

A BIZOTTSÁG (EU) 2018/1537 HATÁROZATA**(2017. július 18.)****a Belga Királyság által a Brussels Airlines, a TUI Airlines Belgium és a Thomas Cook Airlines Belgium javára nyújtott SA.38105 2014/C. (korábbi 2014/NN.) számú állami támogatásról***(az értesítés a C(2017) 5023. számú dokumentummal történt)***(Csak a francia és a holland nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az érdekelt feleket az említett rendelkezések⁽¹⁾ megfelelően felkérte észrevételeik megtételére, és tekintettel ezen észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

- (1) 2013. december 19-én a belga kormány minisztertanácsa sajtóközleményben jelentette be, hogy jóváhagyásra került a Brussels Airport Company (a továbbiakban: BAC), a Bruxelles-National repülőtér üzemeltetési engedélyesének szolgáltatásait igénybe vevők javára nyújtandó pénzügyi támogatásról szóló királyi rendelettervezet.
- (2) 2013. december 31-i levelében az International Airlines group (a továbbiakban: IAG), egy különböző légitársaságokat – többek között a British Airways és az Iberiát – ellenőrző csoport panasszal fordult a Bizottsághoz a tervezettel kapcsolatban.
- (3) 2014. január 2-i levelében a Ryanair légitársaság is panaszt nyújtott be a tervezet ellen.
- (4) A Bizottság továbbította az IAG és a Ryanair panaszát Belgiumnak, és 2014. január 13-i levelében további tájékoztatást kért tőle. Belgium 2014. február 5-i levelében terjesztette elő észrevételeit.
- (5) 2014. január 7-én elfogadásra került a királyi rendelet, melynek tervezete a (2) és (3) preambulumbekkezdésben említett panaszok tárgyát képezte.
- (6) 2014. február 11-én a Bizottság tájékoztatáskéréssel fordult Belgiumhoz. Belgium 2014. április 2-i levelében terjesztette elő észrevételeit.
- (7) A Bizottság 2014. október 1-jei levelében tájékoztatta Belgiumot arról a határozatáról, hogy az intézkedés tekintetében megindítja az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdésében előírt eljárást (a továbbiakban: a hivatalos vizsgálati eljárás). A Bizottság felkérte Belgiumot, hogy tegye meg észrevételeit és adjon meg minden releváns információt a szóban forgó intézkedés értékeléséhez. 2015. január 16-án Belgium megküldte észrevételeit a Bizottságnak.
- (8) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat) kihirdették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽²⁾. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket a vitatott intézkedésre vonatkozó észrevételeik megtételére.
- (9) A Bizottság észrevételeket kapott a Ryanairtól, az IAG-tól, a Brussels Airlines légitársaságtól és egy másik érdekelt féltől, aki névtelenséget kért. Ezeket az észrevételeket a Bizottság továbbította Belgiumnak, amely a saját vonatkozó észrevételeit 2015. augusztus 14-i és 2016. június 3-i levelében küldte meg.
- (10) 2015. február 10-én kelt levelében a Bizottság tájékoztatást kért Belgiumtól a szóban forgó intézkedésről. Belgium 2015. március 12-én válaszolt. Belgium 2017. március 20-i és 2017. május 16-i leveleiben kiegészítő tájékoztatást nyújtott be.

⁽¹⁾ HL C 24., 2015.1.23., 10. o.

⁽²⁾ Lásd: 1. lábjegyzet.

2. AZ INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA

2.1. Előzetes elemek és a Bruxelles-National repülőtérre vonatkozó általános információk

2.1.1. A repülőtér jellemzői és forgalma

- (11) A Bruxelles-National repülőtér tizenkét kilométerre északkeletre fekszik Brüsszeltől, Zaventem városában.
- (12) 2013-ban a repülőtér megközelítőleg 19 millió utast fogadott, elméleti maximális kapacitása 35 millió utasra becsülhető. A Bruxelles-National repülőtér utasforgalmát az 1 sz. táblázat foglalja össze 2005-től.

