Antwerpen een nadelig effect heeft gehad op andere luchthavens in het verzorgingsgebied (zie de overwegingen (117) en (120)).

(156) Brussels Airport en Eindhoven Airport konden hun exploitatiekosten dekken en er zijn geen aanwijzingen dat dit in de toekomst zou veranderen (zie de overwegingen (27) en (32)).

---

<https://media.brusselsairport.be/bruweb/default/0001/23/5af91f3fb34251deebcfa562282ea5e94b776878.pdf>, en “Airport charges and conditions Eindhoven Airport”: [https://www.eindhovenairport.nl/sites/default/files/downloads/airport\\_charges\\_and\\_conditions\\_eindhoven\\_airport\\_april\\_1\\_2019\\_-\\_march\\_31\\_2020\\_en.pdf](https://www.eindhovenairport.nl/sites/default/files/downloads/airport_charges_and_conditions_eindhoven_airport_april_1_2019_-_march_31_2020_en.pdf).

<sup>45</sup> Bovendien is bij de beoordeling geen rekening gehouden met de verliezen in het eerste bestaansjaar van de LEM Antwerpen, dat de perioden juli-december 2013 en januari-september 2014 bestrijkt. Gedurende deze perioden boekte de LEM Antwerpen verliezen van respectievelijk -120 686 EUR en -258 145 EUR. Als ook die verliezen in aanmerking waren genomen, zou het cumulatieve resultaat van de LEM Antwerpen tot in juli 2019 negatief zijn. De Commissie volgt een conservatieve benadering door in haar beoordeling geen rekening te houden met deze verliezen, aangezien de LEM Antwerpen de luchthaven Antwerpen pas sinds oktober 2014 exploiteert en niet duidelijk is welke uitgaven van de LEM Antwerpen resulteerden in de in de periode juli 2013 - september 2014 gegenereerde verliezen.

- (157) De Commissie is derhalve van oordeel dat de ongewenste negatieve gevolgen voor de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten tot een minimum beperkt zijn.

*Transparantie van de steun*

- (158) België verbindt zich ertoe te voldoen aan de voorschriften inzake transparantie van de punten 162 en 163 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014, zoals gewijzigd bij de “transparantiemededeling”<sup>46</sup>.

*Conclusie*

- (159) Gelet op bovenstaande beoordeling is de Commissie van oordeel dat de in het verleden verleende exploitatiesteun voor de LEM Antwerpen in overeenstemming is met de in de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 vastgestelde verenigbaarheidsvoorwaarden.
- (160) De in het verleden verleende exploitatiesteun is op grond van artikel 107, lid 3, onder c), bijgevolg verenigbaar met de interne markt.

*4.3.2. In het verleden verleende exploitatiesteun voor de luchthaven Oostende*

*Bijdrage aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang*

- (161) Zoals beschreven in overweging (14) ligt de luchthaven Oostende in een dichtbevolkt gebied met een grote vraag naar luchtvervoer.
- (162) De Commissie wijst op de belangrijke rol van de luchthaven als werkgever. Volgens de door de Belgische autoriteiten verstrekte informatie heeft de luchthaven 633 directe en indirecte banen gecreëerd op de luchthaven zelf of in aanverwante sectoren in 2015 (zie overweging (16)).
- (163) De luchthaven had in 2015 ook een directe en indirecte toegevoegde waarde van 37,1 miljoen EUR voor het Vlaamse Gewest (zie overweging (16)). De Commissie concludeert derhalve dat de luchthaven Oostende de regionale ontwikkeling van het Vlaamse Gewest vergemakkelijkt.
- (164) In overeenstemming met punt 114 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 moet de Commissie beoordelen of de steun zou bijdragen tot het naast elkaar bestaan van twee niet-winstgevende luchthavens, en wat het effect zou zijn op het verkeer op de andere luchthavens in hetzelfde verzorgingsgebied
- (165) Zoals vermeld in overweging (17) ligt de luchthaven Kortrijk-Wevelgem op ongeveer 69 km of 50 minuten rijden van de luchthaven Oostende, d.w.z. binnen

