

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2018/1537 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 18ης Ιουλίου 2017****σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.38105 2014/C (πρώην 2014/NN) που χορήγησε το Βασίλειο του Βελγίου στις Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium και Thomas Cook Airlines Belgium***[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2017) 5023]***(Τα κείμενα στη γαλλική και ολλανδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις διατάξεις των προαναφερθέντων άρθρων ⁽¹⁾ και έλαβε υπόψη αυτές τις παρατηρήσεις,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Στις 19 Δεκεμβρίου 2013, δελτίο Τύπου του υπουργικού συμβουλίου της βελγικής κυβέρνησης ανακοίνωσε ότι εγκρίθηκε σχέδιο βασιλικού διατάγματος με στόχο τη χορήγηση οικονομικής ενίσχυσης στους χρήστες των υπηρεσιών της Brussels Airport Company (εφεξής «BAC»), κατόχου της άδειας εκμετάλλευσης του αερολιμένα Bruxelles-National.
- (2) Με επιστολή της 31ης Δεκεμβρίου 2013, η Επιτροπή έλαβε καταγγελία σχετικά με το εν λόγω σχέδιο, την οποία υπέβαλε η International Airlines group (εφεξής «IAG»), όμιλος που έχει υπό τον έλεγχο του διάφορες αεροπορικές εταιρείες, με προεξάρχουσες τις British Airways και Iberia.
- (3) Με επιστολή της 2ας Ιανουαρίου 2014, η αεροπορική εταιρεία Ryanair υπέβαλε επίσης καταγγελία κατά του εν λόγω σχεδίου.
- (4) Η Επιτροπή διαβίβασε τις καταγγελίες της IAG και της Ryanair στο Βέλγιο και ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες με επιστολή της 13ης Ιανουαρίου 2014. Το Βέλγιο υπέβαλε τα σχόλιά του με επιστολή της 5ης Φεβρουαρίου 2014.
- (5) Στις 7 Ιανουαρίου 2014 εγκρίθηκε το βασιλικό διάταγμα για το σχέδιο του οποίου υπεβλήθησαν οι καταγγελίες που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 2 και 3.
- (6) Στις 11 Φεβρουαρίου 2014 η Επιτροπή απηύθυνε αίτημα παροχής πληροφοριών στο Βέλγιο. Το Βέλγιο υπέβαλε τις παρατηρήσεις του με επιστολή της 2ας Απριλίου 2014.
- (7) Με επιστολή της 1ης Οκτωβρίου 2014 η Επιτροπή ενημέρωσε το Βέλγιο για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ σχετικά με το μέτρο αυτό (εφεξής η «επίσημη διαδικασία εξέτασης»). Η Επιτροπή κάλεσε το Βέλγιο να υποβάλει τις παρατηρήσεις του και να παράσχει κάθε χρήσιμη πληροφορία για την αξιολόγηση του επίμαχου μέτρου. Στις 16 Ιανουαρίου 2015 το Βέλγιο διαβίβασε τις παρατηρήσεις του στην Επιτροπή.
- (8) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία (εφεξής «η απόφαση κίνησης») δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽²⁾. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους επί του επίμαχου μέτρου.
- (9) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις εκ μέρους της Ryanair, της IAG, της αεροπορικής εταιρείας Brussels Airlines, καθώς και ενός ακόμη ενδιαφερόμενου μέρους που επιθυμεί να διατηρήσει την ανωνυμία του. Η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις αυτές στο Βέλγιο, που υπέβαλε τα δικά του σχετικά σχόλια με επιστολές της 14ης Αυγούστου 2015 και της 3ης Ιουνίου 2016.
- (10) Με επιστολή της 10ης Φεβρουαρίου 2015 η Επιτροπή απηύθυνε αίτημα παροχής πληροφοριών στο Βέλγιο αναφορικά με το επίμαχο μέτρο. Το Βέλγιο απάντησε στις 12 Μαρτίου 2015. Το Βέλγιο παρέσχε συμπληρωματικές πληροφορίες με επιστολές της 20ής Μαρτίου και της 16ης Μαΐου 2017.

⁽¹⁾ ΕΕ C 24 της 23.1.2015, σ. 10.⁽²⁾ Βλέπε υποσημείωση 1.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

2.1. Προκαταρκτικά στοιχεία - γενικές πληροφορίες σχετικά με τον αερολιμένα Bruxelles-National

2.1.1. Χαρακτηριστικά και κίνηση του αερολιμένα

- (11) Ο αερολιμένας Bruxelles-National βρίσκεται σε απόσταση δώδεκα χιλιομέτρων βορειοανατολικά των Βρυξελλών, στην κοινότητα Zaventem.
- (12) Το 2013, ο αερολιμένας υποδέχθηκε περίπου 19 εκατομμύρια επιβάτες, ενώ η μέγιστη θεωρητική χωρητικότητά του υπολογίζεται σε 35 εκατομμύρια επιβάτες. Ο όγκος επιβατικής κίνησης του εθνικού αερολιμένα Βρυξελλών από το 2005 συνοψίζεται στον πίνακα 1.

Πίνακας 1

Κίνηση του αερολιμένα Bruxelles-National κατά την περίοδο 2005-2015 (επιβατική κίνηση εμπορική και μη) ⁽¹⁾

Έτος	Επιβάτες	Κινήσεις
2005	16 179 733 (+ 3,50 %)	253 255 (- 0,30 %)
2006	16 707 892 (+ 3,30 %)	254 772 (+ 0,60 %)
2007	17 877 618 (+ 7,10 %)	264 366 (+ 3,80 %)
2008	18 515 730 (+ 3,40 %)	258 795 (- 2,10 %)
2009	16 999 154 (- 8,20 %)	231 668 (- 10,5 %)
2010	17 180 606 (+ 1,10 %)	225 682 (- 2,60 %)
2011	18 786 034 (+ 9,30 %)	233 758 (+ 3,60 %)
2012	18 971 332 (+ 1 %)	223 431 (- 4 %)
2013	19 133 222 (+ 0,90 %)	216 678 (- 3 %)
2014	21 933 190 (+ 14,60 %)	231 528 (+ 6,90 %)
2015	23 460 018 (+ 7 %)	239 349 (+ 3,40 %)

(¹) Οι αριθμοί εντός παρενθέσεων αποτυπώνουν τη διακύμανση του αριθμού των επιβατών ή των κινήσεων σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

- (13) Ο αερολιμένας Bruxelles-National εξυπηρετεί ουσιαστικά την ευρωπαϊκή και διεθνή εμπορική κίνηση. Στον πίνακα 2 συνοψίζεται το τμήμα της ευρωπαϊκής και διεθνούς επιβατικής κίνησης σε σχέση με τη συνολική κίνηση του αερολιμένα.

Πίνακας 2

Εξέλιξη του μεριδίου της εμπορικής επιβατικής κίνησης εντός/εκτός ΕΕ (η μη εμπορική επιβατική κίνηση δεν περιλαμβάνεται) στον αερολιμένα Bruxelles-National κατά την περίοδο 2005-2015

	ΕΕ	ΕΚΤΟΣ ΕΕ	ΣΥΝΟΛΟ
2005	11 089 996 (68,74 %)	5 043 410 (31,26 %)	16 133 406
2006	11 760 414 (70,56 %)	4 906 108 (29,44 %)	16 666 522

	ΕΕ	ΕΚΤΟΣ ΕΕ	ΣΥΝΟΛΟ
2007	12 235 290 (68,59 %)	5 602 924 (31,41 %)	17 838 214
2008	11 986 491 (64,9 %)	6 493 416 (35,1 %)	18 479 907
2009	10 730 415 (63,2 %)	6 240 239 (36,8 %)	16 970 654
2010	10 530 785 (61,4 %)	6 618 631 (38,6 %)	17 149 416
2011	11 650 291 (62,1 %)	7 105 912 (37,9 %)	18 756 203
2012	11 437 193 (60,4 %)	7 506 495 (39,6 %)	18 943 688
2013	11 661 585 (61 %)	7 443 813 (39 %)	19 105 398
2014	14 134 723 (64,5 %)	7 770 000 (35,5 %)	21 904 723
2015	15 549 806 (66,4 %)	7 873 461 (33,6 %)	23 423 267

- (14) Ο αερολιμένας Bruxelles-National συνιστά αεροπορικό κόμβο («hub») για διάφορες αεροπορικές εταιρείες όπως η Brussels Airlines και οι αεροπορικές εταιρείες που συνεργάζονται μαζί της στο πλαίσιο της συμμαχίας Star Alliance, καθώς και η Jet Airways.
- (15) Ο πίνακας 3 παρουσιάζει την κίνηση των κύριων αεροπορικών εταιρειών που δραστηριοποιούνταν στον αερολιμένα Bruxelles-National κατά την περίοδο από το 2012 ως το 2015.

Πίνακας 3

Κύριες αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν πτήσεις από τον αερολιμένα Bruxelles-National (2012-2015)

	Αναχωρούντες επιβάτες (συμπεριλαμβανομένων των διερχόμενων και μετεπιβιβαζόμενων επιβατών)	
	2012	2013
Brussels Airlines	2 931 025	2 957 455
TUI Airlines Belgium	720 655	725 800
Thomas Cook Airlines Belgium	411 093	411 636
Lufthansa	420 072	410 153
easyJet	382 875	396 969
	Αναχωρούντες επιβάτες (συμπεριλαμβανομένων των διερχόμενων και μετεπιβιβαζόμενων επιβατών)	
	2014	2015
Brussels Airlines	3 351 032	3 750 725
Ryanair	639 335	908 990
TUI Airlines Belgium	813 014	803 200
easyJet	499 129	496 576
Lufthansa	413 618	438 253
Thomas Cook Airlines Belgium	428 737	423 671

- (16) Από τον Φεβρουάριο του 2014, ο αερολιμένας Bruxelles-National φιλοξενεί τις εταιρείες χαμηλού κόστους Ryanair και Vueling. Με την άφιξή της στον αερολιμένα Bruxelles-National, η Ryanair εγκαινίασε εννέα αεροπορικές συνδέσεις με αυτόν, εγκαθιστώντας εκεί τη δεύτερη βάση της στο Βέλγιο, μετά τη βάση της στον αερολιμένα Charleroi.

2.1.2. Εκμετάλλευση και ιδιοκτησία των αερολιμενικών υποδομών – BAC

- (17) Από το 2004, η διαχείριση του αερολιμένα Bruxelles-National διενεργείται από την BAC σύμφωνα με το βασιλικό διάταγμα της 27ης Μαΐου 2004 ⁽³⁾ (εφεξής «το βασιλικό διάταγμα της 27ης Μαΐου 2004»). Η BAC είναι επίσης ιδιοκτήτης των αερολιμενικών εγκαταστάσεων.
- (18) Η BAC διαδέχθηκε την ανώνυμη εταιρεία δημοσίου δικαίου με την επωνυμία Brussels International Airport Company (BIAC).
- (19) Η BAC είναι ιδιωτική εταιρεία. Το 75 % των μετοχών της BAC ανήκουν σε ιδιώτες επενδυτές: το 38,99 % σε καναδικό συνταξιοδοτικό ταμείο ⁽⁴⁾ και το 36,01 % σε αυστραλιανό όμιλο ⁽⁵⁾. Οι υπόλοιπες μετοχές (25 %) ανήκουν στο βέλγικο κράτος. Το διοικητικό συμβούλιο αποτελείται από 11 μέλη εκ των οποίων τέσσερα ορίζονται από το βέλγικο κράτος, μεταξύ αυτών ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου.

2.1.3. Κανονιστικό πλαίσιο σχετικά με τη διαχείριση του αερολιμένα Bruxelles-National

- (20) Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1, X, 7^ο του ειδικού νόμου της 8ης Αυγούστου 1980 για τις θεσμικές μεταρρυθμίσεις ⁽⁶⁾, η αρμοδιότητα όσον αφορά τον εξοπλισμό και την εκμετάλλευση των αερολιμένων ανατίθεται στις περιφέρειες, με την εξαίρεση του αερολιμένα Bruxelles-National η εκμετάλλευση του οποίου εμπίπτει στη δικαιοδοσία του ομοσπονδιακού κράτους.
- (21) Το κεφάλαιο IV του βασιλικού διατάγματος της 27ης Μαΐου 2004 καθορίζει τους όρους εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων του αερολιμένα Bruxelles-National. Η εν λόγω εκμετάλλευση υπόκειται, διά βασιλικού διατάγματος, στην προηγούμενη χορήγηση μεμονωμένης άδειας εκμετάλλευσης αορίστου χρόνου. Το άρθρο 30 του βασιλικού διατάγματος της 27ης Μαΐου 2004 προβλέπει ότι ο κάτοχος της άδειας εκμετάλλευσης οφείλει, κυρίως:

«1^ο να συντηρεί και να αναπτύσσει τις αερολιμενικές εγκαταστάσεις υπό οικονομικά αποδεκτές συνθήκες κατά τρόπο που να εγγυάται την προστασία προσώπων και την ασφάλεια των αερολιμενικών εγκαταστάσεων, τη συνεχιζόμενη πιστοποίηση των αερολιμενικών εγκαταστάσεων, επαρκή χωρητικότητα, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της ζήτησης και τον διεθνή ρόλο του αερολιμένα Bruxelles-National, καθώς και υψηλό επίπεδο ποιότητας»

- (22) Η άδεια εκμετάλλευσης του αερολιμένα Bruxelles-National κατακυρώθηκε στην B.I.A.C. (που μετονομάστηκε σε BAC το 2013) με βασιλικό διάταγμα της 21ης Ιουνίου 2004 ⁽⁷⁾ (εφεξής «το βασιλικό διάταγμα της 21ης Ιουνίου 2004»). Το άρθρο 4, 4^ο του εν λόγω βασιλικού διατάγματος προβλέπει ότι ο κάτοχος της άδειας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει «[...] τη διατήρηση της ασφάλειας και της προστασίας στο έδαφος, εξαιρουμένων των καθηκόντων γενικότερου αστυνομικού ελέγχου και αεροναυτικής επιθεώρησης, καθώς και των στρατιωτικών καθηκόντων». Το άρθρο 7, 1^ο προβλέπει ότι ο κάτοχος της άδειας εκμετάλλευσης «οφείλει να συντηρεί και να αναπτύσσει τις αερολιμενικές εγκαταστάσεις [...] κατά τρόπο που να κατοχυρώνει την ασφάλεια και την προστασία προσώπων και αερολιμενικών εγκαταστάσεων [...]».
- (23) Στον αερολιμένα Bruxelles-National, υπάρχουν «ρυθμιζόμενες δραστηριότητες» των οποίων τα έσοδα που μπορούν να εισπράττονται από τον κάτοχο της άδειας εκμετάλλευσης του αερολιμένα (εν προκειμένω, την BAC) παρακολουθούνται σύμφωνα με τύπο για τον έλεγχο των τιμών, στόχος του οποίου είναι ο περιορισμός της εξέλιξης των εσόδων που εισπράττονται ανά μονάδα κίνησης για τις εν λόγω δραστηριότητες ⁽⁸⁾. Οι ρυθμιζόμενες δραστηριότητες είναι οι εξής:
- οι προσγειώσεις και απογειώσεις αεροσκαφών·
 - η στάθμευση αεροσκαφών·
 - η χρήση από τους επιβάτες των αερολιμενικών εγκαταστάσεων που τίθενται στη διάθεσή τους·
 - ο εφοδιασμός των αεροσκαφών με καύσιμα μέσω κεντρικών εγκαταστάσεων·
 - οι υπηρεσίες που αποσκοπούν στη διασφάλιση της προστασίας των επιβατών και της ασφάλειας των αερολιμενικών εγκαταστάσεων.

⁽³⁾ Βασιλικό διάταγμα της 27ης Μαΐου 2004 αναφορικά με τη μετατροπή της Brussels International Airport Company σε ανώνυμη εταιρεία ιδιωτικού δικαίου και τις αερολιμενικές εγκαταστάσεις (*Moniteur belge* – Εφημερίδα της κυβερνήσεως της 24ης Ιουνίου 2004, σ. 51750).

⁽⁴⁾ Ontario Teachers' Pension Plan.

⁽⁵⁾ MAr Airports via Macquarie European Infrastructure Fund I και Macquarie European Infrastructure Fund III.

⁽⁶⁾ Ειδικός νόμος της 8ης Αυγούστου 1980 για τις θεσμικές μεταρρυθμίσεις (*Moniteur belge* – Εφημερίδα της κυβερνήσεως της 15ης Αυγούστου 1980, σ. 9434).

⁽⁷⁾ Βασιλικό διάταγμα της 21ης Ιουνίου 2004 για τη χορήγηση της άδειας εκμετάλλευσης του αερολιμένα Bruxelles-National στην ανώνυμη εταιρεία B.I.A.C. (*Moniteur belge* – Εφημερίδα της κυβερνήσεως της 15ης Ιουλίου 2004, σ. 55640).

⁽⁸⁾ Άρθρο 1, στοιχείο 12^ο και άρθρο 30, στοιχείο 7^ο του βασιλικού διατάγματος της 27ης Μαΐου 2004.

- (24) Το άρθρο 30, 7^ο του βασιλικού διατάγματος της 27ης Μαΐου 2004 προβλέπει ότι ο κάτοχος της άδειας εκμετάλλευσης συγκροτεί ένα σύστημα τιμολόγησης, το οποίο διαμορφώνει το σύνολο των αερολιμενικών τελών ⁽⁹⁾, καθώς και τον τύπο για τον έλεγχο των τιμών που προβλέπεται στην αιτιολογική σκέψη 23, κατόπιν διαβούλευσης με οργανώσεις χρηστών. Ο τύπος για τον έλεγχο των τιμών αποσκοπεί στον περιορισμό της εξέλιξης των εσόδων που μπορεί να εισπράξει ο κάτοχος της άδειας εκμετάλλευσης ανά μονάδα κίνησης για τις ρυθμιζόμενες δραστηριότητες.
- (25) Επιπλέον, το άρθρο 42 του βασιλικού διατάγματος της 21ης Ιουνίου 2004 ορίζει ότι ο τύπος για τον έλεγχο των τιμών και το σύστημα τιμολόγησης που αναφέρονται στο άρθρο 30, 7^ο του βασιλικού διατάγματος της 27ης Μαΐου 2004 καθορίζονται ώστε:
- «1^ο να αποτυπώνουν το σύνολο των ρυθμιζόμενων δαπανών βάσει των αποτελεσμάτων του μοντέλου κοστολόγησης ABC·
 - 2^ο να διασφαλίζουν λογικό περιθώριο κέρδους ως απόδοση του επενδυμένου κεφαλαίου, προκειμένου να διασφαλίζουν ιδίως την ανάπτυξη των αερολιμενικών εγκαταστάσεων [...]·
 - 3^ο να ευθυγραμμίζουν τις τιμές των αερολιμενικών τελών των ρυθμιζόμενων δραστηριοτήτων με το επίπεδο των τιμολογιακών πρακτικών των αερολιμένων αναφοράς βάσει των αποτελεσμάτων του μοντέλου τιμολόγησης αναφοράς».

Το άρθρο 43 του βασιλικού διατάγματος της 21ης Ιουνίου 2004 προβλέπει ότι το σύστημα τιμολόγησης, ο τύπος για τον έλεγχο των τιμών, καθώς και η ετήσια εξέλιξη αυτών, ορίζονται από την BAC, κατόπιν διαβούλευσης με τους χρήστες του αερολιμένα, για ρυθμιστική περίοδο η διάρκεια της οποίας ορίζεται στα πέντε έτη (από 1ης Απριλίου του έτους «n» ως τις 31 Μαρτίου του έτους «n+5»). Δεδομένου ότι δεν κοινοποιήθηκε αιτιολογημένη διαφωνία χρήστη του αερολιμένα με την τιμολογιακή πρόταση της BAC υπάρχει συμφωνία μεταξύ των μερών επί του τιμολογιακού συστήματος και του τύπου για τον έλεγχο των τιμών, σύμφωνα με το άρθρο 55 παράγραφος 1 του βασιλικού διατάγματος της 21ης Ιουνίου 2004. Εάν τουλάχιστον δύο μη συνδεδεμένες εταιρείες, καθεμία εκ των οποίων αντιπροσωπεύει τουλάχιστον είτε 1 % των κινήσεων ανά έτος είτε το 1 % των επιβατών ανά έτος, και που από κοινού αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον είτε το 25 % των κινήσεων ανά έτος είτε το 25 % των επιβατών κατά τη διάρκεια του τελευταίου ημερολογιακού έτους πριν από τη διαβούλευση με τους χρήστες του αερολιμένα, απορρίψουν τον τύπο για τον έλεγχο των τιμών ή το τιμολογιακό σύστημα, αυτές δύνανται να ασκήσουν αιτιολογημένη προσφυγή στην οικονομική ρυθμιστική αρχή. Η οικονομική ρυθμιστική αρχή δύναται επομένως να επικυρώνει τον τύπο για τον έλεγχο των τιμών και το τιμολογιακό σύστημα ή να απαιτεί ορισμένες προσαρμογές ή τροποποιήσεις του τύπου για τον έλεγχο των τιμών και/ή του τιμολογιακού συστήματος. Ο τύπος για τον έλεγχο των τιμών και το τιμολογιακό σύστημα υπόκεινται εν συνεχεία στην κρίση του αρμόδιου για την αεροπλοΐα υπουργού, προτού δημοσιευθούν στον *Moniteur belge*. Τα τέλη ασφαλείας που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 26 καθορίζονται βάσει της ίδιας διαδικασίας ⁽¹⁰⁾.

- (26) Όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 23 σημείο ε) της παρούσας απόφασης, οι παροχές που αποβλέπουν στην εγγύηση της προστασίας των επιβατών και της ασφάλειας των αερολιμενικών εγκαταστάσεων εντάσσονται στις ρυθμιζόμενες δραστηριότητες. Για τη χρηματοδότηση των υπηρεσιών αυτών, η BAC επιβάλλει στις αεροπορικές εταιρείες την καταβολή τελους ασφαλείας (*security charge*) ανά αναχωρούντα επιβάτη από τον αερολιμένα Bruxelles-National.