1 sz. táblázat

A Bruxelles-National repülőtér forgalma a 2005–2015. évi időszakban (kereskedelmi és nem kereskedelmi utasforgalom) ⁽¹⁾

Év	Utasszám	Forgalom
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⁾ A zárójelben szereplő adatok az utasszám, ill. a forgalom változását jelzik az előző évhez képest.

- (13) A Bruxelles-National repülőtér elsősorban az európai és nemzetközi kereskedelmi forgalom előtt áll nyitva. A 2 sz. táblázat az európai és nemzetközi utasforgalomnak a repülőtér teljes forgalmában képviselt arányát összegzi.

2 sz. táblázat

Az Európai Unión belüli és az Európai Unió kívüli kereskedelmi utasforgalom arányának alakulása (a nem kereskedelmi utasforgalom nélkül) a Bruxelles-National repülőtéren a 2005–2015. évi időszakban

	EU	NEM EU	ÖSSZESEN
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

	EU	NEM EU	ÖSSZESEN
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) A Bruxelles-National repülőtér gyűjtő-elosztó repülőtérként (hub) szolgál különböző légitársaságok számára, úgymint a Brussels Airlines és a Star Alliance szövetség keretében vele együttműködő légitársaságok, valamint a Jet Airways.
- (15) A 3 sz. táblázat a Bruxelles-Nationalon működő főbb légitársaságok forgalmát mutatja a 2012 és 2015 közötti időszakban:

3 sz. táblázat

A Bruxelles-Nationalról induló főbb légitársaságok (2012–2015)

	Induló utasok száma (tranzit és transzfer utasokkal együtt)	
	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

	Induló utasok száma (tranzit és transzfer utasokkal együtt)	
	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) A Bruxelles-National repülőtér 2014 februárja óta fogadja a Ryanair és a Vueling diszkont légitársaságokat. A Bruxelles-National repülőtérre érkezésekor a Ryanair kilenc útvonalat nyitott meg, és a Charleroi repülőtér után itt hozta létre második bázisát.

2.1.2. A repülőtéri infrastruktúrák üzemeltetése és tulajdonjoga – BAC

- (17) 2004 óta a Bruxelles-National repülőtér irányítását a BAC biztosítja a 2004. május 27-i királyi rendelet ⁽³⁾ szerint (a továbbiakban: a 2004. május 27-i királyi rendelet). A BAC egyben a repülőtéri létesítmények tulajdonosa is.
- (18) A BAC a Brussels International Airport Company (BIAC) elnevezésű közjogi részvénytársaság utódja.
- (19) A BAC magántársaság. A BAC részvényeinek 75 %-át magánbefektetők birtokolják: 38,99 %-át egy kanadai nyugdíjalap ⁽⁴⁾, 36,01 %-át pedig egy ausztrál csoport ⁽⁵⁾. A többi részvény (25 %) a belga állam tulajdonában van. Az igazgatótanács 11 tagból áll, közülük négyet a belga állam nevez ki, beleértve az igazgatótanács elnökét is.

2.1.3. A Bruxelles-National repülőtér irányítására vonatkozó szabályozási keret

- (20) Az intézményi reformokról szóló 1980. augusztus 8-i különleges törvény ⁽⁶⁾ 6. cikke (1) bekezdése X. albekezdésének 7. pontja értelmében a repülőtér felszereltségéért és üzemeltetéséért a régiók felelnek, a Bruxelles-National repülőtér kivételével, amelynek üzemeltetése a szövetségi állam hatáskörébe tartozik.
- (21) A 2004. május 27-i királyi rendelet IV. fejezete meghatározza a Bruxelles-National repülőtér létesítményeinek üzemeltetési feltételeit. Az üzemeltetés előfeltétele egy határozatlan idejű egyéni üzemeltetési engedély királyi rendelet útján történő kiadása. A 2004. május 27-i királyi rendelet 30. cikke előírja, hogy az üzemeltetési engedélyes köteles többek között:

„1. gazdaságilag elfogadható feltételek mellett fenntartani és fejleszteni a repülőtéri létesítményeket oly módon, hogy biztosítsa az emberek védelmét és a repülőtéri létesítmények biztonságát, a repülőtéri létesítmények folyamatos tanúsítását, elegendő kapacitást a Bruxelles-National repülőtér növekvő igényeinek és nemzetközi szerepének figyelembevételével, valamint kiváló minőséget”.