---

<sup>46</sup> Mededeling van de Commissie tot wijziging van de mededelingen van de Commissie betreffende EU-richtsnoeren voor de toepassing van de staatssteunregels in het kader van de snelle uitrol van breedbandnetwerken, betreffende richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen 2014-2020, betreffende staatssteun voor films en andere audiovisuele werken, betreffende richtsnoeren inzake staatssteun ter bevordering van risicofinancieringsinvesteringen en betreffende richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen (PB C 198 van 27.6.2014, blz. 30).

het verzorgingsgebied van de luchthaven Oostende. De Commissie merkt evenwel op dat de luchthaven Oostende vooral gericht is op lijnvluchten en vracht, terwijl de luchthaven Kortrijk-Wevelgem geen lijnvluchten opereert, maar alleen wordt gebruikt voor particuliere vluchten en incidenteel voor medische vluchten en pilotenopleiding.

- (166) De Commissie concludeert derhalve dat de luchthaven Kortrijk-Wevelgem een ander businessmodel heeft dan de luchthaven Oostende, en dat er dus geen sprake is van het naast elkaar bestaan van twee niet-winstgevende luchthavens binnen het verzorgingsgebied.
- (167) De Commissie concludeert derhalve dat de exploitatie van de luchthaven beantwoordt aan een duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang.

#### *Noodzaak van overheidsmaatregelen*

- (168) Overeenkomstig punt 118 van de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 is de Commissie van mening dat luchthavens met een jaarlijkse passagiersstroom van tussen 200 000 en 700 000 passagiers misschien niet in staat zijn hun exploitatiekosten in substantiële mate te dekken en behoefte zullen hebben aan overheidsmiddelen voor het financieren van exploitatiekosten.
- (169) De Commissie erkent dat de luchthaven Oostende een kleine regionale luchthaven is met gemiddeld ongeveer 330 000 passagiers per jaar in de periode 2013-2018 (zie Tabel 1 hierboven), en dat zij niet in staat zou zijn haar eigen exploitatiekosten volledig te dekken. Daarom waren overheidsmaatregelen noodzakelijk.

#### *Geschiktheid van de steunmaatregel*

- (170) Volgens de Belgische autoriteiten moeten andere instrumenten, zoals leningen of terugbetaalbare voorschotten, in het licht van het voornemen om de luchthaven Oostende de kans te bieden zich te ontwikkelen tot een economische speler die onafhankelijk kan overleven op een concurrerende markt, als ongeschikt worden beschouwd. Dit voornemen zou worden ondermijnd doordat de toekomst van de luchthaven afhankelijk zou worden gemaakt van toekomstige terugbetalingen, terwijl de daarmee betaalde investeringen essentieel zijn in de context van haar ontwikkeling.
- (171) De Commissie merkt op dat de vaste component van de door de LEM Oostende betaalde concessievergoeding vooraf wordt vastgesteld, waardoor de LEM Oostende wordt aangemoedigd de luchthaven efficiënt te beheren. Bovendien was de door het Vlaamse Gewest verleende overheidsfinanciering voor personeels- en exploitatiekosten afhankelijk van de gemaakte kosten en bedroeg zij niet meer dan de in de subsidieovereenkomsten vastgestelde maximumbedragen.
- (172) Bijgevolg concludeert de Commissie dat de LEM Oostende door de exploitatiesteun wordt aangemoedigd de luchthaven efficiënt te beheren, en dat de steun een geschikt beleidsinstrument vormt.

#### *Stimulerend effect*

- (173) De Belgische autoriteiten voerden aan dat de schaal van de activiteiten op de luchthaven Oostende zonder de exploitatiesteun significant zou zijn teruggelopen.
- (174) Uit de jaarrekening van de LEM Oostende (zie Tabel 7)<sup>47</sup> blijkt dat de LEM Oostende tot 2015 significante verliezen heeft opgebouwd. De bedrijfsresultaten (negatieve EBIT en EBITDA), evenals de totale winstgevendheid van de luchthaven, waren negatief. Tot 2016 was het voor een particuliere exploitant dan ook niet aantrekkelijk om de luchthaven zonder overheidssteun te exploiteren. Sinds 2016 maakt de LEM Oostende jaarlijks winst, maar die was tot dusver ontoereikend om de uit de eerste exploitatiejaren overgedragen verliezen te compenseren<sup>48</sup>. Hoewel de overgedragen verliezen in 2017 begonnen af te nemen, is het cumulatieve resultaat sinds de inwerkingtreding van de LOM-LEM-structuur in oktober 2014 nog zeer negatief als gevolg van de uit eerdere jaren overgedragen verliezen.