Πίνακας 4

Ύψος των τελών ασφαλείας για την περίοδο 2013-2017

Περίοδος	Ύψος των τελών ασφαλείας (ανά αναχωρούντα επιβάτη, σε EUR)
1 Ιανουαρίου 2013 - 31 Μαρτίου 2013	6,39
1 Απριλίου 2013 - 31 Μαρτίου 2014	6,62
1 Απριλίου 2014 - 31 Μαρτίου 2015	6,71
1 Απριλίου 2015 - 31 Μαρτίου 2016	6,73
1 Απριλίου 2016 - 31 Μαρτίου 2017	6,19

- (27) Κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου, το τέλος ασφαλείας που εφαρμόζει η BAC ήταν κατ' αποκοπή ποσό ανά αναχωρούντα επιβάτη, ανεξαρτήτως του τύπου επιβατών (αναχωρούντων από τον εθνικό αερολιμένα Bruxelles-National, μετεπιβιβαζόμενων ή διερχόμενων επιβατών).

⁽⁹⁾ Άρθρο 35 παράγραφος 1η του βασιλικού διατάγματος της 27ης Μαΐου 2004.

⁽¹⁰⁾ Απάντηση της 12ης Μαρτίου 2015 στην αίτηση πληροφοριών της 10ης Φεβρουαρίου 2015 (απάντηση στο ερώτημα 5β).

2.2. Το βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014

- (28) Η παρούσα απόφαση αφορά το μέτρο της χορήγησης, κατ' εφαρμογή του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 ⁽¹⁾ (εφεξής «το βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014»), επιδοτήσεων σε διάφορες αεροπορικές εταιρείες, επιδοτήσεων που προέρχονται από πόρους τους οποίους έλαβε η BAC από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση του Βελγίου και ανακατένειμε σύμφωνα με τους κανόνες που όρισε το εν λόγω βασιλικό διάταγμα.
- (29) Κατ' εφαρμογή του άρθρου 1 του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014, χορηγείται στην BAC επιδότηση ετήσιου ύψους 19 000 000 EUR για τη στήριξη των υποδομών που σχετίζονται με την προστασία, δηλαδή του συνόλου των δραστηριοτήτων που αποσκοπούν στην εγγύηση της προστασίας των επιβατών και της ασφάλειας των αερολιμενικών εγκαταστάσεων, όπως ο έλεγχος των επιβατών και των αποσκευών τους κατά την είσοδο στην ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας του αερολιμένα για πιθανό εντοπισμό εκρηκτικών ή όπλων ή άλλου επικινδύνου αντικειμένου. Η επιδότηση αυτή χορηγείται για τα οικονομικά έτη 2014, 2015 και 2016. Καταβάλλεται ετησίως στον λογαριασμό της BAC το αργότερο ως την 31η Μαρτίου εκάστου έτους.
- (30) Κατ' εφαρμογή του άρθρου 2, 1^ο του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014, η BAC ανακατανέμει την επιδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 1 του εν λόγω βασιλικού διατάγματος στους χρήστες του αερολιμένα Bruxelles-National ⁽²⁾ που έχουν μεταφέρει περισσότερους από 400 000 αναχωρούντες επιβάτες μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου και της 31ης Δεκεμβρίου 2012, χωρίς να συνυπολογίζονται διερχόμενοι και μετεπιβιβαζόμενοι επιβάτες. Η ανακατανομή γίνεται για ποσό που αντιστοιχεί σε τμήμα του ποσού που κατεβλήθη από τους χρήστες για υπηρεσίες που αποσκοπούσαν στην εγγύηση της προστασίας των επιβατών και της ασφάλειας των αερολιμενικών εγκαταστάσεων κατά το προηγούμενο έτος.
- (31) Το άρθρο 2, 2^ο του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 ορίζει ότι το ποσό που διατίθεται σε κάθε χρήστη που πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 2, 1^ο του εν λόγω βασιλικού διατάγματος «υπολογίζεται ετησίως βάσει του αριθμού των αναχωρούντων επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των διερχόμενων και μετεπιβιβαζόμενων επιβατών, για τα έτη 2013, 2014 και 2015· πέραν του 400 000ου επιβάτη ανά έτος, ο χρήστης απαλλάσσεται, για τα έτη 2013, 2014 και 2015, από την καταβολή πληρωμών για τις υπηρεσίες που αποβλέπουν στην εγγύηση της προστασίας των επιβατών και της ασφάλειας των αερολιμενικών εγκαταστάσεων, για μέγιστο ετήσιο συνολικό ποσό δεκαεννέα εκατομμυρίων ευρώ (19 000 000 EUR)».
- (32) Το άρθρο 4 του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 ορίζει ότι το εν λόγω δημοσιονομικό μέτρο θα αξιολογείται κατά τη διάρκεια του έτους 2015, ώστε να προσαρμοστεί πριν από την έναρξη της νέας περιόδου τιμολόγησης 2016-2021. Η περίοδος τιμολόγησης στην οποία παραπέμπει η εν λόγω διάταξη αντιστοιχεί στην πενταετή περίοδο ρύθμισης των τιμών των αερολιμενικών τελών του αερολιμένα Bruxelles-National, όπως ορίζεται στο άρθρο 43 του βασιλικού διατάγματος της 21ης Ιουνίου 2004.
- (33) Το βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014 ορίζει ότι παράγει αποτελέσματα την 1η Ιανουαρίου 2013.

2.3. Πληρωμές που πραγματοποιούνται κατ' εφαρμογή του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014

- (34) Κατά παράβαση όσων ορίζει το άρθρο 2, 1^ο του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 («... η BAC αναδιανέμει στους χρήστες του αερολιμένα Bruxelles-National [...] την επιδότηση που ορίζεται στο άρθρο 1 [...]»), το Βέλγιο προέβη σε απευθείας καταβολή των οφειλομένων στις αεροπορικές εταιρείες πληρωμών, χωρίς τη διαμεσολάβηση της BAC.
- (35) Το Βέλγιο υποστηρίζει ότι η BAC ζήτησε ρητά από τις βελγικές αρχές, με επιστολή της 8ης Ιουλίου 2014, να καταβάλουν τα ποσά απευθείας στους τραπεζικούς λογαριασμούς των δικαιούχων αεροπορικών εταιρειών προκειμένου να διευκολυνθεί η διοικητική εφαρμογή του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014.
- (36) Τη 12η Σεπτεμβρίου 2014, το υπουργικό συμβούλιο σημείωσε την επιθυμία της BAC όπως διατυπώθηκε στην επιστολή της 8ης Ιουλίου 2014 και ενέκρινε την προτεινόμενη απλοποίηση της διαδικασίας, ήτοι την απευθείας καταβολή των σχετικών ποσών στους τραπεζικούς λογαριασμούς των δικαιούχων αεροπορικών εταιρειών.
- (37) Στις 22 Σεπτεμβρίου 2014 οι αεροπορικές εταιρείες που πληρούν τους όρους του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014, ήτοι οι Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium και Thomas Cook Airlines Belgium, έλαβαν αντιστοίχως 16 779 819 EUR, 2 143 621 EUR και 76 560 EUR για το έτος 2013.
- (38) Το Βέλγιο υπέβαλε λεπτομερή στοιχεία για τον υπολογισμό των ποσών αυτών, αποσαφηνίζοντας έτσι τις λεπτομέρειες εφαρμογής του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014. ⁽¹³⁾
- (39) Το Βέλγιο καθόρισε καταρχάς ότι μόνο τρεις αεροπορικές εταιρείες, οι Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium και Thomas Cook Airlines Belgium ήταν επιλέξιμες για την επιδότηση, στον βαθμό που καμία άλλη αεροπορική εταιρεία δεν είχε μεταφέρει περισσότερους από 400 000 αναχωρούντες επιβάτες μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου και της 31ης Δεκεμβρίου 2012, εξαιρουμένων των διερχόμενων και των μετεπιβιβαζόμενων επιβατών.

⁽¹⁾ Βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014 για τη χορήγηση επιδότησης στην Brussels Airport Company, κάτοχο της άδειας εκμετάλλευσης του αερολιμένα Bruxelles-National, για τη στήριξη των υποδομών που σχετίζονται με την ασφάλεια (*Moniteur belge* – Εφημερίδα της κυβερνήσεως της 23ης Απριλίου 2014, σ. 34506).

⁽²⁾ Με τον όρο «χρήστες του αερολιμένα Bruxelles-National» νοούνται στο πλαίσιο αυτό οι αεροπορικές εταιρείες πτήσεις των οποίων αναχωρούν από τον εν λόγω αερολιμένα.

⁽¹³⁾ Απάντηση της 12ης Μαρτίου 2015 στην αίτηση πληροφοριών της 10ης Φεβρουαρίου 2015.

- (40) Τα οφειλόμενα σε καθέναν από τους εν λόγω τρεις αερομεταφορείς ποσά το 2014 υπολογίστηκαν βάσει του αριθμού των αναχωρούντων επιβατών που μετέφερε καθένας εξ αυτών κατά τη διάρκεια κάθε μήνα του έτους 2013, περιλαμβανομένων των μετεπιβιβαζόμενων και των διερχόμενων επιβατών. Προσδιορίστηκαν, για κάθε αερομεταφορέα, ο μήνας κατά τη διάρκεια του οποίου σημειώθηκε η υπέρβαση του ορίου των 400 000 αναχωρούντων επιβατών που μεταφέρθηκαν από την 1η Ιανουαρίου 2013 και το ισχύον τέλος ασφαλείας κατά τη διάρκεια του συγκεκριμένου μήνα. Στη συνέχεια, υπολογίστηκε το ύψος του τέλους ασφαλείας που οφείλει ο κάθε αερομεταφορέας, ανά μήνα, για κάθε επιβάτη εξαιρουμένων των 400 000 πρώτων επιβατών που μεταφέρθηκαν από 1ης Ιανουαρίου 2013. Το ποσό αυτό αντιστοιχεί στην επιδότηση που θα οφειλόταν στην αεροπορική εταιρεία κατ' εφαρμογή του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 εάν δεν υπήρχε ανώτατο όριο προϋπολογισμού.
- (41) Προκειμένου να γίνει σεβαστό το ανώτατο όριο προϋπολογισμού των 19 000 000 EUR κατ' έτος, εφαρμόστηκε στη συνέχεια η απλή μέθοδος των τριών σε καθέναν εκ των τριών ποσών που υπολογίστηκαν κατ' αυτόν τον τρόπο, προκειμένου να καθοριστεί το ποσό που οφείλεται πραγματικά σε κάθε αεροπορική εταιρεία για το έτος 2013.

2.4. Δικαιούχοι

- (42) Στην απόφαση κίνησης, η Επιτροπή χαρακτήρισε τις αεροπορικές εταιρείες που πληρούσαν τους όρους του άρθρου 2 στοιχείο 1^ο του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 ως τους μόνους δυνητικούς δικαιούχους του μέτρου που θα μπορούσε να συνιστά κρατική ενίσχυση που να αποτελεί αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας εξέτασης.

2.5. Αναστολή εφαρμογής του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014

- (43) Σε συνέχεια της κίνησης της επίσημης διαδικασίας εξέτασης, το Βέλγιο αποφάσισε, προληπτικά και με την επιφύλαξη της θέσης του όσον αφορά την προκαταρκτική εκτίμηση της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης, να αναστείλει την εκτέλεση του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 από 3ης Δεκεμβρίου 2014. Το Βέλγιο δεσμεύτηκε να μην πραγματοποιήσει πλέον, μέχρι νεωτέρας, καμία καταβολή χρηματικού ποσού σύμφωνα με το εν λόγω βασιλικό διάταγμα. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, το Βέλγιο τήρησε τη συγκεκριμένη δέσμευση.

2.6. Το βασιλικό διάταγμα της 15ης Μαρτίου 2017

- (44) Στις 15 Μαρτίου 2017 εγκρίθηκε βασιλικό διάταγμα ⁽¹⁴⁾ (εφεξής «το βασιλικό διάταγμα της 15ης Μαρτίου 2017») για την ανάκληση του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014.
- (45) Επιπλέον, κατ' εφαρμογή του άρθρου 2 του βασιλικού διατάγματος της 15ης Μαρτίου 2017, οι επιδοτήσεις που προβλέπονταν στο ανακληθέν βασιλικό διάταγμα και εισπραχθήκαν από τις ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες όσο αυτό ήταν εν ισχύ, δηλαδή από την 1η Ιανουαρίου 2013 ως τις 7 Ιανουαρίου 2014, θα πρέπει να επιστραφούν το αργότερο ως τις 31 Μαρτίου 2017 στις ομοσπονδιακές βελγικές αρχές. Το εν λόγω άρθρο ορίζει επίσης ότι για τα προς ανάκτηση ποσά είναι δυνατόν να ζητηθεί η καταβολή τόκων οι οποίοι υπολογίζονται από την ημερομηνία κατά την οποία οι επιδοτήσεις τέθηκαν στη διάθεση του δικαιούχου ως την πραγματική τους ανάκτηση. Οι τόκοι υπολογίζονται σύμφωνα με το κεφάλαιο V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής ⁽¹⁵⁾. Το Βέλγιο υπέβαλε στην Επιτροπή κείμενο που καταδεικνύει ότι οι Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium και Thomas Cook Airlines Belgium επέστρεψαν το σύνολο των εισπραχθεισών επιδοτήσεων, με τους τόκους, σύμφωνα με το άρθρο 2 του βασιλικού διατάγματος της 15ης Μαρτίου 2017.

3. ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

- (46) Στην απόφαση κίνησης, η Επιτροπή αναρωτήθηκε καταρχάς για την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης στις αεροπορικές εταιρείες που πληρούν τους όρους του άρθρου 2 στοιχείο 1^ο του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014. Στη συνέχεια, η Επιτροπή προσέγγισε το ζήτημα της συμβατότητας της εν λόγω ενδεχόμενης ενίσχυσης. Τέλος εξέτασε το ζήτημα της ελλείψεως νομιμότητας της εν λόγω ενδεχόμενης ενίσχυσης και της ενδεχόμενης ανάκτησής της.
- (47) Όσον αφορά την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης, η Επιτροπή καταρχάς ανέλυσε τη δραστηριότητα των δικαιούχων του επίμαχου μέτρου. Δεδομένου ότι οι χρήστες του αερολιμένα Bruxelles-National στους οποίους η BAC οφείλει να ανακατανεμίσει την επιδότηση είναι οι αεροπορικές εταιρείες, η Επιτροπή υπολόγισε ότι η δραστηριότητά τους ήταν οικονομικής φύσεως κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

⁽¹⁴⁾ Βασιλικό διάταγμα της 15ης Μαρτίου 2017 για την ανάκληση του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 για τη χορήγηση επιδότησης στην Brussels Airport Company, κάτοχο της άδειας εκμετάλλευσης του αερολιμένα Bruxelles-National, για τη στήριξη των υποδομών που σχετίζονται με την ασφάλεια (Moniteur belge – Εφημερίδα της κυβερνήσεως της 24ης Μαρτίου 2017).

⁽¹⁵⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1). Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τα τρέχοντα επιτόκια ανάκτησης και τα επιτόκια αναφοράς/προεξόφλησης κρατικών ενισχύσεων για τα 28 κράτη μέλη που ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 2014 [Δημοσιεύεται σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής, της 21ης Απριλίου 2004 (ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1)] (ΕΕ C 2 της 7.1.2014, σ. 7).

- (48) Όσον αφορά την παρουσία κρατικών πόρων και τη δυνατότητα καταλογισμού του μέτρου στο κράτος, η Επιτροπή επισήμανε ότι η επιδότηση χορηγήθηκε κατ' εφαρμογή βασιλικού διατάγματος και χρηματοδοτήθηκε από τον προϋπολογισμό του Βελγίου, πιο συγκεκριμένα από τον προϋπολογισμό της Service public fédéral Mobilité et Transport (Ομοσπονδιακή Δημόσια Υπηρεσία Κινητικότητας και Μεταφορών). Επιπλέον, κατ' εφαρμογή του άρθρου 2 του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014, η BAC οφείλει να ανακαταφέρει στους χρήστες του αερολιμένα Bruxelles-National που έχουν μεταφέρει περισσότερους από 400 000 αναχωρούντες επιβάτες (εξαιρουμένων των διερχόμενων και μετεπιβιβαζόμενων επιβατών) μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου και της 31ης Δεκεμβρίου 2012 την επιδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 1 του εν λόγω βασιλικού διατάγματος σύμφωνα με τους κανόνες που ορίζονται πλήρως στο εν λόγω βασιλικό διάταγμα. Ως εκ τούτου η Επιτροπή έκρινε ότι το μέτρο καταβολής των πληρωμών σε ορισμένες αεροπορικές εταιρείες κατ' εφαρμογή του άρθρου 2 του βασιλικού διατάγματος καταλογίστηκε στο Βέλγιο και χρηματοδοτήθηκε μέσω κρατικών πόρων.
- (49) Όσον αφορά την παρουσία οικονομικού πλεονεκτήματος υπέρ των αεροπορικών εταιρειών, η Επιτροπή επισήμανε ότι, κατ' εφαρμογή του άρθρου 2 και του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014, η BAC δεν είχε τη δυνατότητα να διατηρήσει αμετάβλητα τα εισπραχθέντα τέλη των αεροπορικών εταιρειών από τη στιγμή που εισπράχθηκε η επιδότηση που χορηγεί το επίμαχο βασιλικό διάταγμα, όμως, είχε την υποχρέωση να προσφέρει σε ορισμένες αεροπορικές εταιρείες τα πλεονεκτήματα της εν λόγω επιδότησης, κάτι που συνιστά οικονομικό πλεονέκτημα υπέρ των εταιρειών αυτών.
- (50) Με άλλα λόγια, η Επιτροπή κατέληξε προκαταρκτικά στο συμπέρασμα ότι το μέτρο έχει επιλεκτικό χαρακτήρα. Το μέτρο δεν μεριμνά παρά μόνο για τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούσαν τον αερολιμένα Bruxelles-National και πληρούσαν συγκεκριμένους όρους σχετικά με την κυκλοφορία στον εν λόγω αερολιμένα το 2012. Σύμφωνα με την προκαταρκτική ανάλυση της Επιτροπής, η επιλεξιμότητα των αεροπορικών εταιρειών για τη σχετική επιδότηση βασίζεται σε μεροληπτικά κριτήρια, χωρίς να συνδέεται με το αντικείμενο και τον χαρακτήρα του μέτρου, ευνοώντας εκ των πραγμάτων τρεις αεροπορικές εταιρείες ενώ παράλληλα αποκλείει χωρίς βάσιμο λόγο όλους τους άλλους χρήστες του αερολιμένα Bruxelles-National.
- (51) Η Επιτροπή διαπίστωσε καταρχάς ότι το επιλεκτικό αυτό πλεονέκτημα θα μπορούσε να δημιουργήσει στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά και να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών στον βαθμό που θα μπορούσε να επιτρέψει στις αεροπορικές εταιρείες να ασχοληθούν με πιο επιθετική τιμολογιακή πολιτική, καθώς και να διατηρήσουν ή να αυξήσουν τεχνητά την προσφορά υπηρεσιών που παρέχονται σε σχέση με τους συνήθεις όρους αγοράς.
- (52) Η Επιτροπή συμπέρανε προκαταρκτικά ότι η επιδότηση που δέχθηκαν οι ωφελούμενες αεροπορικές εταιρείες συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ.
- (53) Επιπλέον, η Επιτροπή σημείωσε στην απόφασή της περί κίνησης της διαδικασίας ότι δεν υπήρχε νομική βάση που να απαλλάσσει το Βέλγιο από την υποχρέωση να κοινοποιήσει την ενίσχυση αυτή δυνάμει του άρθρου 108 παράγραφος 4 ΣΛΕΕ. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή σημείωσε ότι οι επίδικες επιδοτήσεις δεν καλύπτονται από τον γενικό κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία ⁽¹⁶⁾, καθόσον δεν πληρούσαν τους όρους που καθορίζονται στο κεφάλαιο I του εν λόγω κανονισμού. Η Επιτροπή έκρινε λοιπόν ότι το μέτρο ενδέχεται να συνιστά παράνομη ενίσχυση, δεδομένου ότι το βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014 τέθηκε σε ισχύ χωρίς να έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή.
- (54) Τέλος, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες όσον αφορά τη συμβατότητα της ενδεχόμενης ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά, ιδίως υπό το πρίσμα των κατευθυντήριων γραμμών της Επιτροπής για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες της 4ης Απριλίου 2014 (εφεξής «κατευθυντήριες γραμμές περί αεροπορίας») ⁽¹⁷⁾ οι οποίες δεν προβλέπουν ότι οι κρατικές ενισχύσεις μπορούν να χορηγούνται σε αεροπορικές εταιρείες για δραστηριότητες αναχώρησης από αερολιμένες μη ευρισκόμενες σε απομακρυσμένες περιοχές και με ετήσια κίνηση άνω των 5 εκατομμυρίων επιβατών ⁽¹⁸⁾, όπως ο αερολιμένας Bruxelles-National.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΝΑ ΚΙΝΗΘΕΙ Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (55) Στις 15 Ιανουαρίου 2015, το Βέλγιο απέστειλε στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις του σχετικά με την απόφαση να κινηθεί η διαδικασία.