- (22) A Bruxelles-National üzemeltetési engedélyét a B.I.A.C. (2013-tól BAC) kapta a 2004. június 21-i királyi rendelet ⁽⁷⁾ útján (a továbbiakban: 2004. június 21-i királyi rendelet). Az említett királyi rendelet 4. cikkének 4. pontja kimondja, hogy az üzemeltetési engedélyes biztosítja „(...) a biztonság és a védelem fenntartását a földön, az általános rendőri és a repüléstechnikai felügyeleti feladatok, valamint a katonai feladatok kivételével.”.
- (23) A Bruxelles-National repülötéren „szabályozott tevékenységek” zajlanak, amelyeknek a repülőtéri üzemeltetési engedélyes (*in casu* a BAC) által beszedhető bevételeit olyan tarifaellenőrzési képlet alapján kell ellenőrizni, amelynek az a célja, hogy korlátozza az ilyen tevékenységekre eső forgalmi egységenkénti bevételek alakulását ⁽⁸⁾. A szabályozott tevékenységek a következők:

- a) a repülőgépek le- és felszállása;
- b) a repülőgépek parkolása;
- c) az utasok rendelkezésére bocsátott repülőtéri létesítmények utasok általi használata;
- d) a repülőgépek üzemanyag-ellátása központi infrastruktúrákon keresztül;
- e) az utasok védelmére és a repülőtéri létesítmények biztonságára irányuló szolgáltatások.

⁽³⁾ 2004. május 27-i királyi rendelet a Brussels International Airport Company magánjogi részvénytársasággá alakításáról és a repülőtéri létesítményekről (Belgisch Staatsblad, 2004. június 24., 51750. o.).

⁽⁴⁾ Ontario Teachers' Pension Plan.

⁽⁵⁾ MAp Airports a Macquarie European Infrastructure Fund I-en és Macquarie European Infrastructure Fund III-on keresztül.

⁽⁶⁾ Az intézményi reformokról szóló 1980. augusztus 8-i különleges törvény (Belgisch Staatsblad, 1980. augusztus 15., 9434. o.).

⁽⁷⁾ A Bruxelles-National repülőtér üzemeltetési engedélyét a B.I.A.C. részvénytársaság részére biztosító 2004. június 21-i királyi rendelet (Belgisch Staatsblad, 2004. július 15. 55640. o.).

⁽⁸⁾ A 2004. május 27-i királyi rendelet 1. cikkének 12. pontja és 30. cikkének 7. pontja.

- (24) A 2004. május 27-i királyi rendelet 30. cikkének 7. pontja úgy rendelkezik, hogy a repülőtéri díjak koherens egységét alkotó tarifarendszert⁽⁹⁾, valamint a (23) preambulumbekkezdésben említett tarifaellenőrzési képletet az üzemeltetési engedélyes határozza meg a felhasználók reprezentatív szervezeteivel folytatott konzultációt követően. A tarifaellenőrzési képlet célja, hogy korlátozza az üzemeltetési engedélyes által beszedhető, a szabályozott tevékenységekre eső forgalmi egységenkénti bevételek alakulását.
- (25) Ezenkívül a 2004. június 21-i királyi rendelet 42. cikke előírja, hogy a 2004. május 27-i királyi rendelet 30. cikkének 7. pontjában említett tarifaellenőrzési képletet és tarifarendszert úgy kell rögzíteni, hogy:

- „1. tükrözzék az ABC költségmodell eredményei alapján szabályozott összes költséget;
2. észszerű nyereségrátát biztosítsanak a befektetett tőke ellenében, többek között a repülőtéri létesítmények fejlesztése érdekében (...);
3. a referencia-repülőterek díjszabási gyakorlatai szintjén szabályozott tevékenységek repülőtéri díjait igazítsák ki a referencia-tarifamodell eredményei alapján”.