**Tabel 7: Winstgevendheid van de LEM Oostende (in EUR)**

	2014 (okt-dec)	2015	2016	2017	2018	2019 (jan-jul)
<b>EBIT</b>	-179 698	-1 314 430	207 285	103 922	528 112	[...]
<b>EBITDA</b>	-170 565	-1 109 995	428 381	470 631	1 054 821	[...]
<b>Winst (+) / verliezen (-) van het jaar</b>	-188 823	-1 396 838	125 399	24 035	493 658	[...]
<b>Cumulatieve winst (+) / verliezen (-)</b>	nvt (*)	-1 585 661	-1 460 262	-1 436 227	-942 569	[...]

(\*) Alleen de resultaten sinds het begin van de LOM-LEM-structuur in oktober 2014 zijn in aanmerking genomen

- (175) Gelet op het voorafgaande is de Commissie van oordeel dat de steunmaatregel een stimulerend effect heeft.

*Evenredigheid van het steunbedrag (steun beperkt tot het noodzakelijke minimum)*

- (176) De aan de LEM Oostende verleende exploitatiesteun heeft ervoor gezorgd dat de luchthaven Oostende operationeel is en dat de exploitatiekosten van de LEM Oostende worden gehandhaafd op een niveau waarop zij voorwaarden kan bieden die aantrekkelijk zijn voor de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van de luchthaven, zonder ernstige financiële moeilijkheden te ondervinden.
- (177) De Commissie merkt op dat de exploitatie van de luchthaven Oostende voor de periode van oktober 2014 tot en met juli 2019 een cumulatief verlies van

<sup>47</sup> Zie de bij de Nationale Bank van België neergelegde jaarrekeningen 2013-2018. Beschikbaar op: <https://cri.nbb.be/bc9/web/catalog.jsessionid=243C5A7D4A0D56682D92221B1E9F399B?execution=e1s1>.

<sup>48</sup> De financiële resultaten voor de eerste helft van 2019 zijn gebaseerd op ramingen van de LEM Oostende voor het eerste halfjaar 2019, maar het is weinig waarschijnlijk dat de daadwerkelijke cijfers de conclusies van de analyse zullen veranderen.

[...] EUR genereerde (zie Tabel 7 hierboven). De sinds 2014 verleende exploitatiesteun (de subsidieovereenkomst is in juli 2013 ondertekend maar trad pas in werking in oktober 2014, toen de LOM-LEM-structuur van start ging; zie de overwegingen (7) tot en met (12) en Tabel 5) had bijgevolg slechts tot doel de verliezen van de LEM Oostende te beperken en genereerde geen buitensporige winst<sup>49</sup>.

- (178) De Commissie is derhalve van mening dat het bedrag van de exploitatiesteun evenredig was en beperkt was tot het minimum dat nodig is om de gesteunde activiteit te laten plaatsvinden.

*Vermijden van ongewenste negatieve effecten op de mededinging en het handelsverkeer tussen lidstaten*

- (179) Zoals uitgelegd in de overwegingen (17) en (166) heeft de luchthaven Kortrijk-Wevelgem, die binnen het verzorgingsgebied van de luchthaven Oostende ligt, een ander businessmodel dan de luchthaven Oostende. De exploitatiesteun voor de luchthaven Oostende zal bijgevolg geen significante impact hebben op het concurrentievermogen van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem.

- (180) De Belgische autoriteiten hebben aangegeven dat, om de negatieve gevolgen voor de mededinging en het handelsverkeer verder te beperken, de infrastructuur van de luchthaven Oostende openstaat en blijft openstaan voor alle potentiële gebruikers en niet gebonden is aan één specifieke gebruiker.