4.1. Ως προς την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

- (56) Το Βέλγιο υπενθυμίζει καταρχάς τις σωρευτικές προϋποθέσεις που απαιτούνται για να χαρακτηριστεί ένα μέτρο ως κρατική ενίσχυση, ιδίως δε το γεγονός ότι 1) ο δικαιούχος ή οι δικαιούχοι πρέπει να είναι επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ, 2) το εν λόγω μέτρο να χορηγείται από κρατικούς πόρους και να καταλογίζεται στο κράτος, 3) το μέτρο πρέπει να παρέχει πλεονέκτημα στον ή στους αποδέκτες του και το πλεονέκτημα αυτό πρέπει να είναι επιλεκτικό, και 4) το επίδικο μέτρο να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να μπορεί να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

⁽¹⁶⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 800/2008 της Επιτροπής, της 6ης Αυγούστου 2008, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την κοινή αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης (Γενικός κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία) (ΕΕ L 214 της 9.8.2008, σ. 3).

⁽¹⁷⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής «Κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες» (ΕΕ C 99 της 4.4.2014, σ. 3).

⁽¹⁸⁾ Παράγραφος 145 των κατευθυντήριων γραμμών.

- (57) Το Βέλγιο διευκρινίζει εν συνεχεία ότι δεν αμφισβητεί πως το μέτρο καταλογίζεται στο κράτος και ότι, ενδεχομένως, μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.
- (58) Από την άλλη, το Βέλγιο θεωρεί ότι δεν πρόκειται 1) για επιδότηση που χορηγήθηκε προς όφελος μιας επιχείρησης που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ή 2) για επιλεκτικό πλεονέκτημα, πράγμα που αρκεί για να αποκλείσει κάθε ενδεχόμενο να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση το μέτρο που θεσπίστηκε με το βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014.
- (59) Τα επιχειρήματα που προέβαλε το Βέλγιο προς στήριξη των δύο αυτών συμπερασμάτων συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 60 έως 72.

4.1.1. Ως προς τις έννοιες της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας

- (60) Το Βέλγιο παρατηρεί ότι η έννοια της επιχείρησης, κατά την έννοια του άρθρου 107 ΣΛΕΕ, καλύπτει κάθε οντότητα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τη διέπει και τον τρόπο χρηματοδότησής της.
- (61) Υπογραμμίζει, εξάλλου, ότι οι δραστηριότητες που ασκούνται στο πλαίσιο των προνομίων της δημόσιας εξουσίας δεν θεωρούνται «οικονομικές».
- (62) Στον τομέα των αερολιμένων, οι δραστηριότητες αυτές αφορούν ιδίως την ασφάλεια, τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας και την αστυνομία.
- (63) Κατά το Βέλγιο, αυτό συνεπάγεται ότι οι δραστηριότητες που σχετίζονται με την ασφάλεια των αερολιμένων δεν αποτελούν οικονομική δραστηριότητα κατά την έννοια του δικαίου του ανταγωνισμού και, άρα, η χρηματοδότησή τους δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.
- (64) Επ' αυτού, το Βέλγιο θεωρεί ότι μία οικονομική οντότητα μπορεί να συνδυάζει την άσκηση προνομίων δημόσιας εξουσίας με την άσκηση ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, αν η οντότητα αυτή ως εκ τούτου δεν υπόκειται στους κανόνες που ισχύουν για κρατικές ενισχύσεις παρά μόνο ως προς τις οικονομικές της δραστηριότητες.
- (65) Το Βέλγιο θεωρεί ότι η χρηματοδότηση υπηρεσιών που αφορούν την ασφάλεια των αερολιμένων, όπως αυτή θεσπίζεται με το βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, δεδομένου ότι οι δραστηριότητες αυτές καλύπτονται από την άσκηση προνομίων δημόσιας εξουσίας.

4.1.2. Ως προς την ύπαρξη επιλεκτικού πλεονεκτήματος

- (66) Το Βέλγιο θεωρεί επιπλέον ότι το επίδικο μέτρο δεν παρέχει στους δικαιούχους πλεονέκτημα κατά την έννοια των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.
- (67) Ειδικότερα, αναφέρεται στο γεγονός ότι η ύπαρξη πλεονεκτήματος πρέπει να στοιχειοθετείται με τη διενέργεια σύγκρισης μεταξύ της υπό εξέταση κατάστασης και της ομαλής κατάστασης.
- (68) Κατά συνέπεια, για να εκτιμηθεί αν υφίσταται εν προκειμένω πλεονέκτημα κατά την έννοια των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων, το Βέλγιο θεωρεί ότι πρέπει να γίνει σύγκριση μεταξύ του μέτρου που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας διαδικασίας και μιας ανάλογης κατάστασης στο Βέλγιο, προκειμένου να εξακριβωθεί εάν το αμφισβητούμενο μέτρο χορηγεί ή όχι πλεονέκτημα στις ωφελούμενες αεροπορικές εταιρείες.
- (69) Το Βέλγιο διευκρινίζει ότι, μέχρι τη θέσπιση του επίμαχου μέτρου, μόνο ο αερολιμένας Bruxelles-National χρέωνε στους χρήστες του τέλος το οποίο κάλυπτε τις δαπάνες ασφαλείας που προέκυπταν από τη χρήση του αερολιμένα, χωρίς κρατική παρέμβαση. Το γεγονός αυτό, κατά το Βέλγιο, διέκρινε τον αερολιμένα Bruxelles-National από την κατάσταση των άλλων αερολιμένων, που βρίσκονται στην περιφέρεια της Βαλλωνίας και την περιφέρεια της Φλάνδρας, όπου το σύνολο των δαπανών που συνδέονται με τις υπηρεσίες ασφαλείας και προστασίας των αερολιμένων καλύπτονται από τις αντίστοιχες περιοχές. Το Βέλγιο παραπέμπει στην απόφαση της Επιτροπής της 1ης Οκτωβρίου 2014 σχετικά με τα μέτρα που εφάρμοσε το Βέλγιο υπέρ της Brussels South Charleroi Airport και της Ryanair⁽¹⁹⁾, (εφεξής «απόφαση Charleroi») και, ιδίως, στις αιτιολογικές σκέψεις 269 και 270.
- (70) Κατά το Βέλγιο, από αυτήν συνάγεται ότι στο Βέλγιο η τιμή αγοράς για αερολιμενικές υπηρεσίες που χρεωνόταν στις αεροπορικές εταιρείες δεν φαίνεται να περιλαμβάνει τις συνολικές δαπάνες που συνδέονται με την ασφάλεια στα αεροδρόμια. Συναφώς, φρονεί ότι η Επιτροπή, με την απόφαση «Charleroi», δεν έκρινε ότι το γεγονός αυτό συνιστά κρατική ενίσχυση.

⁽¹⁹⁾ Απόφαση 2016/2069 της Επιτροπής, της 1ης Οκτωβρίου 2014, σχετικά με τα μέτρα SA.14093 (C 76/2002) που εφάρμοσε το Βέλγιο υπέρ της Brussels South Charleroi Airport και της Ryanair (EE L 325 της 30.11.2016, σ. 63).

4.1.3. Ως προς το όριο των 400 000 επιβατών ετησίως και τον αντίκτυπό του επί της επιλεκτικότητας του μέτρου

- (71) Όσον αφορά το όριο των 400 000 επιβατών, το Βέλγιο παραπέμπει κυρίως στο έγγραφο του της 2ας Απριλίου 2014, στο οποίο, πριν από την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας, παρουσίασε τα επιχειρήματά του ως προς το βάσιμο του συγκεκριμένου ορίου, τα οποία επιχειρήματα συνοψίζονται στις σκέψεις 46 έως 49 της απόφασης κίνησης. Το Βέλγιο προσθέτει στα επιχειρήματα αυτά ότι «ο σκοπός ήταν να ενθαρρύνει τις αεροπορικές εταιρείες να δραστηριοποιηθούν στις Βρυξέλλες παρέχοντάς τους αντιστάθμισμα για τη μείωση των δαπανών ασφαλείας την οποία συνεπάγεται μια αύξηση επιβατών».
- (72) Εξάλλου, το Βέλγιο, βασισμένο στη ρήτρα περιοδικής αξιολόγησης του μηχανισμού που προβλέπει το άρθρο 4 του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014, επικαλείται το ενδεχόμενο παράτασης του μέτρου για περαιτέρω περίοδο τριών ετών κατ' αναλογία, δηλαδή υπέρ αεροπορικών εταιρειών που θα έχουν μεταφέρει πάνω από 400 000 επιβάτες αρχής γενομένης από το 2015. Το Βέλγιο συνάγει ότι ο μηχανισμός παρέχει απλώς κίνητρα, καθόσον επιφέρει ως εκ της φύσεώς του ανακατανομή του καταλόγου δικαιούχων κάθε τρία έτη, για όλα τα μέρη που έχουν υπερβεί το όριο των 400 000 επιβατών κατά την τριετή αξιολόγηση.

4.2. Ως προς τη συμβατότητα της ενδεχόμενης ενίσχυσης

- (73) Το Βέλγιο, θεωρώντας ότι το μέτρο που θεοπίστηκε με το βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014 δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, δεν κρίνει σκόπιμο να δηλώσει με ποια νομική βάση το εν λόγω μέτρο θα μπορούσε να κριθεί συμβατό με την εσωτερική αγορά και να αποδείξει ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις συμβατότητας.

4.3. Ως προς τη νομιμότητα και την επιστροφή της ενδεχόμενης ενίσχυσης

- (74) Το Βέλγιο θεωρεί ότι η εξέταση του κατά πόσον το επίδικο μέτρο έχει ή δεν έχει κοινοποιηθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 ΣΛΕΕ δεν ασκεί επιρροή.
- (75) Επομένως, η προσφεύγουσα φρονεί ότι, ως εκ τούτου, δεν ασκεί επιρροή το κατά πόσον το εν λόγω μέτρο πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο επιστροφής.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΤΡΙΤΩΝ

5.1. Παρατηρήσεις της Ryanair

- (76) Στις 13 Φεβρουαρίου 2015, η Ryanair απέστειλε στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης.

5.1.1. Επί ενδεχόμενου ασφαλιστικού μέτρου αναστολής της ενίσχυσης

- (77) Η Ryanair συμμερίζεται τις προκαταρκτικές διαπιστώσεις της Επιτροπής ως προς την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης και καλεί την Επιτροπή να συστήσει στο Βέλγιο να αναστείλει το επίδικο μέτρο.
- (78) Κατά τη Ryanair, το ίδιο το αντικείμενο του μέτρου είναι σαφώς κατά του ανταγωνισμού διότι το μέτρο αυτό έχει ως στόχο να νοθεύσει τον ανταγωνισμό θέτοντας σε μειονεκτική θέση τις άλλες αεροπορικές εταιρείες, ιδίως τις εταιρείες χαμηλού κόστους, που είναι παρούσες στον αερολιμένα Bruxelles-National.
- (79) Επιπλέον, η Ryanair θεωρεί ότι οι δικαιούχοι του μέτρου (ιδίως η Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium και Thomas Cook Airlines Belgium) το έχουν χρησιμοποιήσει για να ενισχύσουν τη στρατηγική εταιρική σχέση που στόχευε να αντιμετωπίσει ένα σύνολο αποτελεσματικών ανταγωνιστών, όπως η Ryanair και η Vueling, εντός του κόμβου του Bruxelles-National.

5.1.2. Επί της διάρθρωσης του μέτρου και του χαρακτήρα του ως κρατικής ενίσχυσης

- (80) Πρώτα απ' όλα, η Ryanair συμφωνεί με τα προκαταρκτικά συμπεράσματα της Επιτροπής ως προς την αυθαιρεσία του ανώτατου ορίου των 400 000 επιβατών, το οποίο η Ryanair θεωρεί ότι στερείται οικονομικής λογικής.
- (81) Κατά δεύτερον, η Ryanair επισημαίνει ότι οι αεροπορικές εταιρείες οι επιλέξιμες για τον μηχανισμό επιλέγονται στη βάση ενός κριτηρίου που αποκλείει τους διερχόμενους και τους μετεπιβιβαζόμενους επιβάτες, ενώ τα ποσά που οφείλονται σε κάθε δικαιούχο περιλαμβάνουν αυτές τις κατηγορίες επιβατών. Η Ryanair θεωρεί ότι αυτό συνιστά ανακολουθία, και υποθέτει ότι οι διαφορές μεταχείρισης που το μέτρο συνεπάγεται για τους διερχόμενους και τους μετεπιβιβαζόμενους επιβάτες εξηγείται εύλογα από τη βούληση του Βελγίου να διατηρήσει τις μη βελγικές εταιρείες εκτός του πεδίου εφαρμογής του μέτρου.

- (82) Τέλος, η Ryanair συμφωνεί με την προκαταρκτική ανάλυση της Επιτροπής κατά την οποία η επιλογή του έτους 2012 ως έτους αναφοράς για τον προσδιορισμό των δικαιούχων του μέτρου είναι αυθαίρετη. Η Ryanair επισημαίνει ότι αυτό δεν είναι το μόνο έτος για το οποίο ήταν διαθέσιμα τα δεδομένα, καθώς η BAC αναρτά κάθε μήνα στον ιστότοπό της δεδομένα κίνησης επιβατών για τον προηγούμενο μήνα.

5.1.3. Σχετικά με το ασύμβατο της ενίσχυσης

- (83) Η Ryanair θεωρεί ότι η ενίσχυση δεν μπορεί να κηρυχθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά στο μέτρο που παραβιάζει τους κανόνες περί ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Κατά τη Ryanair, η ενίσχυση ευνοεί τις υπηρεσίες τις οποίες προσφέρουν ορισμένες προσεκτικά επιλεγμένες βελγικές αεροπορικές εταιρείες. Η Ryanair υπογραμμίζει ότι καμία μεγάλη βελγική αεροπορική εταιρεία δεν φαίνεται να αποκλείεται από τον κατάλογο των δικαιούχων και ότι ο ίδιος ο υπουργός μεταφορών του Βελγίου παραδέχθηκε ότι στόχος του μέτρου ήταν να στηρίξει τις εθνικές αεροπορικές εταιρείες.
- (84) Επιπλέον, η Ryanair επικαλείται δηλώσεις εχθρικές εναντίον της που φέρεται να έκανε η τότε βελγική κυβέρνηση, η οποία, κατά τη Ryanair, ήταν αντίθετη προς την εγκατάστασή της εντός του αερολιμένα Bruxelles-National και ήθελε με αυτή την αθέμιτη ενίσχυση να αποθαρρύνει όλες τις νέες προσφορές υπηρεσιών από αερομεταφορείς χαμηλού κόστους στον αερολιμένα.

5.1.4. Περί των οικονομικών δυσχερειών της Brussels Airlines

- (85) Η Ryanair επισημαίνει ότι η Brussels Airlines καταγράφει λειτουργικές ζημιές κάθε χρόνο από το 2009. Κατ' αυτήν, χωρίς την παρέμβαση του Βελγίου, η Brussels Airlines θα είχε πιθανόν αποβληθεί από την αγορά βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα. Κατά τη Ryanair, η κατάσταση ήταν τόσο κρίσιμη που η Brussels Airlines περιέλαβε την προσδοκώμενη ενίσχυση στους ετήσιους λογαριασμούς της του 2013, ενώ το δικαίωμά της να λάβει το ποσό αυτό ήταν ακόμη αβέβαιο.
- (86) Η Ryanair ζητεί από την Επιτροπή να χρησιμοποιήσει «όλες τις εξουσίες που διαθέτει βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999» του Συμβουλίου⁽²⁰⁾, ο οποίος αντικαταστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου⁽²¹⁾, για να ζητήσει αναλυτικές και ενήμερωμένες χρηματοοικονομικές πληροφορίες σχετικά με τους λογαριασμούς της Brussels Airlines, της TUI Airlines Belgium και της Thomas Cook Airlines Belgium για τα έτη 2012, 2013 και 2014. Η Ryanair ζητεί επίσης από την Επιτροπή να ελέγξει πώς αποτυπώθηκε η ενίσχυση στους λογαριασμούς των δικαιούχων, ώστε να διαπιστωθεί εάν οι εν λόγω δικαιούχοι είναι προβληματικές επιχειρήσεις κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών για τις ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης που ίσχυαν κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών.

5.2. Παρατηρήσεις της International Airlines Group (IAG)

- (87) Στις 16 Φεβρουαρίου 2015, η IAG απέστειλε στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης.

5.2.1. Επί της δυνατότητας καταλογισμού του μέτρου στο κράτος

- (88) Κατά την IAG είναι προφανές ότι το μέτρο εγκρίθηκε από το Βέλγιο μέσω του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014, και ότι στηρίζεται σε κρατικούς πόρους, συγκεκριμένα στον προϋπολογισμό της «Service Public fédéral Mobilité et Transport» [Ομοσπονδιακή Δημόσια Υπηρεσία Κινητικότητας και Μεταφορών]. Η IAG επισημαίνει επίσης ότι ο ρόλος της BAC στη διαχείριση και τη διανομή του πόρου αυτού περιορίζεται στο να εφαρμόζει τις αποφάσεις του βελγικού κράτους, ενώ οι κανόνες διανομής των κονδυλίων που λαμβάνει η BAC από το κράτος καθορίζονται εξολοκλήρου από τις διατάξεις του εν λόγω βασιλικού διατάγματος. Επομένως, κατά την IAG, το γεγονός ότι η BAC είναι ιδιωτική επιχείρηση δεν αναιρεί την παρουσία κρατικών πόρων και τη δυνατότητα καταλογισμού του μέτρου στο κράτος.

5.2.2. Επί της υπάρξεως επιλεκτικού πλεονεκτήματος υπέρ των αεροπορικών εταιρειών

- (89) Η IAG επισημαίνει ότι οι αεροπορικές εταιρείες που δεν λειτούργησαν το 2012 εξαιρούνται αυτομάτως από το βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014. Θεωρεί ότι, αν και το μέτρο παρουσιάζεται ως γενικής εφαρμογής σε όλους τους χρήστες του αερολιμένα Bruxelles-National, έχει σχεδιαστεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί σε μικρό μόνο μέρος των αεροπορικών εταιρειών.

5.2.3. Όσον αφορά τις πτυχές που αφορούν τους διερχόμενους και τους μετεπιβιβαζόμενους επιβάτες

- (90) Η IAG αναφέρεται σε έναν από τους ισχυρισμούς του Βελγίου σχετικά με την επιλεκτικότητα του μέτρου, ήτοι ότι, σε αντίθεση με τον αερολιμένα Bruxelles-National, πολλοί ευρωπαϊκοί αερολιμένες δεν απαλλάσσουν τους μετεπιβιβαζόμενους και διερχόμενους επιβάτες από τα τέλη ασφαλείας τους. Η IAG σχετικοποιεί τον ισχυρισμό αυτό βασιζόμενη σε διάφορα παραδείγματα μεγάλων ευρωπαϊκών αερολιμένων.

⁽²⁰⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1).

⁽²¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9).

- (91) Επιπλέον, η IAG επισημαίνει ότι λόγω των ζημιών που υπέστη η Brussels Airlines κατά τα τελευταία έτη, η Lufthansa αποφάσισε να αναβάλει για το 2017 την απόφασή της να αποκτήσει το σύνολο των μετοχών της Brussels Airlines, ενώ η απόφαση αυτή προβλεπόταν αρχικά για το 2014. Κατά την IAG, μπορεί να θεωρηθεί ότι η Lufthansa δεν θα ολοκληρώσει την εξαγορά της Brussels Airlines μόνον όταν αυτή βελτιώσει το λογαριασμό κερδών και ζημιών της, μεταξύ άλλων και με δημόσιους πόρους.

5.3. Παρατηρήσεις της Brussels Airlines

- (92) Στις 23 Φεβρουαρίου 2015, η Brussels Airlines απέστειλε στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης.
- (93) Η Brussels Airlines θεωρεί ότι το επίμαχο μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, διότι αφορά τη χρηματοδότηση μη οικονομικών δραστηριοτήτων και, εν πάση περιπτώσει, δεν χορηγεί επιλεκτικό πλεονέκτημα στους αποδέκτες της επιδότησης.
- (94) Επικουρικώς, η Brussels Airlines θεωρεί ότι το μέτρο είναι συμβατό με την εσωτερική αγορά πριν από την έναρξη ισχύος των κατευθυντήριων γραμμών περί αεροπορίας.

5.3.1. Έννοιες της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας

- (95) Η Brussels Airlines θεωρεί ότι η επιδότηση που χορηγήθηκε με το βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014 αφορά μη οικονομικές δραστηριότητες, για τις οποίες προβλέπεται μερική αποζημίωση.
- (96) Προς στήριξη της ανάλυσης αυτής, η Brussels Airlines αναφέρεται στην απόφαση να επεκταθεί η διαδικασία εξέτασης της 21ης Μαρτίου 2012 στην υπόθεση SA.14093 (C76/2002) Πλεονεκτήματα που εκχωρήθηκαν από την περιφέρεια της Βαλλωνίας στο Brussels South Charleroi Airport και στην αεροπορική εταιρεία Ryanair⁽²²⁾.
- (97) Κατά την Brussels Airlines, οι αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα Charleroi δεν καταβάλλουν έξοδα ασφάλειας στον αερολιμένα αυτόν και, σύμφωνα με την απόφαση της Επιτροπής της 21ης Μαρτίου 2012, αυτό δεν συνεπάγεται κρατική ενίσχυση σε ό,τι τις αφορά. Επιπλέον, η Brussels Airlines επισημαίνει ότι η προαναφερθείσα απόφαση «Charleroi», η οποία κλείνει την τυπική διαδικασία εξέτασης που είχε ξεκινήσει με την απόφαση της 21ης Μαρτίου 2012, σύμφωνα με έναν υπουργό της περιφέρειας της Βαλλωνίας επικύρωσε τις χρηματικές αντισταθμίσεις ασφάλειας που είχε χορηγήσει η περιφέρεια της Βαλλωνίας στον αερολιμένα Charleroi και επομένως, κατά την Brussels Airlines, στους αερομεταφορείς του.