A 2004. június 21-i királyi rendelet 43. cikke előírja, hogy a tarifarendszert, a tarifaellenőrzési képletet és azok éves alakulását a BAC határozza meg a repülőtér használóival folytatott konzultációt követően, öt éves időtartamú szabályozási időszakokra (az „n” év április 1-jétől az „n + 5” év március 31-ig). Amennyiben a repülőtér valamelyik használója nem jelenti be a BAC díjszabási javaslatával való megalapozott egyet nem értését, úgy kell tekinteni, hogy a felek megállapodtak a tarifarendszerről és a tarifaellenőrzési képletről a 2004. június 21-i királyi rendelet 55. cikkének (1) bekezdése alapján. Ha legalább két olyan nem kapcsolt társaság, amelyek külön-külön az éves forgalom minimum 1 %-át vagy az éves utasszám 1 %-át képviselik, és amelyek együttesen az éves forgalom minimum 25 %-át vagy a repülőtér használóival folytatott konzultációt megelőző utolsó naptári évben az utasszám 25 %-át képviselik, elutasítja a tarifaellenőrzési képletet vagy a tarifarendszert, indoklással ellátott panaszt nyújthat be a gazdasági szabályozó hatósághoz. Ekkor a gazdasági szabályozó hatóság érvényesítheti a tarifaellenőrzési képletet és a tarifarendszert, vagy kérheti a tarifaellenőrzési képlet és/vagy a tarifarendszer bizonyos kiigazítását vagy módosítását. Ezt követően a tarifaellenőrzési képletet és a tarifarendszert a légi közlekedésért felelős miniszter elé terjesztik döntéshozatalra, a Belgisch Staatsbladban való közzététel előtt. A (26) preambulumbekkezdésben említett védelmi díjat ugyanezen eljárás szerint határozzák meg⁽¹⁰⁾.

- (26) Az e határozat (23) preambulumbekkezdésének (23)(e) pontjában foglaltak szerint az utasok védelmére és a repülőtéri létesítmények biztonságára irányuló szolgáltatások szabályozott tevékenységek részét képezik. E szolgáltatások finanszírozása érdekében a BAC megköveteli a légitársaságoktól, hogy a Bruxelles-National repülőtérrel induló utasok után védelmi díjat (*security charge*) fizessenek.

4 sz. táblázat

A védelmi díj összege a 2013–2017. évi időszakban

Időszak	A védelmi díj összege (induló utasonként, EUR)
2013. január 1. – 2013. március 31.	6,39
2013. április 1. – 2014. március 31.	6,62
2014. április 1. – 2015. március 31.	6,71
2015. április 1. – 2016. március 31.	6,73
2016. április 1. – 2017. március 31.	6,19

- (27) A szóban forgó időszakban a BAC által alkalmazott védelmi díj induló utasonként számított egységes összeg volt, az utas típusától függetlenül (olyan utas, akinek légi útvonal indulópontja a Bruxelles-National repülőtér, transzfer utas vagy tranzit utas).

⁽⁹⁾ A 2004. május 27-i királyi rendelet 35. cikkének (1) bekezdése.

⁽¹⁰⁾ 2015. március 12-i válasz a 2015. február 10-i információkérésre (válasz az 5 b kérdésre).