- (181) Gelet op het voorafgaande is de Commissie van oordeel dat de gevolgen voor de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten tot een minimum beperkt zijn.

*Transparantie van steun*

- (182) Zoals beschreven in overweging (158) hebben de Belgische autoriteiten zich ertoe verbonden de transparantievereisten van de punten 162 en 163 van de transparantiemededeling na te leven.

*Conclusie*

- (183) Gelet op bovenstaande beoordeling is de Commissie van oordeel dat de in het verleden verleende exploitatiesteun voor de LEM Oostende in overeenstemming is met de in de richtsnoeren luchtvaartsteun van 2014 vastgestelde verenigbaarheidsvoorwaarden.

- (184) De in het verleden verleende exploitatiesteun is bijgevolg verenigbaar met de interne markt op grond van artikel 107, lid 3, onder c).

---

<sup>49</sup> Bovendien is bij de beoordeling geen rekening gehouden met de verliezen in het eerste bestaansjaar van de LEM Oostende, dat de perioden juli-december 2013 en januari-oktober 2014 bestrijkt. Gedurende deze perioden boekte de LEM Oostende verliezen van respectievelijk -141 324 EUR en -566 468 EUR. Als die verliezen ook in aanmerking waren genomen, zou het cumulatieve resultaat van de LEM Oostende tot juli 2019 negatief zijn. De Commissie volgt een conservatieve benadering door in haar beoordeling geen rekening te houden met deze verliezen, aangezien de LEM Oostende de luchthaven Oostende pas sinds oktober 2014 exploiteert en niet duidelijk is welke uitgaven van de LEM Oostende hebben geleid tot de in de periode juli 2013 - oktober 2014 gegenereerde verliezen.

#### 4.3.3. *Toekomstige exploitatiesteun voor de luchthavens Antwerpen en Oostende*

(185) De Commissie merkt op dat exploitatiesteun voor de LEM's is verleend op grond van de vijfjarige subsidieovereenkomsten, die aflopen in oktober 2019. Dit besluit heeft derhalve alleen betrekking op de in de periode oktober 2014 - oktober 2019 aan de LEM's verleende exploitatiesteun. Voor eventuele in de toekomst aan de LEM's op basis van een verlenging van de subsidieovereenkomsten of nieuwe overeenkomsten tussen Egis/de LEM's en het Vlaamse Gewest verleende exploitatiesteun zal een nieuwe aanmelding bij en verenigbaarheidsbeoordeling door de Commissie moeten plaatsvinden.

## 5. CONCLUSIE

De Commissie betreurt dat België de betrokken aangemelde maatregelen in strijd met artikel 108, lid 3, VWEU ten uitvoer heeft gelegd voordat zij werden aangemeld bij en goedgekeurd door de Commissie. Op basis van bovenstaande beoordeling heeft de Commissie evenwel besloten geen bezwaar te maken tegen de steun omdat deze verenigbaar is met de interne markt op grond van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU.

Ingeval deze brief vertrouwelijke gegevens bevat die niet mogen worden bekendgemaakt aan derden, wordt u verzocht de Commissie daarvan binnen vijftien werkdagen vanaf de ontvangst van dit schrijven in kennis te stellen. Ontvangt de Commissie binnen de vastgestelde termijn geen met redenen omkleed verzoek, dan neemt zij aan dat u instemt met mededeling aan derden en de bekendmaking van de volledige tekst van dit schrijven in de authentieke taal op de internetsite: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Uw verzoek moet elektronisch naar het volgende adres worden gezonden:

Europese Commissie  
Directoraat-generaal Concurrentie  
Griffie Staatssteun  
B-1049 Brussel  
[Stateaidgreffe@ec.europa.eu](mailto:Stateaidgreffe@ec.europa.eu)

Hoogachtend,  
Voor de Commissie

Margrethe VESTAGER  
Lid van de Commissie

**VOOR GELIJKLUIDEND AFSCHRIFT**  
Voor de secretaris-generaal

**Jordi AYET PUIGARNAU**  
Directeur van de Griffie  
**EUROPESE COMMISSIE**