5.3.2. Επιλεκτικό πλεονέκτημα

- (98) Η Brussels Airlines αναφέρεται στο σημείο 44 της απόφασης περί κίνησης της διαδικασίας, όπου η Επιτροπή συνήγαγε επιλεκτικότητα του μέτρου για τρεις λόγους: 1) το μέτρο ωφελεί μόνο τις αεροπορικές εταιρείες και όχι τους άλλους τρόπους μεταφοράς επιβατών, 2) το μέτρο ευνοεί τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα Bruxelles-National, και 3) το μέτρο ευνοεί τις αεροπορικές εταιρείες που πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις κυκλοφορίας στον αερολιμένα Bruxelles-National.
- (99) Ως προς το πρώτο σημείο, η Brussels Airlines εκφράζει αμφιβολίες ως προς την επιλεκτικότητα της επιδότησης εκ του ότι χορηγείται μόνο στις αεροπορικές εταιρείες. Η Brussels Airlines θεωρεί ότι υφίστανται αντικειμενικοί λόγοι που εξηγούν τη διαφοροποίηση μεταξύ της αεροπορικής κυκλοφορίας και των άλλων τρόπων μεταφοράς επιβατών, δεδομένου ότι οι τελευταίες δεν παρουσιάζουν τόσο υψηλούς κινδύνους για την ασφάλεια όσο οι αεροπορικές μεταφορές.
- (100) Όσον αφορά το δεύτερο σημείο, η Brussels Airlines αναφέρεται στη βελγική έννομη τάξη η οποία υπαγορεύει τη διανομή της ενίσχυσης στις εταιρείες που διέρχονται από τον αερολιμένα Bruxelles-National και μόνο. Οι βελγικές περιφέρειες είναι αρμόδιες για τον εξοπλισμό και την εκμετάλλευση των δημόσιων αερολιμένων και αεροδρομίων, εκτός από τον αερολιμένα Bruxelles-National, ο οποίος εμπίπτει στην ομοσπονδιακή αρμοδιότητα. Η Brussels Airlines συνάγει ότι το ομοσπονδιακό κράτος μπορεί να προσφέρει αυτή την επιδότηση μόνο στον αερολιμένα Bruxelles-National και όχι σε άλλους αερολιμένες.
- (101) Προκειμένου περί του τρίτου σημείου, η Brussels Airlines καλεί την Επιτροπή να απευθυνθεί στο ομοσπονδιακό κράτος που εξέδωσε το βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014. Ωστόσο, επιθυμεί να διευκρινίσει ότι θεωρεί ότι ένα όριο συνδεδεμένο με τον αριθμό των επιβατών είναι σημαντικό στην περίπτωση επιδότησης για υπηρεσίες που συνδέονται με την ασφάλεια των αερολιμένων, διότι το κόστος ασφαλείας στους αερολιμένες συνδέεται και με τον αριθμό των επιβατών.
- (102) Η Brussels Airlines θεωρεί επίσης ότι η χρήση του έτους αναφοράς 2012 εξηγείται από το γεγονός ότι αυτό είναι το τελευταίο έτος για το οποίο υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία τη στιγμή κατά την οποία το υπουργικό συμβούλιο αποφάσισε να εγκρίνει το μέτρο. Η Brussels Airlines θεωρεί ότι, προφανώς, η επιλογή ενός σημείου αναφοράς παραμένει πάντοτε σε έναν ορισμένο βαθμό αυθαίρετη. Κατά την ανάλυση της Brussels Airlines, όμως, επιλέγοντας ως έτος αναφοράς το 2012, το Βέλγιο δεν φαίνεται να έχει υπερβεί επ' αυτού το περιθώριο διακριτικής εκτίμησης.

(22) EEL 325 της 30.11.2016, σ. 63.

- (103) Η Brussels Airlines συνάγει ότι το μέτρο δεν χορηγεί επιλεκτικό πλεονέκτημα.

5.3.3. Συμβατότητα των ενισχύσεων

- (104) Η Brussels Airlines υπενθυμίζει πάντως ότι, εφόσον η Επιτροπή κατέληγε στο συμπέρασμα ότι υφίσταται κρατική ενίσχυση, η ενίσχυση αυτή θα ήταν συμβατή τουλάχιστον έως τις 4 Απριλίου 2014, ημερομηνία έναρξης ισχύος των κατευθυντήριων γραμμών περί αεροπορίας. Η Brussels Airlines αναφέρεται συναφώς στην απόφαση «Charleroi», στην οποία η Επιτροπή δέχθηκε ότι πολλά μέτρα που θεσπίστηκαν από την περιφέρεια Βαλλωνίας υπέρ του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Charleroi, με τα οποία επιδοτούνταν η οικονομική δραστηριότητα του αερολιμένα κατά τρόπο επιλεκτικό και άρα συνιστούσαν παράνομες κρατικές ενισχύσεις, δεν ήταν ασύμβατα με την εσωτερική αγορά παρά μόνο μετά την έναρξη ισχύος των κατευθυντήριων γραμμών περί αεροπορίας.
- (105) Αυτό συνεπάγεται ότι, κατά την ανάλυση της Brussels Airlines, οι επιδοτήσεις που καταβλήθηκαν για υπηρεσίες συναφείς με την ασφάλεια οι οποίες παρασχέθηκαν πριν την ημερομηνία αυτή δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να επιστραφούν από τις επιχειρήσεις που τις έλαβαν.

5.3.4. Συμπέρασμα

- (106) Η Brussels Airlines θεωρεί ότι το επίμαχο μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση διότι δεν επιδοτεί οικονομική δραστηριότητα, ούτε παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα. Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το μέτρο πρέπει να θεωρηθεί συμβατό με την εσωτερική αγορά πριν από την έναρξη ισχύος των κατευθυντήριων γραμμών περί αεροπορίας.

5.4. Παρατηρήσεις άλλου ενδιαφερόμενου μέρους που ζήτησε ανωνυμία

- (107) Στις 26 Φεβρουαρίου 2015, ένα άλλο ενδιαφερόμενο μέρος, το οποίο ζήτησε να τηρηθεί η ανωνυμία του (εφεξής «το ενδιαφερόμενο μέρος που ζήτησε ανωνυμία») διαβίβασε στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις του σχετικά με την απόφαση κίνησης.
- (108) Πρώτον, το ενδιαφερόμενο μέρος που ζήτησε ανωνυμία υπενθυμίζει ότι ο προγραμματικός νόμος της 30ής Δεκεμβρίου 2001 ⁽²³⁾ προβλέπει ρητώς ⁽²⁴⁾ ότι τα αερολιμενικά τέλη που εισπράττει η BAC πρέπει να είναι αμερόληπτα, διαφανή και κοστοστρεφή.
- (109) Ακολουθώς, υπογραμμίζει ότι το βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014 δεν είναι δυνατό να θέσει υπό αμφισβήτηση τις διατάξεις του προγραμματικού νόμου επειδή στηρίζεται σε κανόνα ανώτερο από βασιλικό διάταγμα.
- (110) Το ενδιαφερόμενο μέρος που ζήτησε ανωνυμία σημειώνει ότι, βάσει του προγραμματικού νόμου, το Βέλγιο χορήγησε στην BAC την άδεια που της επιτρέπει να εκμεταλλεύεται τον αερολιμένα Bruxelles-National. Ως εκ τούτου, κατά το ενδιαφερόμενο μέρος που ζήτησε ανωνυμία, το Βέλγιο θα πρέπει να μεριμνά ώστε να τηρούνται οι όροι οι οποίοι συνοδεύουν την άδεια, και άρα τα αερολιμενικά τέλη να μην συνεπάγονται διακριτική μεταχείριση. Το ενδιαφερόμενο μέρος που ζήτησε ανωνυμία θεωρεί ότι, εάν η BAC δεν πληροί τις εν λόγω προϋποθέσεις, το Βέλγιο μπορεί και πρέπει να λάβει μέτρα επανόρθωσης.
- (111) Το ενδιαφερόμενο μέρος που ζήτησε ανωνυμία εκφράζει λοιπόν απορία που το Βέλγιο θέλησε να στηρίξει τις ενδιαφερόμενες βελγικές αεροπορικές εταιρείες χωρίς να θίγεται η οικονομική ρύθμιση της αιτιολογικής σκέψης 108 και άρα διερωτάται μήπως η BAC δικαιούται να επιτρέψει σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο Bruxelles-National να επωφεληθούν από αντιστοιχη μείωση κόστους των μέτρων ασφαλείας.
- (112) Επιπλέον, το ενδιαφερόμενο μέρος που ζήτησε ανωνυμία υπενθυμίζει ότι υπάρχει συμφωνία διάρκειας πέντε ετών μεταξύ BAC και αεροπορικών εταιρειών όσον αφορά το σύστημα χρέωσης και τις λεπτομέρειες ελέγχου των τιμών. Κάθε τροποποίηση της ισχύουσας συμφωνίας απαιτεί νέα διαβούλευση με τις αεροπορικές εταιρείες.
- (113) Το ενδιαφερόμενο μέρος που ζήτησε ανωνυμία συνάγει συνεπώς ότι το Βέλγιο βασίζεται στην παραδοχή ότι η BAC πρέπει να παρέχει σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες έκπτωση χωρίς διακρίσεις (δηλαδή να μειώσει κατά γενικό τρόπο τις δαπάνες που αφορούν μέτρα ασφαλείας). Το αντίθετο θα ήταν επιλεκτικό πλεονέκτημα για ορισμένες αεροπορικές εταιρείες και θα παραβίαζε το άρθρο 15 της σύμβασης του Σικάγου ⁽²⁵⁾ και της οδηγίας 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁶⁾.

⁽²³⁾ *Moniteur belge* της 31ης Δεκεμβρίου 2001.

⁽²⁴⁾ Ιδίως το άρθρο 158 παράγραφοι 1, 2 και 4.

⁽²⁵⁾ Σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, Σικάγο, 7 Δεκεμβρίου 1944, Συλλογή των Συνθηκών των Ηνωμένων Εθνών, τόμος 15, αριθ. 102, άρθρο 15.

⁽²⁶⁾ Οδηγία 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2009, για τα αερολιμενικά τέλη (ΕΕ L 70 της 14.3.2009, σ. 11).

6. ΣΧΟΛΙΑ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΤΡΙΤΩΝ**6.1. Σχόλια επί των παρατηρήσεων της Ryanair**

- (114) Καταρχάς, το Βέλγιο υπενθυμίζει ότι, με τις παρατηρήσεις της 16ης Ιανουαρίου 2015, καθώς και με την από 12 Μαρτίου 2015 απάντησή του στην αίτηση παροχής πληροφοριών της 10ης Φεβρουαρίου 2015, εξήγησε λεπτομερώς με ποια έννοια το αμφισβητούμενο μέτρο δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση.
- (115) Εξάλλου, το Βέλγιο θεωρεί ότι τα στοιχεία που προέβαλε η Ryanair αντανακλούν περισσότερο την εμπορική της στρατηγική και όχι μια καθαρά νομική επιχειρηματολογία.

6.1.1. Ως προς το αίτημα αναστολής της ενίσχυσης

- (116) Το Βέλγιο υπενθυμίζει ότι κατόπιν των αμφιβολιών που εξέφρασε η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης, ο υπουργός Κινητικότητας αποφάσισε, προληπτικά και με την επιφύλαξη της θέσης του όσον αφορά την προκαταρκτική εκτίμηση της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης, να αναστείλει την εκτέλεση του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014.

6.1.2. Ως προς την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

- (117) Σχολιάζοντας τα επιχειρήματα της Ryanair σχετικά με την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης, και ιδίως τον αυθαίρετο χαρακτήρα που αυτή αποδίδει στο όριο των 400 000 επιβατών ετησίως, τον αξιοπερίεργο χαρακτήρα που αυτή αποδίδει στη μεταχείριση των διερχόμενων και μετεπιβιβαζόμενων επιβατών για την ταυτοποίηση των δικαιούχων της ενίσχυσης και για τον υπολογισμό του ποσού της, τον αυθαίρετο χαρακτήρα που αποδίδει στη χρήση του έτους 4 2012 ως έτους αναφοράς για την επιλογή των δικαιούχων της ενίσχυσης, το Βέλγιο παραπέμπει την Επιτροπή στις παρατηρήσεις του της 16ης Ιανουαρίου 2015 και στην από 12 Μαρτίου 2015 απάντησή του στην αίτηση παροχής πληροφοριών της 10ης Φεβρουαρίου 2015.
- (118) Όσον αφορά το ζήτημα των επιχειρημάτων των σχετικών με το έτος 2012 ως έτος αναφοράς, κατά το Βέλγιο, η Ryanair παρέλειψε να διευκρινίσει ότι, αν και αληθεύει ότι τα νούμερα που αφορούν την κυκλοφορία του προηγούμενου μήνα δημοσιεύονται κάθε μήνα στον ιστότοπο της ΒΑC, ωστόσο πρόκειται μόνο για γενικές στατιστικές ως προς τον αριθμό των επιβατών που αναχωρούν, φτάνουν, διέρχονται ή μετεπιβιβάζονται, χωρίς κατανομή ανά αεροπορική εταιρεία.
- (119) Αναφορικά με τη δήλωση του πρώην υφυπουργού Κινητικότητας που επικαλείται η Ryanair, το Βέλγιο εκτιμά ότι η δήλωση αυτή ουδώς αποδεικνύει την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης, ούτε εξάλλου την ύπαρξη οποιουδήποτε άλλου σχεδίου της βελγικής κυβέρνησης που να έχει ως σκοπό την εξουδετέρωση του ανταγωνισμού που ασκεί η Ryanair έναντι των άλλων αεροπορικών εταιρειών.

6.1.3. Ως προς τη συμβατότητα της υποτιθέμενης ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά

- (120) Επ' αυτού, το Βέλγιο υπενθυμίζει ότι το μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση διότι δεν καλύπτει υπηρεσίες που δεν είναι οικονομικής φύσεως και, επικουρικός, καθόσον δεν παρέχει πλεονέκτημα στους δικαιούχους της.
- (121) Το Βέλγιο συνάγει το συμπέρασμα ότι το θέμα της συμβατότητας μιας υποτιθέμενης κρατικής ενίσχυσης δεν ασκεί επιρροή εν προκειμένω.

6.1.4. Ως προς το αίτημα σχετικά με τις χρηματοοικονομικές πληροφορίες των δικαιούχων

- (122) Επ' αυτού, το Βέλγιο υπογραμμίζει ότι το υπό εξέταση μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση και κατά συνέπεια η Επιτροπή δεν έχει κανέναν λόγο να ζητά οικονομικές πληροφορίες εκ μέρους της Brussels Airlines, της TUI Airlines Belgium και της Thomas Cook Airlines Belgium.
- (123) Εν πάση περιπτώσει, το Βέλγιο θεωρεί ότι η όποια πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων θα πρέπει να απευθυνθεί στις τρεις ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες.

6.2. Σχόλια επί των παρατηρήσεων της IAG

- (124) Στα σχόλιά του επί των παρατηρήσεων της IAG, το Βέλγιο παραπέμπει την Επιτροπή στις παρατηρήσεις του της 16ης Ιανουαρίου 2015 καθώς και στην από 12 Μαρτίου 2015 απάντησή του στην αίτηση παροχής πληροφοριών της 10ης Φεβρουαρίου 2015, όπου εκτιμά ότι εξήγησε για ποιο λόγο το επίδικο μέτρο δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση.

6.3. Σχόλια επί των παρατηρήσεων της Brussels Airlines

- (125) Το Βέλγιο έλαβε δεόντως υπόψη τις παρατηρήσεις που διατύπωσε η Brussels Airlines, στις οποίες καταλήγει κατά πρώτο λόγο ότι το επίδικο μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση. Το Βέλγιο ενημερώνει την Επιτροπή ότι συμφωνεί με το εν λόγω συμπέρασμα της Brussels Airlines.

6.4. Σχόλια επί των παρατηρήσεων του ενδιαφερομένου που ζήτησε ανωνυμία

- (126) Το Βέλγιο παραπέμπει στις παρατηρήσεις του της 16ης Ιανουαρίου 2015 καθώς και στην από 12 Μαρτίου 2015 απάντησή του στην αίτηση παροχής πληροφοριών της 10ης Φεβρουαρίου 2015 στις οποίες εκτιμά ότι εξήγησε για ποιο λόγο το επίδικο μέτρο δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση.

7. ΕΚΤΙΜΗΣΗ

7.1. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

- (127) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασύμβατες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.
- (128) Ο χαρακτηρισμός ενός μέτρου ως κρατικής ενίσχυσης προϋποθέτει, συνεπώς, να πληρούνται σωρευτικά οι ακόλουθοι όροι, ήτοι: 1) οι δικαιούχοι είναι επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ, 2) το επίδικο μέτρο χορηγείται από κρατικούς πόρους και καταλογίζεται στο κράτος, 3) το μέτρο παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στους δικαιούχους και το πλεονέκτημα αυτό είναι επιλεκτικό, και 4) το επίδικο μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και μπορεί να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών⁽²⁷⁾.

7.1.1. Έννοιες της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας

- (129) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ, οι κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων εφαρμόζονται μόνο όταν ο αποδέκτης είναι «επιχείρηση». Η έννοια της επιχείρησης καλύπτει κάθε οντότητα η οποία ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό της καθεστώς και τον τρόπο με τον οποίο χρηματοδοτείται⁽²⁸⁾. Κάθε δραστηριότητα που συνίσταται στην προσφορά αγαθών και υπηρεσιών σε συγκεκριμένη αγορά θεωρείται οικονομική δραστηριότητα⁽²⁹⁾. Όπως υπενθύμισε η Επιτροπή στο σημείο 34 των κατευθυντήριων γραμμών περί αεροπορίας, το ζήτημα αν μια οντότητα, όποια και αν είναι αυτή, συνιστά ή όχι επιχείρηση συνδέεται πάντα με συγκεκριμένη δραστηριότητα.
- (130) Κατά το Βέλγιο, η επιδότηση που καταβλήθηκε κατ' εφαρμογήν του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 χρηματοδοτεί παροχή υπηρεσιών που αποσκοπούν στο να εγγυηθούν την προστασία των επιβατών και την ασφάλεια των αερολιμενικών εγκαταστάσεων και, κατά συνέπεια, δεν στηρίζει δραστηριότητες οικονομικής φύσεως. Το Βέλγιο παραπέμπει στην απόφαση «Charleroi», στην οποία η Επιτροπή έκρινε ότι η χρηματοδότηση από την περιφέρεια της Βαλλωνίας ορισμένων δραστηριοτήτων οι οποίες εμπίπτουν σε προνομίες δημόσιας εξουσίας στον αερολιμένα Charleroi δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, ιδίως λόγω της μη οικονομικής φύσης των δραστηριοτήτων αυτών. Η Brussels Airlines υποστήριξε παρόμοια επιχειρήματα.
- (131) Η Επιτροπή δεν αμφισβητεί ότι το Βέλγιο θα μπορούσε ενδεχομένως να χορηγήσει αποζημιώσεις στην BAC για τις δραστηριότητες ασφαλείας που πραγματοποιεί στον αερολιμένα Bruxelles-National, εφόσον μια τέτοια αποζημίωση μπορεί να μην χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση υπέρ της BAC. Ωστόσο, το αντικείμενο της παρούσας διαδικασίας δεν είναι επιδότηση που καταβλήθηκε στην BAC, αλλά επιδότηση που δόθηκε στις αεροπορικές εταιρείες.
- (132) Εν προκειμένω, πρέπει να σημειωθεί ότι στο βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014 προβλέπεται ότι η BAC μετακυλιει το σύνολο της επιδότησης που λαμβάνει στις αεροπορικές εταιρείες που μετέφεραν περισσότερους από 400 000 αναχωρούντες επιβάτες το 2012. Ως εκ τούτου, η επιδότηση που προβλέπεται από το βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014 παρέχει πλεονέκτημα στις αεροπορικές εταιρείες που μετέφεραν περισσότερους από 400 000 αναχωρούντες επιβάτες το 2012, μέσω του μηχανισμού αναδιανομής που συστάθηκε με το άρθρο 2 του εν λόγω βασιλικού διατάγματος.
- (133) Οι επιδοτήσεις που εισέπραξαν οι αεροπορικές εταιρείες από την BAC δυνάμει του άρθρου 2 του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 έχουν στόχο να τους επιστραφεί μέρος των τελών ασφαλείας που οφείλουν στην BAC. Το τέλος ασφαλείας είναι ένα από τα αερολιμενικά τέλη μέσω των οποίων οι αεροπορικές εταιρείες αποζημιώνουν την BAC για την πρόσβαση στις αερολιμενικές υποδομές και την παροχή υπηρεσιών εδάφους. Πρόκειται, συνεπώς, για

⁽²⁷⁾ Βλέπε, για παράδειγμα, απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Ιανουαρίου 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, σκέψη 129.

⁽²⁸⁾ Βλέπε αποφάσεις του Δικαστηρίου της 18ης Ιουνίου 1998, Επιτροπή κατά Ιταλία, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, σκέψη 36· απόφαση της 23ης Απριλίου 1991, Höfner and Elser, C-41/90, ECLI:CU:C:1991:161, σκέψη 21· απόφαση της 16ης Νοεμβρίου 1995, Fédération Française des Sociétés d'Assurances κατά Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, σκέψη 14, και απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 1997, C-55/96, Job Centre, ECLI:EU:C:1997:603, σκέψη 21.

⁽²⁹⁾ Αποφάσεις του Δικαστηρίου της 16ης Ιουνίου 1987, Επιτροπή κατά Ιταλία, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, σκέψη 7, και της 18ης Ιουνίου 1998, Επιτροπή κατά Ιταλία, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, σκέψη 36.