2.2. A 2014. január 7-i királyi rendelet

- (28) Az e határozat tárgyát képező intézkedés támogatások nyújtása különböző légitársaságok részére a 2014. január 7-i királyi rendelet⁽¹⁾ (a továbbiakban: a 2014. január 7-i királyi rendelet) alapján, mely támogatások a BAC által a belga szövetségi kormánytól kapott forrásokból származnak, és az említett királyi rendeletben rögzített szabályok szerint újraelosztásra kerülnek.
- (29) A 2014. január 7-i királyi rendelet 1. cikke értelmében a BAC 19 000 000 EUR összegű éves támogatásban részesül a védelemmel összefüggő infrastruktúrák fenntartásához, azaz minden olyan tevékenységhez, amely az utasok és a repülőtéri létesítmények védelmét szolgálja, mint például az utasok és csomagjaik ellenőrzése a repülőtér fenntartott területére való belépéskor, esetleges robbanóanyagok vagy fegyverek vagy bármely más veszélyes tárgyak felderítése céljából. Ezt a támogatást a 2014., 2015. és 2016. költségvetési évre biztosítják. Évente kerül átutalásra a BAC számlájára, minden év március 31-ig.
- (30) A 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikkének 1. pontja alapján a BAC az említett királyi rendelet 1. cikkében szereplő támogatást újra elosztja a Bruxelles-National repülőtér azon használóinak⁽²⁾, amelyek 2012. január 1. és 2012. december 31. között több mint 400 000 induló utast szállítottak, ide nem értve a tranzit és transzfer utasokat, azon összeggel arányos mértékben, amit a repülőtér használók fizettek az előző évben az utasok és a repülőtéri létesítmények védelmének biztosítására irányuló szolgáltatásokért.
- (31) A 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikkének 2. pontja kimondja, hogy az egyes használóknak az említett királyi rendelet 2. cikkének 1. pontjában említett feltételek betartása mellett fizetett összeget „évente kell kiszámítani az induló utasok száma alapján, ideértve a tranzit és transzfer utasokat, a 2013., 2014. és 2015. évre; évi 400 000 utason felül a repülőtér használója a 2013., 2014. és 2015. évre mentesül az utasok és a repülőtéri létesítmények védelmének biztosítására irányuló szolgáltatások kifizetése alól, évente legfeljebb tizenkilencmillió euro (19 000 000 EUR) összeg erejéig”.
- (32) A 2014. január 7-i királyi rendelet 4. cikke kimondja, hogy ez a költségvetési intézkedés a 2015. év folyamán felülvizsgálatra kerül, hogy a 2016-2021. évi új díjszabási időszak kezdete előtt ki lehessen igazítani. Az e rendelkezésben említett díjszabási időszak a Bruxelles-National repülőtér repülőtéri díjaira vonatkozó öt éves díjszabályozási időszaknak felel meg, a 2004. június 21-i királyi rendelet 43. cikkében foglaltak szerint.
- (33) A 2014. január 7-i királyi rendelet kimondja, hogy 2013. január 1-től válik hatályossá.

2.3. A 2014. január 7-i királyi rendelet alapján teljesített kifizetések

- (34) A 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikkének 1. pontjában előírt rendelkezéssel ellentétben („a BAC (...) az 1. cikkben említett támogatást újra elosztja a Bruxelles-National repülőtér (...) használóinak”) Belgium közvetlenül teljesítette a légitársaságoknak járó kifizetéseket, anélkül, hogy azok a BAC-n keresztül mentek volna.
- (35) Belgium szerint a BAC 2014. július 8-i levelében kifejezetten kérte a belga hatóságokat, hogy közvetlenül a kedvezményezett légitársaságok bankszámláira utalják át az összegeket a 2014. január 7-i királyi rendelet adminisztratív végrehajtásának megkönnyítése érdekében.
- (36) 2014. szeptember 12-én a minisztertanács tudomásul vette a BAC 2014. július 8-i levelében megfogalmazott kérését, és jóváhagyta a javasolt eljárás egyszerűsítését, vagyis az érintett összegeknek a kedvezményezett légitársaságok bankszámláira történő közvetlen átutalását.
- (37) 2014. szeptember 22-én a 2014. január 7-i királyi rendeletben meghatározott kritériumoknak megfelelő légitársaságok, nevezetesen a Brussels Airlines, a TUI Airlines Belgium és a Thomas Cook Airlines Belgium, 16 779 819 EUR-t, 2 143 621 EUR-t, ill. 76 560 EUR-t kaptak a 2013. évre.
- (38) Belgium megadta ezen összegek kiszámításának részleteit, ezáltal tisztázva a 2014. január 7-i királyi rendelet alkalmazási szabályait⁽³⁾.
- (39) Belgium mindenekelőtt azt állapította meg, hogy csak három légitársaság, a Brussels Airlines, a TUI Airlines Belgium és a Thomas Cook Airlines Belgium vált jogosulttá az támogatás igénybevételeire, mivel egyetlen más légitársaság sem szállított 400 000 induló utasnál többet, ide nem értve a tranzit és transzfer utasokat, 2012. január 1. és 2012. december 31. között.