μια από τις συνιστώσες της τιμής εμπορικών υπηρεσιών, που καθορίζεται από ιδιωτικό φορέα που παρέχει τις εν λόγω υπηρεσίες. Επιπλέον, το τέλος ασφαλείας είναι ένα ποσό που χρεώνεται για κάθε μεταφερόμενο αναχωρούντα επιβάτη από την αεροπορική εταιρεία. Επομένως, είναι προφανές ότι οι εν λόγω επιδοτήσεις χρηματοδοτούν δραστηριότητες εμπορικής μεταφοράς επιβατών, οι οποίες, όπως έχει εξηγήσει η Επιτροπή στο σημείο 27 των κατευθυντήριων γραμμών της για τις αεροπορικές μεταφορές, συνιστούν οικονομικές δραστηριότητες. Σε καμία περίπτωση δεν πρόκειται για αντιστάθμιση του κόστους με το οποίο θα έπρεπε να επιβαρυνθούν οι αεροπορικές εταιρείες όταν εκτελούν δραστηριότητες που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους κατά την άσκηση της δημόσιας εξουσίας.

- (134) Στην απόφαση «Charleroi», η Επιτροπή εξέτασε τη χρηματοδότηση δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους κατά την άσκηση της δημόσιας εξουσίας, οι οποίες πραγματοποιούνται από τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα Charleroi. Η Επιτροπή δεν εξέτασε μηχανισμό αναδιανομής στις αεροπορικές εταιρείες, όπως ο μηχανισμός που συστάθηκε με το άρθρο 2 του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014. Εξάλλου, δεν κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ενδεχόμενες χρηματοδοτήσεις που λαμβάνουν οι αεροπορικές εταιρείες δεν χαρακτηρίζονται ως κρατικές ενισχύσεις λόγω του ότι χρηματοδοτούν μη οικονομικές δραστηριότητες. Η απόφαση «Charleroi» δεν έχει επομένως σημασία για την ανάλυση του μέτρου που αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας απόφασης.
- (135) Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι το εξεταζόμενο μέτρο, ήτοι η επιδότηση υπέρ των αεροπορικών εταιρειών που χορηγήθηκε δυνάμει του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014, χρηματοδοτεί οικονομική δραστηριότητα, και συγκεκριμένα την εμπορική μεταφορά επιβατών. Οι δικαιούχοι της επιδότησης, που είναι αεροπορικές εταιρείες, είναι προδήλως επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.1.2. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο κράτος

- (136) Η επιδότηση χορηγείται δυνάμει βασιλικού διατάγματος που εγκρίθηκε από το υπουργικό συμβούλιο. Στο άρθρο 6 του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 ορίζεται ότι ο υπουργός στις αρμοδιότητες του οποίου περιλαμβάνεται η αεροναυτιλία είναι υπεύθυνος για την εκτέλεση του διατάγματος.
- (137) Εξάλλου, η επιδότηση χρηματοδοτείται από πόρους που προέρχονται από τον προϋπολογισμό του βελγικού κράτους. Το άρθρο 3 του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 ορίζει συγκεκριμένα: «Η επιδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 1 καταλογίζεται στο βασικό κονδύλιο 52.60.31.32.01 «Ενίσχυση του κλάδου της αεροναυτιλίας», [...] του προϋπολογισμού του Service public fédéral Mobilité et Transport (Ομοσπονδιακή Δημόσια Υπηρεσία Κινητικότητας και Μεταφορών) για το οικονομικό έτος 2014.».
- (138) Επιπλέον, το άρθρο 2 του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 επιβάλλει στην BAC την αναδιανομή του συνόλου της επιδότησης που έλαβε από το κράτος σε ορισμένες αεροπορικές εταιρείες, με συγκεκριμένα ποσά για κάθε αεροπορική εταιρεία σύμφωνα με μέθοδο που καθορίζεται εξολοκλήρου από το βασιλικό διάταγμα. Η διάταξη αυτή δεν αφήνει στην BAC καμία διακριτική ευχέρεια ως προς την επιλογή των δικαιούχων αεροπορικών εταιρειών και τα ποσά που κατανέμονται σε καθεμία από αυτές. Ως εκ τούτου, οι πληρωμές που έγιναν από την BAC υπέρ των αεροπορικών εταιρειών δυνάμει του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 πρέπει να θεωρηθεί ότι καταλογίζονται στο κράτος και χρηματοδοτούνται από κρατικούς πόρους, χωρίς το συμπέρασμα αυτό να κλονίζεται από το γεγονός ότι η BAC είναι εταιρεία το 75 % των μετοχών της οποίας κατέχουν ιδιώτες επενδυτές. ⁽³⁰⁾
- (139) Εξάλλου, πρέπει να επισημανθεί ότι οι μόνες πληρωμές κατ' εφαρμογή του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 έγιναν χωρίς να ακολουθηθούν επακριβώς οι λεπτομερείς κανόνες εφαρμογής που προβλέπονταν αρχικά από το διάταγμα. Πράγματι, τα οφειλόμενα ποσά σε κάθε αεροπορική εταιρεία, τα οποία υπολογίστηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 του εν λόγω βασιλικού διατάγματος, καταβλήθηκαν απευθείας από το κράτος στις εταιρείες που πληρούσαν τα κριτήρια που προβλέπει το άρθρο 2 εδάφιο 1^ο του εν λόγω βασιλικού διατάγματος, χωρίς να μεταβιβαστούν μέσω της BAC. Έτσι, στις 22 Σεπτεμβρίου 2014, το βελγικό κράτος κατέβαλε απευθείας τα ακόλουθα ποσά στις αεροπορικές εταιρείες: 16 779 819 EUR (Brussels Airlines), 2 143 621 EUR (TUI Airlines Belgium), 76 560 EUR (Thomas Cook Airlines Belgium). Είναι προφανές ότι αυτές οι άμεσες πληρωμές καταλογίζονται στο κράτος και ότι χρηματοδοτούνται από κρατικούς πόρους.
- (140) Βάσει των στοιχείων αυτών, πρέπει να συναχθεί ότι ο μηχανισμός επιδοτήσεων υπέρ αεροπορικών εταιρειών που συστάθηκε με το άρθρο 2 του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 καταλογίζεται στο κράτος και χορηγείται από το Βέλγιο μέσω κρατικών πόρων κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.1.3. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (141) Για να εκτιμηθεί κατά πόσον ένα κρατικό μέτρο συνιστά ενίσχυση σε επιχείρηση, πρέπει να διαπιστωθεί εάν η εν λόγω επιχείρηση αποκομίζει οικονομικό πλεονέκτημα που της επιτρέπει να αποφύγει δαπάνες τις οποίες θα έπρεπε κανονικά να καλύψει με δικούς της πόρους ή εάν επωφελείται από πλεονέκτημα το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς. ⁽³¹⁾

⁽³⁰⁾ Βλέπε π.χ. απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Ιουλίου 2008, Essent Netwerk Noord, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, σκέυεις 58 ως 74.

⁽³¹⁾ Βλέπε ιδίως απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Φεβρουαρίου 1990, Γαλλία κατά Επιτροπής, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, σκέψη 41.

- (142) Αυτό που έχει σημασία είναι μόνο το αποτέλεσμα του μέτρου στην επιχείρηση και όχι η αιτία ούτε ο στόχος της κρατικής παρέμβασης ⁽³²⁾. Πλεονέκτημα υπάρχει κάθε φορά που η οικονομική κατάσταση μιας επιχείρησης βελτιώνεται ως αποτέλεσμα της κρατικής παρέμβασης υπό όρους που διαφέρουν από τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς ⁽³³⁾. Για να εκτιμηθεί η ύπαρξη πλεονεκτήματος, θα πρέπει να συγκριθεί η οικονομική κατάσταση της επιχείρησης μετά τη λήψη του μέτρου με την αντίστοιχη οικονομική της κατάσταση εάν δεν είχε ληφθεί το μέτρο ⁽³⁴⁾. Δεδομένου ότι αυτό που έχει σημασία είναι μόνο το αποτέλεσμα του μέτρου στην επιχείρηση, δεν έχει σημασία εάν το πλεονέκτημα είναι υποχρεωτικό για την επιχείρηση από την άποψη ότι δεν θα μπορούσε να το αποφύγει ή να το αρνηθεί. ⁽³⁵⁾
- (143) Κατ' εφαρμογή του άρθρου 2 του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014, η BAC οφείλει να αναδιανείμει την επιδότηση που έλαβε από το κράτος στους χρήστες του αερολιμένα Bruxelles-National που μετέφεραν περισσότερους από 400 000 αναχωρούντες επιβάτες μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου και της 31ης Δεκεμβρίου 2012, εξαιρουμένων των διερχόμενων και μετεπιβιβαζόμενων επιβατών, σύμφωνα με λεπτομερείς κανόνες εφαρμογής που ορίζονται στο εν λόγω άρθρο. Οι πληρωμές αυτές συνίστανται στην επιστροφή μέρους των τελών ασφαλείας που οφείλει στην BAC καθεμία από τις ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες, όπως αποδεικνύεται από τον υπολογισμό στις αιτιολογικές σκέψεις 39 ως 41. Το τέλος ασφαλείας είναι μέρος των αερολιμενικών τελών που καθορίζονται από την BAC και χρεώνονται στις αεροπορικές εταιρείες σε αντάλλαγμα για την παροχή εμπορικών υπηρεσιών, κυρίως την πρόσβαση στις αερολιμενικές υποδομές που είναι αναγκαίες για να παρέχουν οι αεροπορικές εταιρείες τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών. Επιπλέον, το τέλος αυτό εκφράζεται ως ποσό που χρεώνεται ανά μεταφερόμενο αναχωρούντα επιβάτη και, άρα, απορρέει απευθείας από τις δραστηριότητες εμπορικής μεταφοράς επιβατών των αεροπορικών εταιρειών. Αποτελεί λοιπόν μέρος του κόστους που βαρύνει τις αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα Bruxelles-National υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς. Συνεπώς, το εν λόγω μέτρο επιτρέπει στις συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες να αποφύγουν δαπάνες τις οποίες θα έπρεπε κανονικά να καλύψουν με δικούς τους πόρους και τους προσφέρει πλεονέκτημα το οποίο δεν θα είχαν αποκομίσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς.
- (144) Σύμφωνα με το Βέλγιο, για να εκτιμηθεί η ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος εν προκειμένω, πρέπει να γίνει σύγκριση μεταξύ του μέτρου που αποτελεί το αντικείμενο της διαδικασίας και μιας ανάλογης κατάστασης στο Βέλγιο. Το Βέλγιο υπογραμμίζει εν προκειμένω ότι, μέχρι τη θέσπιση του επίδικου μέτρου, μόνο ο αερολιμένας Bruxelles-National χρέωνε στους χρήστες του τέλος το οποίο κάλυπτε τις δαπάνες ασφαλείας που προέκυπταν από τη χρήση του αερολιμένα, χωρίς κρατική παρέμβαση. Κατά το Βέλγιο, αυτό διέκρινε τον αερολιμένα Bruxelles-National από την κατάσταση των άλλων αερολιμένων, που βρίσκονται στην περιφέρεια της Βαλλωνίας και την περιφέρεια της Φλάνδρας, όπου το σύνολο των δαπανών που συνδέονται με τις υπηρεσίες ασφαλείας και προστασίας των αερολιμένων καλύπτονται από τις αντίστοιχες περιφέρειες. Το Βέλγιο παραπέμπει συναφώς στην απόφαση «Charleroi» και ιδίως στις αιτιολογικές σκέψεις 269 και 270. Βάσει των σημείων 54 ως 60 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, όσον αφορά την εφαρμογή της αρχής του φορέα της οικονομίας της αγοράς στα μέτρα που λαμβάνονται υπέρ των αεροπορικών εταιρειών, και τη χρήση μεθόδων για τη σύγκριση μεταξύ αερολιμένων για τον σκοπό αυτό, το Βέλγιο καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το επίδικο μέτρο δεν παρέχει κανένα οικονομικό πλεονέκτημα στις εν λόγω αεροπορικές εταιρείες. Η Brussels Airlines παρουσίασε παρεμφερή επιχειρήματα, υπογραμμίζοντας ότι στον αερολιμένα Charleroi δεν χρεώνεται τέλος ασφαλείας στις αεροπορικές εταιρείες.
- (145) Η Επιτροπή δεν συμμερίζεται τη θέση του Βελγίου σχετικά με την εφαρμοστέα μέθοδο για να εκτιμηθεί η ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος στην παρούσα υπόθεση. Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι το απόσπασμα των κατευθυντήριων γραμμών στο οποίο παραπέμπει το Βέλγιο αφορά την ανάλυση της συμπεριφοράς ενός φορέα διαχείρισης αερολιμένα προς μία ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν τα τέλη που χρεώνονται από τον εν λόγω φορέα διαχείρισης είναι σύμφωνα με την αρχή του φορέα της οικονομίας της αγοράς. Το υπό εξέταση μέτρο δεν εμπίπτει σε αυτό το πλαίσιο, δεδομένου ότι πρόκειται για μέτρο μερικής επιστροφής από το κράτος τελών που χρεώνονται από ιδιώτη φορέα διαχείρισης αερολιμένα σε τρεις συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες.
- (146) Επιπλέον, για τις αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο Βέλγιο, οι συνήθεις συνθήκες της αγοράς αντιστοιχούν σε μια κατάσταση στην οποία αναλαμβάνουν εξολοκλήρου την οικονομική επιβάρυνση που προκύπτει από τα αερολιμενικά τέλη που τους χρεώνονται, ανεξάρτητα από τις διαφορές μεταξύ των εν λόγω τελών, τα επίπεδα των οποίων καθορίζονται από τους διάφορους φορείς διαχείρισης αερολιμένων βάσει πολλαπλών παραγόντων, όπως οι αντίστοιχες εμπορικές πολιτικές τους, τα επίπεδα του αντίστοιχου κόστους, το περιφερειακό ή εθνικό κανονιστικό πλαίσιο εντός του οποίου πρέπει να καθορίζουν τα εν λόγω τέλη, ή ακόμη ο βαθμός στον οποίον οφείλουν να επιμίσθωνται την οικονομική επιβάρυνση δραστηριοτήτων οι οποίες εμπίπτουν στην άσκηση της δημόσιας εξουσίας. Οι συνήθεις συνθήκες της αγοράς δεν προϋποθέτουν την ομοιομορφία των αερολιμενικών τελών στους διάφορους βελγικούς αερολιμένες, ακόμη κι αν υποτεθεί ότι οι αερολιμένες αυτοί είναι επαρκώς συγκρίσιμοι ώστε να μπορεί να

⁽³²⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Ιουλίου 1974, Ιταλία κατά Επιτροπής, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, σκέψη 27.

⁽³³⁾ Ο όρος «κρατική παρέμβαση» δεν αναφέρεται μόνο στις πράξεις αλλά και στις παραλείψεις του κράτους, δηλαδή όταν οι αρχές δεν λαμβάνουν μέτρα σε ορισμένες περιπτώσεις, παραδείγματος χάριν για να απαιτήσουν την εισπραξη οφειλών. Βλέπε π.χ. απόφαση του Δικαστηρίου της 12ης Οκτωβρίου 2000, Magefesa, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, σκέψεις 19 και 20.

⁽³⁴⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Ιουλίου 1974, Ιταλία κατά Επιτροπής, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, σκέψη 13.

⁽³⁵⁾ Απόφαση 2004/339/ΕΚ της Επιτροπής, της 15ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τα μέτρα που έλαβε η Ιταλία υπέρ της RAI SpA (EE L 119 της 23.4.2004, σ. 1), αιτιολογική σκέψη 69· προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Fennelly της 26ης Νοεμβρίου 1998, Γαλλία κατά Επιτροπής, C-251/97, ECLI:EU:C:1998:572, σκέψη 26.

εφαρμοστεί η μεθοδολογία που προτείνεται στα σημεία 54 ως 60 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, πράγμα που δεν επιχειρήσε να αποδείξει το Βέλγιο. Συνεπώς, μια επιδότηση που αποσκοπεί στην προσέγγιση των τελών που χρεώνονται σε ένα βελγικό αερολιμένα με τα τέλη που χρεώνονται σε άλλους βελγικούς αερολιμένες δεν μπορεί για τον λόγο αυτόν και μόνο να αποφύγει να χαρακτηριστεί ως οικονομικό πλεονέκτημα.

- (147) Εξάλλου, η παραπομπή του Βελγίου στις αιτιολογικές σκέψεις 269 και 270 της απόφασης «Charleroi» δεν φαίνεται να έχει σημασία. Στις εν λόγω αιτιολογικές σκέψεις, η Επιτροπή δεν λαμβάνει θέση, αλλά συνοψίζει τα σχόλια του Βελγίου σχετικά με τις παρατηρήσεις που έχουν ληφθεί από ενδιαφερομένους τρίτους στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας εξέτασης για τον αερολιμένα Charleroi. Εξάλλου, οι εν λόγω αιτιολογικές σκέψεις αφορούν την επιλογή των βελγικών δημόσιων αρχών να αναλάβουν ή να μην αναλάβουν την εκτέλεση ή τη χρηματοδότηση δραστηριοτήτων οι οποίες πραγματοποιούνται από τους φορείς διαχείρισης αερολιμένα και εμπίπτουν, κατά την άποψη των αρχών αυτών, στην άσκηση της δημόσιας εξουσίας. Το ζήτημα αυτό δεν έχει σημασία για την ανάλυση του μέτρου που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας εξέτασης. Όπως προαναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 131 της παρούσας απόφασης, η Επιτροπή δεν αμφισβητεί τη δυνατότητα του ομοσπονδιακού κράτους να χορηγεί αποζημιώσεις για τα έξοδα που βαρύνουν την BAC σε σύνδεση με τις δραστηριότητες της για την ασφάλεια, αλλά προσπαθεί να διαπιστώσει εάν ο μηχανισμός αναδιανομής της επιδότησης που θεσπίστηκε με το βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014 υπέρ των αεροπορικών εταιρειών παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στις εν λόγω εταιρείες.
- (148) Προκύπτει από τα ανωτέρω ότι τα επιχειρήματα που προέβησαν το Βέλγιο και η Brussels Airlines δεν είναι ικανά να θέσουν υπό αμφισβήτηση το συμπέρασμα ότι το υπό εξέταση μέτρο επιτρέπει στις συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες να αποφύγουν δαπάνες τις οποίες θα έπρεπε κανονικά να καλύψουν με δικούς τους πόρους υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς.
- (149) Επιπλέον, εάν υποθεθεί ότι η BAC ελάμβανε επιδότηση υπό τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 1 του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014, χωρίς η εν λόγω επιδότηση να συνοδεύεται από υποχρέωση αναδιανομής στις αεροπορικές εταιρείες, είναι σχεδόν απίθανο η BAC να είχε μετακυλήσει το πλεονέκτημα αυτής της επιδότησης στο τέλος ασφαλείας που χρεώνεται στις αεροπορικές εταιρείες κατά τρόπο πανομοιότυπο με αυτόν που προβλέπει το άρθρο 2 του εν λόγω βασιλικού διατάγματος.
- (150) Κατ' αρχάς, δεν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι υπό την επίδραση μιας τέτοιας επιδότησης η BAC θα προέβαινε σε μείωση του τέλους ασφαλείας ή σε επιστροφή μέρους αυτού. Η BAC θα μπορούσε να διαθέσει την επιδότηση για τη χρηματοδότηση πρόσθετων επενδύσεων στον τομέα της ασφαλείας, που δεν προβλέπονταν στο ήδη υφιστάμενο πρόγραμμα επενδύσεων. Σε μια τέτοια περίπτωση, η BAC δεν θα είχε κανένα λόγο να μειώσει το τέλος ασφαλείας ή να επιστρέψει μέρος αυτού. Εξάλλου, όπως επισημαίνεται στο σημείο 2.1.3, το τιμολογιακό σύστημα και ο τύπος για τον έλεγχο των τιμών ορίζονται από την BAC για ρυθμιστική περίοδο πέντε ετών. Το βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014 εκδόθηκε κατά τη ρυθμιστική περίοδο 2011-2015. Είναι απίθανο ότι, λόγω της επιδότησης, η BAC θα μπορούσε ή θα έβρισκε κίνητρο για να προτείνει τη μείωση ή τη μερική επιστροφή του τέλους ασφαλείας πριν από τη λήξη αυτής της ρυθμιστικής περιόδου, ήτοι δύο σχεδόν έτη μετά την έκδοση του βασιλικού διατάγματος.
- (151) Επιπλέον, ακόμη και αν υποθεθεί ότι, υπό την επίδραση μιας τέτοιας επιδότησης, η BAC θα μπορούσε και θα έκρινε ευκαίω να επωφεληθούν οι αεροπορικές εταιρείες από το πλεονέκτημα αυτής της επιδότησης με τη μείωση ή τη μερική επιστροφή του τέλους ασφαλείας, είναι εύλογο να υποθεθεί ότι θα το είχε πράξει κατά τρόπο ομοιόμορφο για όλους τους χρήστες του αερολιμένα Bruxelles-National. Πράγματι, το τέλος ασφαλείας είναι επί του παρόντος ένα κατ' αποκοπή ποσό που χρεώνεται για κάθε αναχωρούντα επιβάτη ανεξαρτήτως της κατηγορίας επιβατών. Μια επιδότηση που μειώνει το κόστος της ασφαλείας της BAC θα έπρεπε, συνεπώς, να οδηγήσει λογικά σε μείωση αυτού του κατ' αποκοπή ποσού, που θα ήταν επωφελής για όλες τις αεροπορικές εταιρείες αναλογικά με τον αριθμό των αναχωρούντων επιβατών που θα μετέφερε η κάθε εταιρεία από τον αερολιμένα Bruxelles-National. Εντούτοις, ο μηχανισμός που προβλέπεται στο άρθρο 2 του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 οδήγησε σε τελείως διαφορετικό αποτέλεσμα. Ειδικότερα, κατ' εφαρμογή του εν λόγω μηχανισμού, πολλοί από τους χρήστες του αερολιμένα Bruxelles-National δεν δικαιούνται καμία μερική επιστροφή του τέλους ασφαλείας, ενώ μόνο τρεις αεροπορικές εταιρείες μοιράζονται μεταξύ τους τον διαθέσιμο προϋπολογισμό των 19 000 000 EUR ετησίως.
- (152) Συνεπώς, ο μηχανισμός αναδιανομής τροποποιεί τις οικονομικές επιβαρύνσεις οι οποίες βαρύνουν τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα Bruxelles-National προς όφελος των τριών αεροπορικών εταιρειών που επωφελούνται του μηχανισμού αυτού, σε σύγκριση με μια υποθετική κατάσταση στην οποία η BAC θα ελάμβανε επιδότηση υπό τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 1 του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014, χωρίς η εν λόγω επιδότηση να συνοδεύεται από υποχρέωση αναδιανομής στις αεροπορικές εταιρείες.
- (153) Εξάλλου, το μέτρο δεν μπορεί να θεωρηθεί οικονομική αντιστάθμιση που παρέχει το κράτος στις ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες για την παροχή οποιασδήποτε υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος, δεδομένου ότι το Βέλγιο δεν επικαλέστηκε την ύπαρξη μιας τέτοιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος που έχει ανατεθεί στις ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες. Συνεπώς το μέτρο δεν μπορεί να θεωρηθεί απαλλαγμένο από οικονομικό πλεονέκτημα δυνάμει της απόφασης Altmark.⁽³⁶⁾

⁽³⁶⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, σκέψεις 87-93.