⁽¹⁾ A Brussels Airport Company, a Bruxelles National repülőtér üzemeltetési engedélyese részére a védelemmel összefüggő infrastruktúrák fenntartásához támogatást biztosító 2014. január 7-i királyi rendelet (Belgisch Staatsblad, 2014. április 23., 34506. o.).

⁽²⁾ A „Bruxelles-National repülőtér használói” kifejezés ebben az összefüggésben az e repülőtérrel induló járatokat üzemeltető légitársaságokat jelöli.

⁽³⁾ 2015. március 12-i válasz a 2015. február 10-i információkérésre.

- (40) A három társaságnak 2014-ben járó összegeket azon induló utasok száma alapján számították ki, akiket ezek a társaságok a 2013. év hónapjaiban szállítottak, ideértve a tranzit és transzfer utasokat. Minden társaság esetében meghatározták azt a hónapot, amelyben a 2013. január 1. óta szállított 400 000 induló utas küszöbértéket túllépték, és az ebben a hónapban érvényes védelmi díjat. Ezután kiszámították az egyes társaságok által minden egyes szállított utas után havonta fizetendő védelmi díjak összegét, kivéve a 2013. január 1-jétől szállított első 400 000 utast. Ez az összeg annak a támogatásnak felel meg, ami a 2014. január 7-i királyi rendelet alapján járna a légitársaságnak költségvetési felső határ hiányában.
- (41) A 19 000 000 EUR összegű éves költségvetési felső határ betartása érdekében ezután egy hármasszabályt alkalmaztak az így kiszámított három összeg mindegyikére, hogy meghatározzák az egyes légitársaságoknak 2013-ra ténylegesen járó összeget.

2.4. Kedvezményezettek

- (42) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság a 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikkének 1. pontjában rögzített kritériumoknak megfelelő légitársaságokat határozta meg a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, esetlegesen állami támogatásnak minősülő intézkedés egyedüli potenciális kedvezményezettjeként.

2.5. A 2014. január 7-i királyi rendelet alkalmazásának felfüggesztése

- (43) A hivatalos vizsgálati eljárás megindítását követően Belgium – óvintézkedésként és a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban kifejtett előzetes értékeléssel kapcsolatos álláspontjának sérelme nélkül – úgy határozott, hogy 2014. december 3-tól felfüggeszti a 2014. január 7-i királyi rendelet végrehajtását. Belgium kötelezettséget vállalt arra, hogy további intézkedésig nem teljesít semmiféle pénzáttalást az említett királyi rendelet értelmében. A Bizottság rendelkezésére álló információk szerint Belgium teljesítette ezt a kötelezettségvállalást.

2.6. A 2017. március 15-i királyi rendelet

- (44) 2017. március 15-én elfogadásra került egy királyi rendelet ⁽¹⁴⁾ (a továbbiakban: a 2017. március 15-i királyi rendelet), melynek célja a 2014. január 7-i királyi rendelet visszavonása.
- (45) Ezen túlmenően, a 2017. március 15-i királyi rendelet 2. cikke értelmében a visszavont királyi rendelettel biztosított és az érintett légitársaságok által a királyi rendelet hatályossági ideje alatt, vagyis 2013. január 1-től 2014. január 7-ig beszedett támogatásokat legkésőbb 2017. március 31-ig vissza kell fizetni a belga szövetségi hatóságok részére. Az említett cikk azt is előírja, hogy a visszafizetendő összegek után a kedvezményezett rendelkezésére bocsátásuk napjától a tényleges visszafizetetésükig kamatot kell fizetni. A kamatokat a 794/2004/EK bizottsági rendelet V. fejezetével összhangban kell kiszámítani ⁽¹⁵⁾. Belgium a Bizottság rendelkezésére bocsátott egy dokumentumot, amely azt igazolja, hogy a Brussels Airlines, a TUI Airlines Belgium és a Thomas Cook Airlines Belgium visszafizette az összes kapott támogatást kamatokkal együtt, a 2017. március 15-i királyi rendelet 2. cikkével összhangban.

3. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁHOZ VEZETŐ OKOK

- (46) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság mindenekelőtt a 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikkének 1. pontjában meghatározott feltételeknek megfelelő légitársaságoknak nyújtott állami támogatás meglétét vizsgálta meg. Ezután az esetleges támogatás összegegyeztetetőségének kérdését érintette. Végezetül megvizsgálta az esetleges támogatás jogellenességének kérdését és esetleges visszatéríttetését.
- (47) Az állami támogatás meglétét illetően a Bizottság mindenekelőtt a szóban forgó intézkedés kedvezményezettjeinek tevékenységét elemezte. Mivel a Bruxelles-National repülőtér azon használói, amelyeknek a BAC köteles újra elosztani a támogatást légitársaságok, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy tevékenységük az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében gazdasági jellegű.

⁽¹⁴⁾ A Brussels Airport Company, a Bruxelles National repülőtér üzemeltetési engedélyese részére a védelemmel összefüggő infrastruktúrák fenntartásához támogatást biztosító 2014. január 7-i királyi rendeletet visszavonó 2017. március 15-i királyi rendelet (Belgisch Staatsblad, 2017. március 24.).

⁽¹⁵⁾ A Bizottság 794/2004/EK rendelete (2004. április 21.) az az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló (EU) 2015/1589/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 140., 2004.4.30., 1. o.). Bizottsági közlemény az állami támogatás visszatérítésére 28 tagállamban 2014. január 1. után alkalmazandó aktuális kamatlábokról és referencia-/leszámitolási kamatlábokról (Közzétéve a 2004. április 21-i 794/2004/EK bizottsági rendelet [HL L 140., 2004.4.30., 1. o.] 10. cikkének megfelelően) (HL C 2., 2014.1.7., 7. o.).