- (154) Από το σύνολο των προεκτεθέντων συνάγεται ότι το επίμαχο μέτρο παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα σε αεροπορικές εταιρείες.
- (155) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στις 26 Αυγούστου 2014 ο δικτυακός τόπος του κ. Melchior Wathelet, τότε αντιπροέδρου της κυβέρνησης και πρώην υφυπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας, Κινητικότητας και Θεσμικών Μεταρρυθμίσεων, ανέφερε ότι «η υπουργική επιτροπή περιορισμένης σύνθεσης αποφάσισε τον Δεκέμβριο του 2012 να χορηγήσει ποσό 20 000 000 EUR ετησίως για να στηρίξει τις βελγικές αεροπορικές εταιρείες [...]». Στις 27 Αυγούστου 2014 η κυρία Catherine Fonck, τότε υφυπουργός Κινητικότητας, δήλωσε τα εξής: «Υπάρχει απόφαση της κυβέρνησης και είναι πολύ σαφής. Οι επιδοτήσεις στις αεροπορικές εταιρείες μέσω του αερολιμένα των Βρυξελλών πρέπει να καταβληθούν». Από αυτές τις υπουργικές δηλώσεις προκύπτει το συμπέρασμα ότι ο αναδιανεμητικός μηχανισμός που θεσπίστηκε με το άρθρο 2 του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στις συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες και μπορεί ακόμη και να υποστηριχθεί ότι η παροχή τέτοιου πλεονεκτήματος στις εν λόγω αεροπορικές εταιρείες ενδέχεται να αποτελέσει τον κύριο στόχο του βασιλικού διατάγματος.
- (156) Απομένει να διαπιστωθεί εάν το οικονομικό πλεονέκτημα που προσδιορίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 141 ως 154 είναι επιλεκτικό.

7.1.4. Επιλεκτικότητα

- (157) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, για να χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση, ένα κρατικό μέτρο πρέπει κυρίως να ευνοεί «ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής». Επομένως, μόνον τα μέτρα που παρέχουν πλεονέκτημα με επιλεκτικό τρόπο σε ορισμένες επιχειρήσεις ή κατηγορίες επιχειρήσεων ή σε ορισμένους κλάδους της οικονομίας είναι πιθανόν να αποτελούν κρατικές ενισχύσεις.
- (158) Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι, σύμφωνα με το βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014, το μέτρο δεν μπορεί να ωφελήσει παρά μόνο τις τρεις αεροπορικές εταιρείες που μετέφεραν περισσότερους από 400 000 αναχωρούντες επιβάτες από τον αερολιμένα Bruxelles-National το 2012, ήτοι Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium και Thomas Cook Airlines Belgium, δηλαδή ένα υποσύνολο των αεροπορικών εταιρειών που μεταφέρουν πραγματικά ή δυνητικά επιβάτες οι οποίοι αναχωρούν από τον αερολιμένα Bruxelles-National. Άρα, κατά τη στιγμή της έκδοσης του βασιλικού διατάγματος, οι μόνοι δυνητικοί δικαιούχοι του μέτρου μπορούσαν κάλλιστα να προσδιοριστούν και αποτελούσαν ένα κλειστό υποσύνολο των αεροπορικών εταιρειών που μεταφέρουν επιβάτες που αναχωρούν από τον αερολιμένα Bruxelles-National, οριζόμενο αποκλειστικά βάσει των στοιχείων που αφορούσαν το έτος 2012, τα οποία ήταν διαθέσιμα κατά τη στιγμή της έκδοσης του βασιλικού διατάγματος. Όμως, ένα οικονομικό πλεονέκτημα που χορηγείται σε ένα κλειστό σύνολο επιχειρήσεων οι οποίες μπορούν κάλλιστα να προσδιοριστούν κατά τη στιγμή της χορήγησης, είναι αναπόφευκτα επιλεκτικό, τόσο *de jure* όσο και *de facto*.
- (159) Το υπό εξέταση μέτρο παρέχει, συνεπώς, επιλεκτικό πλεονέκτημα στις αεροπορικές εταιρείες που επωφελούνται από αυτό. Το συμπέρασμα αυτό δεν θα μπορούσε να αντικρούσει τη συλλογιστική που ακολούθησε το Δικαστήριο στην απόφασή του της 21ης Δεκεμβρίου 2016 στην υπόθεση *Hansestadt Lübeck* ⁽³⁷⁾, για τους λόγους που εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 161 και 162.
- (160) Στην απόφαση αυτή το Δικαστήριο εξέτασε τους όρους υπό τους οποίους ένας κανονισμός που καθόριζε το ύψος των αερολιμενικών τελών στον αερολιμένα του Lübeck μπορούσε να συνεπάγεται επιλεκτικό πλεονέκτημα. Έκρινε ότι το κατάλληλο πλαίσιο αναφοράς για την ανάλυση του κριτηρίου της επιλεκτικότητας του επίδικου κανονισμού ήταν το πλαίσιο του καθεστώτος αερολιμενικών τελών που ισχύουν στον αερολιμένα του Lübeck ⁽³⁸⁾. Ως εκ τούτου, εντός του συνόλου που απαρτίζεται από τους υφιστάμενους και δυνητικούς χρήστες του αερολιμένα του Lübeck είναι σκόπιμο να εξεταστεί εάν ο επίδικος κανονισμός παρέχει πλεονέκτημα σε ορισμένες επιχειρήσεις έναντι άλλων και, ενδεχομένως, να διαπιστωθεί εάν η χορήγηση του πλεονεκτήματος αιτιολογείται από τη φύση και την οικονομία του συστήματος στο οποίο εντάσσεται το εν λόγω μέτρο.
- (161) Το υπό εξέταση μέτρο διαφέρει από το επίδικο μέτρο στην υπόθεση *Hansestadt Lübeck*, καθόσον δεν συνίσταται στο να ρυθμίσει τα αερολιμενικά τέλη που εφαρμόζονται στο σύνολο των χρηστών του αερολιμένα Bruxelles-National, που αποτελούν μια ανοικτή ομάδα, αλλά χορηγεί επιδότηση σε κλειστή υποομάδα του συνόλου αυτού. Ειδικότερα, αποκλείεται από την ευεργεσία του μέτρου κάθε αεροπορική εταιρεία που μετέφερε λιγότερους από 400 000 αναχωρούντες επιβάτες από τον αερολιμένα Bruxelles-National το 2012, ανεξαρτήτως του αριθμού και της κατηγορίας επιβατών που μεταφέρει κατά την περίοδο εφαρμογής του μέτρου. Το μοντέλο ανάλυσης της επιλεκτικότητας που υιοθέτησε το Δικαστήριο στην υπόθεση *Hansestadt Lübeck* δεν μπορεί, άρα, να εφαρμοστεί στο υπό εξέταση μέτρο.

⁽³⁷⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Δεκεμβρίου 2016, Επιτροπή κατά *Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971.

⁽³⁸⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Δεκεμβρίου 2016, Επιτροπή κατά *Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, σκέψη 62.

- (162) Ωστόσο, ακόμη και αν υποθεθεί ότι ο μηχανισμός αναδιανομής που θέσπισε το άρθρο 2 εδάφιο 1^ο του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 μπορεί να θεωρηθεί ως μέτρο για τον καθορισμό των αερολιμενικών τελών του αερολιμένα Bruxelles-National και ότι ο τυχόν επιλεκτικός χαρακτήρας του μέτρου θα πρέπει να εξεταστεί λαμβάνοντας ως ομάδα αναφοράς το σύνολο των υφιστάμενων και δυνητικών χρηστών του αερολιμένα Bruxelles-National, το μέτρο εξακολουθεί να είναι επιλεκτικό, όπως θα αποδειχθεί στις αιτιολογικές σκέψεις 163 ως 192.
- (163) Στην περίπτωση που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 162, θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι το κατάλληλο πλαίσιο αναφοράς για την εκτίμηση του τυχόν επιλεκτικού χαρακτήρα του επίδικου μέτρου αποτελείται από το σύστημα αερολιμενικών τελών που ισχύει στον αερολιμένα Bruxelles-National και το καθεστώς χρηματοδότησης των δραστηριοτήτων ασφαλείας του αερολιμένα. Επιπλέον, εντός της ομάδας που απαρτίζεται από τους υφιστάμενους και δυνητικούς χρήστες του αερολιμένα Bruxelles-National θα πρέπει να εξεταστεί η ύπαρξη διαφορών στη μεταχείριση που απορρέουν από το υπό εξέταση μέτρο, καθώς και η ενδεχόμενη αιτιολόγησή τους. Αυτή είναι, τουλάχιστον σιωπηρά, η προσέγγιση που ακολούθησε το Βέλγιο κατά τη διάρκεια της διαδικασίας. Πράγματι, το Βέλγιο προέβαλε διάφορες αιτιολογίες για ορισμένες πτυχές του μέτρου που συνεπάγονται διαφορές στη μεταχείριση των υφιστάμενων και δυνητικών χρηστών του εθνικού αερολιμένα Βρυξελλών, κυρίως δε για το κατώτατο όριο των 400 000 επιβατών και για τη χρήση στοιχείων του έτους 2012 για τον προσδιορισμό των δικαιούχων επιχειρήσεων. Για τους λόγους που εκτίθενται στην αιτιολογική σκέψη 161, η Επιτροπή εκτιμά ότι η μέθοδος αυτή δεν μπορεί να εφαρμοστεί στην προκειμένη περίπτωση. Εξάλλου, όπως αποδεικνύεται στις αιτιολογικές σκέψεις 164 ως 192, η εφαρμογή αυτής της μεθόδου θα οδηγούσε στο συμπέρασμα ότι το μέτρο είναι επιλεκτικό.
- (164) Εάν εφαρμοστεί η μέθοδος που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 162, με το πλαίσιο αναφοράς που καθορίζεται όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 163, θα πρέπει να σημειωθεί ότι το μέτρο παρέχει πλεονέκτημα σε ορισμένες επιχειρήσεις έναντι άλλων που βρίσκονται σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση. Πράγματι, όλες οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν πτήσεις από τον αερολιμένα Bruxelles-National βρίσκονται σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση, δεδομένου ότι υπόκεινται στο ίδιο σύστημα αερολιμενικών τελών και ιδίως στην καταβολή τέλους ασφαλείας που εκφράζεται ως κατ' αποκοπή ποσό που χρεώνεται για κάθε αναχωρούντα επιβατή ανεξαρτήτως της κατηγορίας ή του αριθμού επιβατών. Εντούτοις, ενώ ορισμένοι χρήστες δικαιούνται μερική επιστροφή του τέλους ασφαλείας που καταβάλλουν, συγκεκριμένα αυτοί που πληρούν το κριτήριο του άρθρου 2 εδάφιο 1^ο του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014, άλλοι χρήστες δεν δικαιούνται καμία επιστροφή.
- (165) Μένει να διαπιστωθεί εάν αυτή η διαφορά στη μεταχείριση αιτιολογείται από τη φύση και την οικονομία του συστήματος στο οποίο εντάσσεται το υπό εξέταση μέτρο. Είναι σκόπιμο, εν προκειμένω, να υπενθυμιστεί ο σκοπός του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 που θέσπισε το επίδικο μέτρο. Σύμφωνα με την ίδια τη διατύπωσή του, πρόκειται για μέτρο στήριξης των υποδομών που συνδέονται με την ασφάλεια στον αερολιμένα Bruxelles-National. Είναι σκόπιμο επίσης να υπενθυμιστεί ότι, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες, είναι αρμοδιότητα της BAC να καθορίζει το ύψος των αερολιμενικών τελών, εντός των ορίων του κανονιστικού πλαισίου που περιγράφεται στην ενότητα 2.1.3. Πράγματι, δύναμι των διατάξεων που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 25, η BAC καθορίζει, κατόπιν διαβούλευσης με τους χρήστες του αερολιμένα, το σύστημα τιμολόγησης και τον τύπο για τον έλεγχο των τιμών, τα οποία θεωρείται ότι συμφωνούνται μεταξύ των μερών εάν κανένας χρήστης δεν κοινοποιήσει την αιτιολογημένη διαφωνία του. Η οικονομική ρυθμιστική αρχή δύναται να απαιτεί ορισμένες προσαρμογές ή τροποποιήσεις του μαθηματικού τύπου για την εποπτεία των τιμών ή του τιμολογιακού συστήματος σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των μερών, δύναμι του άρθρου 55 παράγραφος 4 του βασιλικού διατάγματος της 21ης Ιουνίου 2004. Ο τύπος για τον έλεγχο των τιμών και κάθε τροποποίησή του που επιβάλλει η οικονομική ρυθμιστική αρχή, καθώς και το σύστημα τιμολόγησης, υπόκεινται στην έγκριση του υπουργού που είναι αρμόδιος για την αεροναυτιλία. Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η BAC επέβαλε τέλος ασφαλείας το οποίο είχε ως στόχο να χρηματοδοτήσει τις δραστηριότητες ασφαλείας που πραγματοποιεί η BAC, τουλάχιστον μέχρι να θεσπιστεί η επιδότηση δύναμι του άρθρου 1 του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014. Τα στοιχεία που παρατίθενται στην εν λόγω αιτιολογική σκέψη αποτελούν μέρος της φύσεως και της οικονομίας του συστήματος στο οποίο εντάσσεται το υπό εξέταση μέτρο.
- (166) Το τέλος ασφαλείας εκφράζεται ως κατ' αποκοπή ποσό που χρεώνεται για κάθε αναχωρούντα επιβατή, ανεξαρτήτως της κατηγορίας των μεταφερόμενων επιβατών. Ένα μέτρο δημόσιας χρηματοδότησης των δραστηριοτήτων ασφαλείας θα έπρεπε, λοιπόν, λογικά να οδηγήσει την BAC σε μείωση του τέλους ασφαλείας με ενιαίο τρόπο, εκτός εάν χρησιμοποιούσε εξολοκλήρου την επιδότηση για να χρηματοδοτήσει πρόσθετες δαπάνες ασφαλείας. Με τον τρόπο αυτό, όλοι οι χρήστες του αερολιμένα Bruxelles-National θα επωφελούνταν από τις συνέπειες της εν λόγω χρηματοδότησης αναλογικά με τον αριθμό των αναχωρούντων επιβατών που μεταφέρουν. Όμως, το εν λόγω μέτρο έχει πολύ διαφορετικό αποτέλεσμα, έστω και μόνο λόγω του ότι πολλοί χρήστες δεν δικαιούνται καμία επιστροφή δύναμι του άρθρου 2 του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014. Το μέτρο παρεκκλίνει, άρα, χωρίς αντικειμενικό λόγο από τη γενική οικονομία του συστήματος αερολιμενικών τελών, από πολλές απόψεις. Κατ' αρχάς, είναι αποτέλεσμα μονομερούς απόφασης της ομοσπονδιακής κυβέρνησης, η οποία δεν έχει αρμοδιότητα για τον καθορισμό των αερολιμενικών τελών. Πράγματι, ο ρόλος της ομοσπονδιακής κυβέρνησης περιορίζεται στο να εγκρίνει ή όχι το τύπο για τον έλεγχο των τιμών

και το σύστημα τιμολόγησης κατά το πέρας της διαδικασίας που περιγράφεται στην ενότητα 2.1.3, η οποία διαδικασία ουδόλως τηρήθηκε για τη θέσπιση του επίδικου μέτρου. Ακολούθως, το μέτρο δεν συνάδει με τη διάρθρωση του τέλους ασφαλείας, που έχει τη μορφή ποσού ανά αναχωρούντα επιβάτη και δεν προβλέπει καμία διάκριση ανάλογα με την κατηγορία ή τον αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών. Ως εκ τούτου, οι διαφορές στη μεταχείριση που απορρέουν από το μέτρο δεν μπορούν να αιτιολογηθούν από τη φύση και την οικονομία του συστήματος στο οποίο εντάσσεται το μέτρο.

- (167) Στη συνέχεια της παρούσας απόφασης, και ως εκ περισσού, η Επιτροπή θα εξετάσει παρ' όλα αυτά τις αιτιολογίες που προβλήθηκαν από το Βέλγιο ⁽³⁹⁾ και ορισμένα τρίτα μέρη σχετικά με τις παραμέτρους προσδιορισμού των δικαιούχων του μέτρου.

Όσον αφορά τον περιορισμό του αριθμού των δικαιούχων βάσει του κατώτατου ορίου των 400 000 επιβατών ετησίως το 2012, εξαιρουμένων των διερχόμενων και μετεπιβιβαζόμενων επιβατών.

- (168) Κατά το Βέλγιο, η βασική ιδέα του μέτρου είναι να αποτυπωθεί, ανά επιβάτη, ο φθίνων χαρακτήρας του οριακού κόστους των δαπανών ασφαλείας και να αποφευχθεί έτσι η επιβάρυνση των χρηστών που συμβάλλουν περισσότερο στην αύξηση της επιβατικής κίνησης του αερολιμένα.

- (169) Όσον αφορά την επιλογή του ορίου των 400 000 επιβατών ετησίως, εξαιρουμένων των διερχόμενων και μετεπιβιβαζόμενων επιβατών, για τον προσδιορισμό των δικαιούχων, το Βέλγιο εξηγεί ότι το όριο αυτό καθορίστηκε με βάση τις ακόλουθες αναλύσεις:

— το 41 % των δαπανών ασφαλείας είναι σταθερό, ενώ το 59 % είναι μεταβλητό·

— η μεταφορά των επιβατών δεν εξαιρείται από το κόστος της ασφάλειας, πράγμα που διαφέρει σημαντικά από πολλούς ευρωπαϊκούς αερολιμένες.

— ο τρόπος τιμολόγησης των δαπανών ασφαλείας στον αερολιμένα Bruxelles-National δεν αντικατοπτρίζει τη σταδιακή μείωση του κόστους ασφάλειας και, ως εκ τούτου, οι πραγματικές δαπάνες διαχείρισης των επιβατών δεν αποτυπώνονται μέσω αυτής της τιμολογιακής πρακτικής·

— οι αεροπορικές εταιρείες μεταφοράς επιβατών συμβάλλουν στο κόστος ασφάλειας σημαντικά περισσότερο απ' ό,τι οι αερομεταφορείς φορτίου, δεδομένου ότι τα τέλη βασίζονται στον αριθμό των επιβατών, ενώ ένα σημαντικό μέρος των δαπανών ασφαλείας προέρχεται από τη διαχείριση της ασφάλειας για τις εν λόγω πτήσεις μεταφοράς φορτίου.

- (170) Σύμφωνα με το Βέλγιο, η ανάλυση οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι αερομεταφορείς επιβατών έχουν υπερτιμολογηθεί και ότι επιβάλλεται η λήψη διορθωτικών μέτρων, δεδομένου ότι η ανάπτυξη του αερολιμένα απαιτεί συγκεκριμένα να αυξηθεί ο αριθμός των επιβατών που αναχωρούν από τον αερολιμένα Bruxelles-National.

- (171) Παρουσιάζοντας την αιτιολόγησή του το Βέλγιο προσθέτει ότι επρόκειτο για τη σταθεροποίηση των κύριων δραστηριοτήτων των αερομεταφορέων μέσω ενός σαφούς κινήτρου δυνάμενου να εκτιμηθεί αντικειμενικά. Σύμφωνα με το Βέλγιο, το κίνητρο θα μπορούσε να παράγει τα αποτελέσματά του από το κατώτατο όριο των 400 000 αναχωρούντων επιβατών. Μια κατώτερη τιμή θα είχε ως αποτέλεσμα, σύμφωνα με το Βέλγιο, να εξασθενήσει το μέτρο, το οποίο χορηγεί το ένα τρίτο των εξόδων ασφαλείας του αερολιμένα, ενώ μια μεγαλύτερη τιμή θα καθιστούσε ανέφικτο τον στόχο για τις αεροπορικές εταιρείες που επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στον αερολιμένα Bruxelles-National.

- (172) Τέλος, το Βέλγιο προσέθεσε τα κατωτέρω στις παρατηρήσεις του σχετικά με την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας: «σκοπός ήταν να ενθαρρυνθούν οι αεροπορικές εταιρείες να αναπτύξουν τις δραστηριότητές τους στις Βρυξέλλες με την παροχή αντισταθμίσιματος για τη μείωση των δαπανών ασφαλείας που συνεπάγεται η αύξηση των επιβατών» ⁽⁴⁰⁾.

- (173) Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχήν ότι οι αιτιάσεις που προέβαλε το Βέλγιο όσον αφορά τους αερομεταφορείς φορτίου δεν μπορούν να δικαιολογήσουν τις διαφορές που προκύπτουν από το μέτρο μεταξύ των αερομεταφορέων επιβατών, διαφορές οι οποίες αποτελούν αντικείμενο της παρούσας ανάλυσης.

- (174) Τα λοιπά επιχειρήματα που προβάλλει το Βέλγιο, όπως συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 169 έως 172, δεν μπορούν να δικαιολογήσουν ούτε την ύπαρξη του κατώτατου ορίου των 400 000 επιβατών ετησίως ούτε το επίπεδο του ή το γεγονός ότι αφορά ιστορικά δεδομένα για το έτος 2012. Πράγματι, τα επιχειρήματα αυτά μπορούν να συνοψισθούν σε δύο κύρια στοιχεία. Πρώτον, το κατώτατο όριο δικαιολογείται από την επιθυμία να διευκολυνθεί ή να αναπτυχθεί η κίνηση του αερολιμένα, ιδίως με τη σταθεροποίηση της κίνησης των αερομεταφορέων που μεταφέρουν τους περισσότερους επιβάτες. Δεύτερον, δικαιολογείται από τη μέριμνα για τη διόρθωση των συνεπειών των τελών ασφαλείας, πράγμα που δεν αντικατοπτρίζει σωστά την πραγματικότητα των δαπανών ασφαλείας που προκύπτουν από την κυκλοφορία επιβατών κάθε αεροπορικής εταιρείας.

⁽³⁹⁾ Τα επιχειρήματα που προέβαλε εν προκειμένω το Βέλγιο περιέχονται κατά κύριο λόγο στην απάντησή του της 2ας Απριλίου 2014 στην αίτηση παροχής πληροφοριών της 11ης Φεβρουαρίου 2014, στις παρατηρήσεις του σχετικά με την απόφαση κίνησης και στην απάντησή του της 12ης Μαρτίου 2015 στην αίτηση παροχής πληροφοριών της 10ης Φεβρουαρίου 2015.

⁽⁴⁰⁾ Παρατηρήσεις του Βελγίου σχετικά με την απόφαση να κινηθεί η διαδικασία (Επιστολή της 15ης Ιανουαρίου 2015).

- (175) Όσον αφορά το πρώτο σημείο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο στόχος της σταθεροποίησης ή της ανάπτυξης της επιβατικής κίνησης στον αερολιμένα Bruxelles-National, δεν έχει καμία σχέση με τον δεδηλωμένο στόχο του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014, δηλαδή τη χρηματοδότηση των υποδομών ασφαλείας. Επιπλέον, ο στόχος της σταθεροποίησης ή της ανάπτυξης της κίνησης εμπίπτει στην πραγματικότητα στη στρατηγική και την εμπορική πολιτική της ΒΑC. Θα πρέπει να υπομνηστεί σχετικά ότι το σύστημα των αερολιμενικών τελών του αερολιμένα Bruxelles-National δεν προβλέπει σε καμία περίπτωση ότι η ομοσπονδιακή κυβέρνηση μπορεί να υποκαταστήσει την ΒΑC στην εφαρμογή χρηματοοικονομικών κινήτρων προκειμένου να ευνοηθεί η επιβατική κίνηση. Όπως προαναφέρθηκε, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες, είναι αρμοδιότητα της ΒΑC να καθορίζει το ύψος των αερολιμενικών τελών, εντός των ορίων του κανονιστικού πλαισίου που περιγράφεται στην ενότητα 2.1.3. Επιπλέον, εάν ο στόχος του Βελγίου είναι η αύξηση της κίνησης στον αερολιμένα Bruxelles-National, οι λόγοι για τους οποίους τα οικονομικά κίνητρα θα πρέπει να προβλέπονται μόνο για τις αεροπορικές εταιρείες που μετέφεραν περισσότερους από 400 000 επιβάτες το 2012, ημερομηνία που προηγείται της έναρξης ισχύος του εν λόγω βασιλικού διατάγματος, είναι ασαφείς. Ειδικότερα, οι αεροπορικές εταιρείες που δεν πέτυχαν το κατώτατο όριο κίνησης το 2012 εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του μέτρου, ενώ θα μπορούσαν να αυξήσουν σημαντικά την επιβατική τους κίνηση κατά τα επόμενα έτη, εάν ελάμβαναν τα κατάλληλα κίνητρα.
- (176) Τα μόνα ποσοτικά στοιχεία που προέβλεπε το Βέλγιο για να δικαιολογήσει το όριο των 400 000 επιβατών ετησίως, συνοψίζονται σε δεδομένα που αφορούν τον αριθμό των αναχωρούντων επιβατών που μεταφέρθηκαν το 2012 και το 2013 από τις αεροπορικές εταιρείες που μετέφεραν περισσότερους από 100 000 αναχωρούντες επιβάτες κατά τη διάρκεια ενός εκ των δύο αυτών ετών, διαχωρίζοντας τους επιβάτες σε μετεπιβιβαζόμενους, διερχόμενους και σε λοιπούς αναχωρούντες επιβάτες. ⁽⁴¹⁾ Το Βέλγιο σχολιάζει ως εξής τα στοιχεία αυτά: «Η ανάλυση των αριθμών που περιλαμβάνονται στο παράρτημα 2 παρουσιάζει για το έτος 2012 ότι το ποσοστό αύξησης –του γωνιακού συντελεστή της καμπύλης που προκύπτει από τα εν λόγω στοιχεία– αυξάνεται σημαντικά από το κατώτατο όριο των 400 000 αναχωρούντων επιβατών. Ως εκ τούτου, το κίνητρο θα μπορέσει να παραγάγει τέτοια αποτελέσματα, αρχής γενομένης από την τιμή αυτή.» ⁽⁴²⁾ Ωστόσο, στον βαθμό που τα εν λόγω δεδομένα αφορούν μόνο την αύξηση του αριθμού των μεταφερόμενων επιβατών μεταξύ 2012 και 2013, και όχι τις σχέσεις μεταξύ των αερολιμενικών τελών, ιδίως τα τέλη ασφαλείας, και τον αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών, δεν επιτρέπουν να αξιολογηθούν εκ των προτέρων τα κίνητρα του σχεδιαζόμενου μέτρου για την κίνηση του αερολιμένα Bruxelles-National.
- (177) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το πρώτο βασικό επιχείρημα που προβάλλει το Βέλγιο, όπως συνοψίζεται στην αιτιολογική σκέψη 174 δεν μπορεί να δικαιολογήσει το κατώτατο όριο των 400 000 αναχωρούντων επιβατών ετησίως που λαμβάνεται υπόψη στο άρθρο 2, 1^ο εδάφιο, του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014.
- (178) Όσον αφορά το δεύτερο βασικό σημείο που θίγεται στην αιτιολογική σκέψη 174, η Επιτροπή επισημαίνει ότι προκειμένου να διορθώσει τον τρόπο με τον οποίο η ΒΑC μετακυλίζει το κόστος της ασφαλείας στις διάφορες αεροπορικές εταιρείες, το οποίο το Βέλγιο θεωρεί αναγκαίο ώστε να αντικατοπτρίζει την πραγματικότητα των δαπανών των διαφόρων αεροπορικών εταιρειών, είναι άσχετο με τον σκοπό του μέτρου, ήτοι τη στήριξη των υποδομών που αφορούν την ασφάλεια. Τω όντι, αν η χορήγηση επιδότησης στην ΒΑC, με στόχο τη μείωση της δομής του κόστους ασφαλείας ⁽⁴³⁾ είναι δυνητικά ικανή να στηρίξει τις υποδομές ασφαλείας, ο τρόπος με τον οποίο η ΒΑC κατανέμει μεταξύ των διαφόρων αεροπορικών εταιρειών το ποσοστό της εν λόγω επιδότησης που τους παρέχεται, προφανώς δεν επηρεάζει τον εν λόγω στόχο. Εξάλλου, πρέπει να υπομνησθεί ότι εναπόκειται στην ΒΑC να προτείνει ένα σύστημα τιμολόγησης και έναν τύπο για τον έλεγχο των τιμών που αντικατοπτρίζουν το κόστος. Η οικονομική ρυθμιστική αρχή μπορεί, μόνο σε ορισμένες περιπτώσεις και μετά από διαδικασία διαβούλευσης με συμμετοχή των χρηστών του αερολιμένα Bruxelles-National να λάβει τελική απόφαση. Παρεμβαίνοντας μονομερώς, μέσω του επίμαχου μέτρου, για να διορθωθεί εκ των πραγμάτων η διάρθρωση των τελών ασφαλείας, η ομοσπονδιακή κυβέρνηση έχει παρεκκλίνει χωρίς αντικειμενικό λόγο από το γενικό σύστημα καθορισμού των αερολιμενικών τελών.
- (179) Επιπλέον, ακόμη και αν υποθεθεί ότι η ομοσπονδιακή κυβέρνηση μπόρεσε, θεμιτώς, να προβεί σε μια τέτοια διόρθωση ώστε να αντικατοπτρίζει την πραγματικότητα των δαπανών ασφαλείας που προκύπτουν από τις διάφορες αεροπορικές εταιρείες, εκτός από τις αεροπορικές εταιρείες που μετέφεραν λιγότερους από 400 000 αναχωρούντες επιβάτες το 2012, εξαιρουμένων των διερχόμενων και μετεπιβιβαζόμενων επιβατών, δεν επιτρέπει την επίτευξη του στόχου αυτού. Πράγματι, μολονότι δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι το οριακό κόστος των δαπανών ασφαλείας ανά επιβάτη είναι φθινό, κανένα από τα στοιχεία που έχει παράσχει το Βέλγιο δεν καταδεικνύει ότι μόνο από τον 400 000^ο επιβάτη θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το εν λόγω φθινό αποτέλεσμα, και ότι οι αεροπορικές εταιρείες που μεταφέρουν χαμηλότερο αριθμό επιβατών δεν μπορούν να επωφεληθούν της ανάληψης από το κράτος, μέρους των δαπανών ασφαλείας της ΒΑC. Το Βέλγιο δεν παρέσχε συναφώς καμία ποιοτική ή ποσοτική αιτιολόγηση. Πρέπει να σημειωθεί ότι, κατά τη διάρκεια συγκεκριμένου έτους εφαρμογής της ρύθμισης, μπορεί να επιστραφεί σε μια αεροπορική εταιρεία που πληροί τις προϋποθέσεις το σύνολο της προκαταβολής του τελους ασφαλείας για κάθε αναχωρούντα επιβάτη πέραν του 400 000^{ου}

⁽⁴¹⁾ Παράρτημα 2 της απάντησης της 2ας Απριλίου 2014 στην αίτηση πληροφοριών της 11ης Φεβρουαρίου 2014.

⁽⁴²⁾ Απάντηση της 2ας Απριλίου 2014 στην ερώτηση 14 της αίτησης πληροφοριών της 11ης Φεβρουαρίου 2014.

⁽⁴³⁾ Βλέπε τρίτη αιτιολογική σκέψη του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014, το οποίο ορίζει τον στόχο αυτό.

εφόσον είναι εφικτό βάσει του κονδυλίου των 19 000 000 EUR. Ωστόσο, κατά την άποψη του Βελγίου, ένα σημαντικό μέρος των δαπανών ασφαλείας της BAC (59 %) είναι κυμαινόμενο. Από αυτό προκύπτει ότι κάθε επιπλέον επιβάτης, ακόμη και πέραν του 400 000^{οο}, δημιουργεί πρόσθετες μη αμελητέες δαπάνες ασφαλείας. Συνεπώς, το εν λόγω μέτρο δεν μπορεί να αντικατοπτρίζει επαρκώς την πραγματικότητα των δαπανών ασφαλείας που προκύπτουν από τους διάφορους χρήστες του αερολιμένα Bruxelles-National.

- (180) Από την πλευρά της η Brussels Airlines κρίνει ότι ένα όριο συνδεδεμένο με τον αριθμό των επιβατών είναι σημαντικό στην περίπτωση επιδότησης για υπηρεσίες που συνδέονται με την ασφάλεια των αερολιμένων, διότι το κόστος ασφαλείας στους αερολιμένες συνδέεται και με τον αριθμό των επιβατών. Ωστόσο, η Brussels Airlines δεν διευκρίνισε γιατί ο τρόπος με τον οποίο οι δαπάνες ασφαλείας ποικίλουν ακριβώς σε συνάρτηση με τον αριθμό των επιβατών, δικαιολογεί την επιλογή ενός ορίου που εκφράζεται σε αριθμό επιβατών αποκλείοντας εκ προοιμίου μια ολόκληρη κατηγορία αεροπορικών εταιρειών. Επιπλέον, η Brussels Airlines δεν παρέσχε καμία αιτιολόγηση όσον αφορά το επίπεδο του επιλεγέντος κατώτατου ορίου.
- (181) Εξάλλου, μια αεροπορική εταιρεία που μετέφερε άνω των 400 000 αναχωρούντων επιβατών ετησίως το 2013, 2014 ή 2015, εξαιρουμένων των διερχόμενων ή μετεπιβιβαζόμενων επιβατών, δεν θα ελάμβανε κατά το εν λόγω έτος καμία μερική επιστροφή του τέλους ασφαλείας κατ' εφαρμογήν του άρθρου 2 του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014, εάν δεν είχε καλύψει το όριο των 400 000 επιβατών το 2012, και θα εξακολουθούσε να μειονεκτεί λόγω της διάρθρωσης του τέλους ασφαλείας που κατά την άποψη του Βελγίου δεν αντικατοπτρίζει επαρκώς τη σταδιακή μείωση των δαπανών ασφαλείας. Επομένως, ο εκ των προτέρων αποκλεισμός των εταιρειών που μετέφεραν λιγότερους από 400 000 αναχωρούντες επιβάτες το 2012 από το πεδίο εφαρμογής του μέτρου, εξαιρουμένων των διερχόμενων ή μετεπιβιβαζόμενων επιβατών, δεν συνάδει με το στόχο που συνίσταται στο να αντικατοπτρίζει καλύτερα την πραγματικότητα των δαπανών ασφαλείας στο πλαίσιο του τέλους ασφαλείας.
- (182) Τέλος, στην αιτιολόγησή του, το Βέλγιο επισήμανε ότι η μεταφορά των επιβατών δεν απαλλασσόταν από τα έξοδα ασφαλείας στον αερολιμένα Bruxelles-National, γεγονός που δεν αντικατοπτρίζει τη σταδιακή μείωση των δαπανών ασφαλείας. Εάν υποθεθεί ότι είναι ακριβής, ο ισχυρισμός αυτός δεν συνάδει με το γεγονός ότι οι διερχόμενοι και οι μετεπιβιβαζόμενοι επιβάτες δεν λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό των αεροπορικών εταιρειών που υπερβαίνουν το όριο των 400 000 επιβατών που μεταφέρθηκαν το 2012 και, ως εκ τούτου, επιλέξιμων για επιστροφή των εξόδων στο πλαίσιο του επίμαχου μέτρου.
- (183) Βάσει των ανωτέρω, το δεύτερο κύριο επιχειρήμα που προβάλλει το Βέλγιο, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 174 δεν μπορεί να δικαιολογήσει το κατώτατο όριο των 400 000 αναχωρούντων επιβατών ετησίως όπως λαμβάνεται υπόψη στο άρθρο 2, 1^ο εδάφιο του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014.
- (184) Επιπλέον, ενώ σύμφωνα με το άρθρο 2, 1^ο εδάφιο του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014, οι διερχόμενοι και οι μετεπιβιβαζόμενοι επιβάτες εξαιρούνται από τον υπολογισμό του αριθμού των επιβατών για τον προσδιορισμό των δικαιούχων αεροπορικών εταιρειών, οι επιβάτες αυτοί λαμβάνονται υπόψη όταν πρόκειται για τον υπολογισμό των ποσών που καταβάλλονται σε καθεμία από τις δικαιούχους αεροπορικές εταιρείες, σύμφωνα με το άρθρο 2, 2^ο εδάφιο του εν λόγω βασιλικού διατάγματος. Ωστόσο, ο τρόπος υπολογισμού των επιδοτήσεων θα έπρεπε να συνάδει με το κριτήριο που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των δικαιούχων· διαφορετικά, ο τρόπος υπολογισμού δεν μπορεί να είναι συνεπής με τους στόχους που αφορούν την επιλογή του κριτηρίου επιλογής των δικαιούχων.
- (185) Στις παρατηρήσεις της, η Ryanair επισήμανε την ανακολουθία αυτή. Στις παρατηρήσεις του σχετικά με τα σχόλια της Ryanair, το Βέλγιο περιορίστηκε να παραπέμψει στα σχετικά με το θέμα αυτό σε προηγούμενες ανακοινώσεις του. Ωστόσο, στις εν λόγω ανακοινώσεις δεν περιλαμβάνεται εξήγηση σχετικά με τη διαφορετική μεταχείριση των διερχόμενων και μετεπιβιβαζόμενων επιβατών στον ορισμό του κριτηρίου επιλογής των δικαιούχων και στις λεπτομέρειες του υπολογισμού της επιδότησης.
- (186) Η Επιτροπή παρατηρεί συναφώς ότι μολονότι οι διερχόμενοι και οι μετεπιβιβαζόμενοι επιβάτες είχαν συμπεριληφθεί στον υπολογισμό των επιβατών σύμφωνα με το άρθρο 2, 1^ο εδάφιο του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014, δύο πρόσθετες αεροπορικές εταιρείες ήταν εκ των προτέρων επιλέξιμες για τον μηχανισμό, ήτοι η Lufthansa και η Jet Airways ⁽⁴⁴⁾.
- (187) Λαμβανομένου υπόψη των ανωτέρω, διαπιστώνεται ότι ο περιορισμός του αριθμού των δικαιούχων μόνο στις αεροπορικές εταιρείες που μετέφεραν περισσότερους από 400 000 αναχωρούντες επιβάτες από τον αερολιμένα Bruxelles-National το 2012, εξαιρουμένων των διερχόμενων και μετεπιβιβαζόμενων επιβατών, δεν δικαιολογείται αντικειμενικά από τη φύση και την οικονομία του συστήματος στο οποίο εντάσσεται το σχετικό μέτρο.

Όσον αφορά την επιλογή του έτους 2012

- (188) Σύμφωνα με το Βέλγιο ⁽⁴⁵⁾, το έτος 2012 επιλέχθηκε ως έτος αναφοράς καθώς είναι το τελευταίο έτος για το οποίο υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία τη στιγμή κατά την οποία το Συμβούλιο των Υπουργών αποφάσισε να εγκρίνει το μέτρο. Σύμφωνα με το Βέλγιο, το γεγονός ότι ελήφθησαν υπόψη τα στοιχεία του 2012 εγγυάται ασφάλεια δικαίου για τις δικαιούχους επιχειρήσεις.

⁽⁴⁴⁾ Απάντηση του Βελγίου της 12ης Μαρτίου 2015 στην ερώτηση 2 της αίτησης πληροφοριών της Επιτροπής της 10ης Φεβρουαρίου 2015.

⁽⁴⁵⁾ Απάντηση της 2ας Απριλίου 2014 στην αίτηση παροχής πληροφοριών της 11ης Φεβρουαρίου 2014 και απάντηση της 12ης Μαρτίου 2015 στην αίτηση παροχής πληροφοριών της 10ης Φεβρουαρίου 2015.

- (189) Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι το επιχείρημα αυτό δεν είναι έγκυρο. Το άρθρο 2, 2^ο εδάφιο του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 προβλέπει ότι οι επιχορηγήσεις που έλαβαν οι αεροπορικές εταιρείες υπολογίζονται για ένα δεδομένο έτος (2013, 2014 ή 2015) λαμβανομένου υπόψη του αριθμού των αναχωρούντων επιβατών (περιλαμβανομένων των διερχόμενων και μετεπιβιβασόμενων επιβατών) κατά το εν λόγω έτος. Συνεπώς, δεν συντρέχει κανένας αντικειμενικός λόγος να αποκλεισθούν εκ των προτέρων ορισμένες αεροπορικές εταιρείες από τον κατάλογο των δικαιούχων με βάση τα δεδομένα που αφορούν το έτος 2012. Στην πραγματικότητα, η μόνη βεβαιότητα που παρέχει το κριτήριο του πρώτου εδαφίου του άρθρου 2 του εν λόγω βασιλικού διατάγματος, είναι ότι εξαιρούνται από το σύστημα οι αεροπορικές εταιρείες που δεν το πληρούν. Το επιχείρημα του Βελγίου σχετικά με την ασφάλεια δικαίου είναι αλυσιτελές.
- (190) Σύμφωνα με την Brussels Airlines, η οποία συμφωνεί στο σημείο αυτό με το Βέλγιο, η χρήση του 2012 ως έτους αναφοράς εξηγείται από το γεγονός ότι αυτό είναι το τελευταίο έτος για το οποίο υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία τη στιγμή κατά την οποία το υπουργικό συμβούλιο αποφάσισε να εγκρίνει το μέτρο. Η Brussels Airlines θεωρεί ότι, προφανώς, η επιλογή ενός σημείου αναφοράς παραμένει πάντοτε σε ένα ορισμένο βαθμό, αυθαίρετη, ωστόσο επιλέγοντας ως έτος αναφοράς το 2012, το Βέλγιο δεν υπερέβη το περιθώριο εκτιμήσεως που διαθέτει. Εντούτοις, τα επιχειρήματα αυτά στηρίζονται εμμέσως στην παραδοχή ότι ήταν αναγκαίο να περιοριστεί εκ των προτέρων ο αριθμός των δικαιούχων, μεταξύ του συνόλου των χρηστών του αερολιμένα Bruxelles-National, ανάλογα με τα δεδομένα που αφορούν ένα συγκεκριμένο έτος αναφοράς κατά το παρελθόν. Για τους λόγους που αναφέρονται ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η παραδοχή αυτή είναι ανακριβής, πράγμα που καθιστά αλυσιτελές το επιχείρημα της Brussels Airlines.
- (191) Σύμφωνα με το Βέλγιο, το μέτρο επιτρέπει να πραγματοποιηθεί νέος προσδιορισμός των δικαιούχων αεροπορικών εταιρειών βάσει του αριθμού των επιβατών που μεταφέρθηκαν το 2015, για τη δημοσιονομική περίοδο 2016, 2017 και 2018, και ο οποίος θα επιτρέψει ενδεχομένως να περιλάβει στο ευεργέτημα του μέτρου και άλλες αεροπορικές εταιρείες ή να αποκλείσει έναν ή περισσότερους υφιστάμενους δικαιούχους. Για τον λόγο αυτόν, το Βέλγιο θεωρεί ότι ο μηχανισμός παρέχει κίνητρα καθόσον είναι ικανός να οδηγήσει σε ανακατανομή του καταλόγου των δικαιούχων κάθε τρία έτη ⁽⁴⁶⁾. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή σημειώνει ότι το μέτρο ίσχυσε μόνο κατά τα έτη 2013, 2014 και 2015. Συνεπώς η χρονική του παράταση είναι υποθετική.
- (192) Με βάση τα ανωτέρω, ο περιορισμός του αριθμού των δικαιούχων σε συνάρτηση με τα δεδομένα κίνησης σχετικά με το έτος 2012 δεν δικαιολογείται από τη φύση και την οικονομία του συστήματος στο οποίο εντάσσεται το μέτρο.

Συμπέρασμα

- (193) Το μέτρο παρέχει πλεονέκτημα σε τρεις συγκεκριμένους χρήστες του αερολιμένα Bruxelles-National σε σύγκριση με άλλους, και το πλεονέκτημα αυτό δεν δικαιολογείται από τη φύση και την οικονομία του συστήματος στο οποίο εντάσσεται το μέτρο. Το συμπέρασμα αυτό επιβεβαιώνει τον επιλεκτικό χαρακτήρα του μέτρου.
- (194) Επιπλέον, από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι όλοι οι λοιποί χρήστες του αερολιμένα Bruxelles-National εξαιρούνται από το σύστημα, και ως εκ τούτου δεν λαμβάνουν καμία επιδότηση, χωρίς η εξαίρεση αυτή να δικαιολογείται από τη φύση και την οικονομία του συστήματος στο οποίο εντάσσεται το μέτρο. Κατά συνέπεια, το σύνολο της επιδότησης που έλαβαν οι δικαιούχοι του συστήματος συνιστά επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα.

7.1.5. Επιπτώσεις στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και στον ανταγωνισμό

- (195) Οι δημόσιες ενισχύσεις στις επιχειρήσεις συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΔΕΕ μόνο εφόσον «νοθεύουν ή [...] απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής» και μόνο κατά το μέτρο που «επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».
- (196) Όταν μια ενίσχυση που χορηγείται από κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης σε σχέση με άλλες ανταγωνιστικές επιχειρήσεις στην εγχώρια αγορά, θεωρείται ότι αυτή επηρεάζεται από την εν λόγω ενίσχυση. Κατά τη νομολογία ⁽⁴⁷⁾, για να μπορεί ένα μέτρο να χαρακτηριστεί ότι ενδέχεται να νοθεύσει τον ανταγωνισμό, αρκεί ο δικαιούχος της ενίσχυσης να είναι σε ανταγωνισμό με άλλες επιχειρήσεις σε αγορές ανοικτές στον ανταγωνισμό.

⁽⁴⁶⁾ Απάντηση της 14ης Μαρτίου 2015 στην αίτηση πληροφοριών της 10ης Φεβρουαρίου 2015.

⁽⁴⁷⁾ Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 30ής Απριλίου 1998, *Het Vlaamse Gewest κατά Επιτροπής*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, σκέψεις 46 και 49 έως 53.

- (197) Όσον αφορά τις επιπτώσεις στις συναλλαγές, δεν είναι απαραίτητο να αποδειχθεί πραγματική επίπτωση της ενίσχυσης στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, αλλά αρκεί να εξεταστεί αν η ενίσχυση δύναται να επηρεάσει τις εν λόγω συναλλαγές ⁽⁴⁸⁾. Ειδικότερα, τα δικαστήρια της Ένωσης έχουν αποφανθεί ότι «όταν μια κρατική ενίσχυση οικονομικού χαρακτήρα ενισχύει τη θέση μιας επιχειρήσεως σε σχέση με άλλες ανταγωνιστικές επιχειρήσεις στις συναλλαγές εντός της Ένωσης, πρέπει να θεωρείται ότι η εν λόγω ενίσχυση επηρεάζει τις συναλλαγές αυτές» ⁽⁴⁹⁾.
- (198) Το εν λόγω μέτρο επιτρέπει στις δικαιούχους αεροπορικές εταιρείες να εφαρμόζουν μια πιο επιθετική τιμολογιακή πολιτική, καθώς και να διατηρούν ή να αυξάνουν τεχνητά την προσφορά των παρεχόμενων υπηρεσιών σε σχέση με τους συνήθεις όρους της αγοράς και, κατά συνέπεια, να νοθεύουν τον ανταγωνισμό με τις άλλες επιχειρήσεις που δεν ωφελούνται από το μέτρο. Συνεπώς, το μέτρο μπορεί να ενισχύσει τη θέση των δικαιούχων επιχειρήσεων σε σχέση με άλλες αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών επιβατών στο εσωτερικό της Ένωσης. Ωστόσο, η αγορά αυτή ελευθερώθηκε πλήρως και είναι ανοικτή σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες της Ένωσης χάρις στη νομοθεσία της Ένωσης.
- (199) Ως εκ τούτου, με τη νόθευση του ανταγωνισμού μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών που λειτουργούν στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς, το μέτρο αυτό ενδέχεται επίσης να νοθεύσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

7.1.6. Συμπέρασμα επί της υπάρξεως ενίσχυσης υπέρ των αεροπορικών εταιρειών

- (200) Το εξεταζόμενο μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, υπέρ των αεροπορικών εταιρειών που πληρούν τους όρους που προβλέπονται από το άρθρο 2, 1^ο εδάφιο του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014.

7.2. Νομιμότητα της ενίσχυσης

- (201) Σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3, της Συνθήκης «Η Επιτροπή ενημερώνεται έγκαιρα ώστε να υποβάλει τις παρατηρήσεις της, περί των σχεδίων που αποβλέπουν να θεοπίσουν ή να τροποποιήσουν τις ενισχύσεις. [...] Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δεν δύναται να εφαρμόσει τα σχεδιαζόμενα μέτρα πριν η διαδικασία αυτή καταλήξει σε τελική απόφαση».
- (202) Στην παρούσα περίπτωση, το σχετικό μέτρο έχει ήδη τεθεί σε εφαρμογή, δεδομένου ότι το βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014 τέθηκε σε ισχύ χωρίς να έχει κοινοποιηθεί το μέτρο στην Επιτροπή. Η μεταγενέστερη αναστολή του εν λόγω βασιλικού διατάγματος δεν επηρεάζει την έλλειψη νομιμότητας της ενισχύσεως.
- (203) Η Επιτροπή δεν διαπίστωσε καμία νομική βάση που επιτρέπει την εξαίρεση του Βελγίου από την υποχρέωση να κοινοποιήσει την εν λόγω ενίσχυση. Πράγματι, η χορηγούμενη ενίσχυση δεν καλύπτεται ούτε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 800/2008 ούτε από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής ⁽⁵⁰⁾, του οποίου το άρθρο 58 παράγραφος 1 προβλέπει ότι «Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις μεμονωμένες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος του, εφόσον πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό, με εξαίρεση το άρθρο 9». Επιπλέον, εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής της απόφασης 2012/21/ΕΕ της Επιτροπής ⁽⁵¹⁾, για τον λόγο ότι το επίπεδο της κίνησης του αερολιμένα Bruxelles-National υπερβαίνει το κατώτατο όριο των 200 000 επιβατών ετησίως που προβλέπεται από το άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχείο ε) της εν λόγω απόφασης.
- (204) Ως εκ τούτου, το υπό εξέταση μέτρο συνιστά παράνομη ενίσχυση.

7.3. Συμβατότητα των ενισχύσεων

- (205) Δεδομένου ότι η ανωτέρω επιδότηση συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, πρέπει να εξεταστεί η συμβατότητά της με την εσωτερική αγορά. Θεωρώντας ότι το μέτρο δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση, το Βέλγιο δεν επικαλεσθηκε νομική βάση ή συλλογιστική βάσει των οποίων το εν λόγω μέτρο θα μπορούσε να κριθεί συμβατό με την εσωτερική αγορά, στην περίπτωση που αυτή θα έπρεπε να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση.

⁽⁴⁸⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Ιανουαρίου 2015, Eventech/Parking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, σκέψη 65, απόφαση του Δικαστηρίου της 8ης Μαΐου 2013, Libert και λοιποί, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-197/11 και C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, σκέψη 76.

⁽⁴⁹⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Ιανουαρίου 2015, Eventech/Parking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, σκέψη 66, απόφαση του Δικαστηρίου της 8ης Μαΐου 2013, Libert και λοιποί, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-197/11 και C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, σκέψη 77, απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 4ης Απριλίου 2001, Friulia Venezia Giulia, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, σκέψη 41.

⁽⁵⁰⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2014, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την κοινή αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης (ΕΕ L 187 της 26.6.2014, σ. 1).

⁽⁵¹⁾ Απόφαση 2012/21/ΕΕ της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2011, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 7 της 11.1.2012, σ. 3).

- (206) Η Brussels Airlines από την πλευρά της υποστήριξε ότι, εφόσον η Επιτροπή κατέληγε στο συμπέρασμα ότι υφίσταται κρατική ενίσχυση, η ενίσχυση αυτή θα έπρεπε να θεωρηθεί συμβατή τουλάχιστον έως τις 4 Απριλίου 2014, ημερομηνία έναρξης ισχύος των νέων κατευθυντήριων γραμμών περί αεροπορίας. Η Brussels Airlines αναφέρεται στο σημείο αυτό στην απόφαση «Charleroi», στην οποία η Επιτροπή έκρινε ότι αρκετά μέτρα για τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την περιφέρεια της Βαλλωνίας ήταν συμβατές με την εσωτερική αγορά μέχρι τις 4 Απριλίου 2014.
- (207) Ωστόσο, τα εξεταζόμενα στην απόφαση «Charleroi» μέτρα, τα οποία επικαλείται η Brussels Airlines, ήταν μέτρα ενίσχυσης υπέρ του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα Charleroi, τα οποία κηρύχθηκαν εν μέρει συμβατά με την εσωτερική αγορά βάσει του τμήματος 5.1.2 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές αναφορικά με τις ενισχύσεις λειτουργίας υπέρ των αερολιμένων. Εφόσον το υπό εξέταση μέτρο συνιστά ενίσχυση υπέρ των αεροπορικών εταιρειών, και όχι των διαχειριστών αερολιμένων, το επιχείρημα της Brussels Airlines είναι άνευ σημασίας.
- (208) Παρά την απουσία επιχειρημάτων εκ μέρους του Βελγίου για να αιτιολογηθεί η συμβατότητα της ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά, η Επιτροπή εξέτασε τη συμβατότητα της ενδεχόμενης ενίσχυσης βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, σύμφωνα με την οποία δύνανται να θεωρηθούν ότι είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά «οι ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που να αντέκειται προς το κοινό συμφέρον».
- (209) Πράγματι, είναι προφανές ότι η ενίσχυση δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβατή βάσει ουδεμίας άλλης νομικής βάσης. Ειδικότερα, το μέτρο δεν μπορεί να θεωρηθεί ως αντιστάθμιση που θα χορηγηθεί στις αεροπορικές εταιρείες για την παροχή μιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος. Το μέτρο δεν μπορεί, συνεπώς, να κηρυχθεί συμβατό με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.
- (210) Οι κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές παρέχουν ένα γενικό πλαίσιο για την αξιολόγηση της συμβατότητας των ενισχύσεων που παρέχονται στις αεροπορικές εταιρείες βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.
- (211) Με εξαίρεση τις ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα, προς όφελος του τελικού καταναλωτή της συγκεκριμένης αεροπορικής σύνδεσης, οι οποίες προφανώς δεν αποτελούν μέρος του επίμαχου μέτρου, οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών είναι οι μόνες ενισχύσεις προς τις αεροπορικές εταιρείες που μπορούν να εγκριθούν βάσει των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές.
- (212) Σύμφωνα με το σημείο 174 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή θα εφαρμόζει για τις παράνομες ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών, τους κανόνες που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης. Το βασιλικό διάταγμα εκδόθηκε στις 7 Ιανουαρίου 2014, ήτοι πριν από τις 4 Απριλίου 2014. Μέχρι αυτήν την ημερομηνία, οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών υπέρ των αεροπορικών εταιρειών διέπονταν από τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και από τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών από περιφερειακούς αερολιμένες ⁽⁵²⁾ (εφεξής «οι κατευθυντήριες γραμμές του 2005»).
- (213) Σύμφωνα με το σημείο 79 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών του 2005, οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών πρέπει να εφαρμόζονται μόνον για την έναρξη νέων δρομολογίων ή νέων συχνοτήτων, με στόχο την αύξηση του καθαρού όγκου επιβατών. Το επίμαχο μέτρο δεν πληροί την προϋπόθεση αυτή, δεδομένου ότι οι επιβάτες που δίνουν δικαίωμα σε επιστροφή εξόδων που προβλέπεται στο άρθρο 2, 1^ο εδάφιο του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014 δεν είναι κατ' ανάγκη επιβάτες που χρησιμοποιούν νέα δρομολόγια ή δρομολόγια που αποτελούν το αντικείμενο νέων συχνοτήτων, με αποτέλεσμα να αυξάνεται ο αριθμός των επιβατών.
- (214) Εξάλλου, ενώ το σημείο 15 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 διακρίνει τέσσερις κατηγορίες αερολιμένων, Α, Β, Γ και Δ, το σημείο 79 στοιχείο β) των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών ορίζει ότι οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών καταβάλλονται για δρομολόγια που συνδέουν έναν περιφερειακό αερολιμένα των κατηγοριών Γ και Δ με άλλον αερολιμένα της Ένωσης, ενώ οι ενισχύσεις για δρομολόγια μεταξύ εθνικών αερολιμένων (της κατηγορίας Β) δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη παρά μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις. Το σημείο 79 στοιχείο β) δεν προβλέπει ότι οι ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών μπορούν να χορηγούνται για δρομολόγια, αφενός μεταξύ αερολιμένα της κατηγορίας Α και, αφετέρου, ενός αερολιμένα της κατηγορίας Α ή Β ή ενός αερολιμένα εκτός της Ένωσης. Ωστόσο, ο εθνικός αερολιμένας των Βρυξελλών αριθμεί πάνω από δέκα εκατομμύρια επιβάτες ετησίως και, ως εκ τούτου, ανήκει στην κατηγορία Α. Καθόσον το μέτρο δεν συνοδεύεται από καμία προϋπόθεση ως προς το αεροδρόμιο προορισμού των δρομολογίων για τους επιβάτες με δικαίωμα επιστροφής του τέλους ασφαλείας σύμφωνα με το άρθρο 2, 1^ο εδάφιο του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014, η προϋπόθεση που θέτει το σημείο 79 στοιχείο β) των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών δεν πληροίται.
- (215) Ως εκ τούτου, η ενίσχυση δεν πληροί τα κριτήρια συμβατότητας όσον αφορά τις ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών που προβλέπονται από τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005.
- (216) Βάσει των ανωτέρω, η ενίσχυση δεν είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.

⁽⁵²⁾ ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1.

8. ΑΝΑΚΤΗΣΗ

- (217) Σύμφωνα με τις διατάξεις της ΣΛΕΕ και την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η Επιτροπή έχει αρμοδιότητα, όταν διαπιστώσει το ασυμβίβαστο μιας ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά, να αποφασίζει ότι το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος πρέπει να την καταργήσει ή να την τροποποιήσει. Επίσης, το Δικαστήριο έχει αποφανθεί, παγίως, ότι η υποχρέωση για το κράτος μέλος να καταργήσει ενίσχυση την οποία η Επιτροπή κρίνει ως ασύμβατη προς την εσωτερική αγορά, αποσκοπεί στην επαναφορά των πραγμάτων στην προτέρα κατάσταση.
- (218) Στο πλαίσιο αυτό, το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται όταν ο δικαιούχος έχει επιστρέψει τα ποσά των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν παράνομα. Με την επιστροφή αυτή, ο δικαιούχος χάνει πράγματι το πλεονέκτημα το οποίο απολάμβανε στην αγορά σε σχέση με τους ανταγωνιστές του, και αποκαθίσταται η προηγούμενη κατάσταση.
- (219) Σε συνέχεια αυτής της νομολογίας, το άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 προβλέπει ότι «σε περίπτωση αρνητικής απόφασης για υπόθεση παράνομων ενισχύσεων, η Επιτροπή αποφασίζει την εκ μέρους του οικείου κράτους μέλους λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για ανάκτηση της ενίσχυσης από το δικαιούχο [...]».
- (220) Συνεπώς, δεδομένου ότι τα υπό εξέταση μέτρα τέθηκαν σε εφαρμογή κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ και είναι ασυμβίβαστα με την εσωτερική αγορά, πρέπει να ανακτηθούν προκειμένου να αποκατασταθεί η κατάσταση που επικρατούσε στην αγορά πριν από τη χορήγησή τους. Η ανάκτηση θα πρέπει να καλύπτει την περίοδο από τη χρονική στιγμή κατά την οποία χορηγήθηκε το πλεονέκτημα στους δικαιούχους, δηλαδή από τη στιγμή που η ενίσχυση τέθηκε στη διάθεση των δικαιούχων μέχρι την πραγματική ανάκτηση. Τα προς ανάκτηση ποσά πρέπει συνεπώς να αποφέρουν τόκους μέχρι την πραγματική ανάκτησή τους.
- (221) Με επιστολή της 20ής Μαρτίου 2017, το Βέλγιο ενημέρωσε την Επιτροπή ότι απέσυρε το βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014 με το βασιλικό διάταγμα της 15ης Μαρτίου 2017. Το Βέλγιο κατήργησε, ως εκ τούτου, την εφαρμογή του μέτρου ενίσχυσης, η οποία δεν παράγει πλέον αποτελέσματα στο μέλλον.
- (222) Επιπλέον, με επιστολή της 16ης Μαΐου 2017, το Βέλγιο υπέβαλε όλα τα αναγκαία στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι αεροπορικές εταιρείες Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium και Thomas Cook Airlines Belgium, είχαν καταβάλει, κατ' εφαρμογήν του βασιλικού διατάγματος της 15ης Μαρτίου 2017, τα ποσά της ενίσχυσης που εισπράχθηκαν και τους τόκους που υπολογίστηκαν αρχής γενομένης από τις 22 Σεπτεμβρίου 2014, με τη μέθοδο του ανατοκισμού, σύμφωνα με το κεφάλαιο V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 271/2008 της Επιτροπής⁽³⁾ που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 794/2004, ήτοι, αντιστοίχως, ενίσχυση ύψους 16 779 819 EUR συν τόκους ύψους 543 546,30 EUR, ενίσχυση ύψους 2 143 621 EUR συν τόκους ύψους 69 438,01 EUR και ενίσχυση ύψους 76 560 EUR συν τόκους ύψους 2 480 EUR..
- (223) Υπό το πρίσμα των στοιχείων αυτών, λαμβανομένης υπόψη της επιστροφής των ποσών της ενίσχυσης που είχαν εισπραχθεί και των αναλογούντων τόκων, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι δικαιούχοι έχουν χάσει το πλεονέκτημα από το οποίο είχαν επωφεληθεί στην αγορά σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους, και ότι η κατάσταση του ανταγωνισμού που επικρατούσε πριν από την καταβολή των ενισχύσεων έχει αποκατασταθεί.
- (224) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, δεν συντρέχει λόγος να υποχρεωθεί το Βέλγιο να προβεί στην κατάργηση του μέτρου και στην ανάκτηση των ασυμβίβαστων ενισχύσεων από τους δικαιούχους, διότι έχει ήδη προβεί το ίδιο σε αυτές τις ενέργειες.

9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- (225) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το Βέλγιο χορήγησε παράνομα κρατική ενίσχυση προς τις αεροπορικές εταιρείες που πληρούν τους όρους που καθορίζονται από το άρθρο 2, 1^ο εδάφιο του βασιλικού διατάγματος της 7ης Ιανουαρίου 2014, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Ελλείψει οποιουδήποτε λόγου συμβατότητας, συνάγεται το συμπέρασμα ότι το καθεστώς δεν συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά.
- (226) Ωστόσο, στον βαθμό που το Βέλγιο απέσυρε το βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014 και ανέκτησε τις ενισχύσεις και τους αναλογούντες τόκους, η κατάσταση που επικρατούσε πριν από τη χορήγηση των παράνομων και ασυμβίβαστων κρατικών ενισχύσεων έχει αποκατασταθεί. Δεν συντρέχει επομένως λόγος να διατάξει την άρση του μέτρου και την ανάκτηση των επίμαχων ενισχύσεων.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η επιδότηση που χορηγήθηκε με το βασιλικό διάταγμα της 7ης Ιανουαρίου 2014 υπέρ ορισμένων αεροπορικών εταιρειών συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 271/2008 της Επιτροπής, της 30ής Ιανουαρίου 2008, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 82 της 25.3.2008, σ. 1).

2. Η ενίσχυση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 και η οποία τέθηκε σε εφαρμογή παράνομα από το Βασίλειο του Βελγίου, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 2

Η παρούσα σύσταση απευθύνεται στο Βασίλειο του Βελγίου.

Βρυξέλλες, 18 Ιουλίου 2017.

Για την Επιτροπή
Margrethe VESTAGER
Μέλος της Επιτροπής