- (48) Az állami források és az intézkedés államnak való betudhatósága tekintetében a Bizottság megállapította, hogy a támogatást egy királyi rendelet alapján nyújtották és a belga költségvetésből, pontosabban a Service public fédéral Mobilité et Transport költségvetéséből finanszírozták. Ezen túlmenően, a 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikke értelmében a BAC köteles újra elosztani az említett királyi rendelet 1. cikke szerinti támogatást az említett királyi rendeletben teljeskörűen meghatározott szabályok alapján a Bruxelles-National repülőtér azon használóinak, amelyek 2012. január 1. és 2012. december 31. között több mint 400 000 induló utast szállítottak (ide nem értve a tranzit és transzfer utasokat). A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy az egyes légitársaságoknak a királyi rendelet 2. cikke értelmében történő kifizetésekre vonatkozó intézkedés Belgiumnak tudható be és finanszírozása állami forrásokból történt.
- (49) A légitársaságoknak nyújtott gazdasági előnyt illetően a Bizottság megállapította, hogy a 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikke értelmében a BAC nem tarthatta fenn változatlanul a légitársaságoktól beszedett díjakat, miután megkapta az említett királyi rendelet által biztosított támogatást, hanem köteles volt bizonyos légitársaságokat a támogatás előnyeiben részesíteni, ami gazdasági előnyt jelent az említett társaságok számára.
- (50) Ezen túlmenően a Bizottság előzetesen arra a következtetésre jutott, hogy az intézkedés szelektív. Az intézkedés csak azokat a légitársaságokat részesíti előnyben, amelyek a Bruxelles-National repülőtérrel használják és megfelelnek a Bruxelles-National repülőtéren 2012-ben bonyolított forgalomra vonatkozó néhány feltételnek. A Bizottság előzetes elemzése szerint a légitársaságoknak az érintett támogatásra való jogosultsága diszkriminatív kritériumokon alapul, amelyek nem kapcsolódnak az intézkedés céljához és természetéhez, és ténylegesen három légitársaságot részesítenek előnyben, miközben alapos ok nélkül kizárják a Bruxelles-National repülőtér összes többi használóját.
- (51) A Bizottság előzetesen megállapította, hogy ez a szelektív előny torzíthatja a versenyt a belső piacon és hatást gyakorolhat a tagállamok közötti kereskedelemre, mivel lehetővé teheti az érintett légitársaságoknak, hogy agresszívabb díjszabási politikát folytassanak, valamint hogy mesterségesen fenntartsák vagy növeljék a nyújtott szolgáltatások kínálatát a rendes piaci feltételekhez képest.
- (52) A Bizottság előzetesen arra a következtetésre jutott, hogy a kedvezményezett légitársaságok által kapott támogatás az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősül.
- (53) Ezen túlmenően a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában megállapította, hogy nincs olyan jogalap, amely Belgiumot mentesíti a támogatás EUMSZ 108. cikkének (4) bekezdése szerinti bejelentés alól. A Bizottság megjegyezte, hogy a szóban forgó támogatások nem tartoznak az általános csoportmentességi rendelet⁽¹⁶⁾ hatálya alá, mivel nem teljesítik az említett rendelet I. fejezetében meghatározott feltételeket. A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy az intézkedés jogellenes támogatásnak minősülhet, mivel a 2014. január 7-i királyi rendelet a Bizottság értesítése nélkül lépett hatályba.
- (54) Végül a Bizottság kétségét fejezte ki az esetleges támogatásnak a belső piaccal való összeegyeztethetőségét illetően, többek között a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló 2014. április 4-i bizottsági iránymutatás alapján (a továbbiakban: légi közlekedési iránymutatás)⁽¹⁷⁾, amely nem írja elő, hogy állami támogatás nyújtható a légitársaságoknak az olyan repülőtereken végzett indítási tevékenységeikhez, amelyek évente több mint 5 millió utast fogadnak és nem távoli régiókban találhatóak⁽¹⁸⁾, mint például a Bruxelles-National repülőtér.

4. BELGIUM ÉSZREVÉTELEI AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATRÓL

- (55) 2015. január 15-én Belgium elküldte a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit.

4.1. Állami támogatás megléte

- (56) Belgium mindenekelőtt azokra a feltételekre emlékeztet, amelyeknek együttes teljesülése szükséges ahhoz, hogy egy intézkedés állami támogatásnak minősüljön, nevezetesen: 1) a kedvezményezettnek vagy kedvezményezetteknek az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése szerinti vállalkozásoknak kell lenniük, 2) a szóban forgó intézkedést állami forrásból kell nyújtani és az államnak betudhatónak kell lennie, 3) az intézkedésnek előnyt kell biztosítania a kedvezményezettje vagy kedvezményezettjei számára, és ennek az előnynek szelektívnek kell lennie, és 4) a szóban forgó intézkedésnek torzítnia kell a versenyt, vagy azzal kell fenyegetnie, és alkalmasnak kell lennie arra, hogy hatást gyakoroljon a tagállamok közötti kereskedelemre.

⁽¹⁶⁾ A Bizottság 800/2008/EK rendelete (2008. augusztus 6.) a Szerződés 87. és 88. cikke alkalmazásában a támogatások bizonyos fajtáinak a közös piaccal összeegyeztethetőségének nyilvánításáról (általános csoportmentességi rendelet) (HL L 214., 2008.8.9., 3. o.).

⁽¹⁷⁾ A Bizottság közleménye – Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról (HL C 99., 2014.4.4., 3. o.).

⁽¹⁸⁾ A légi közlekedési iránymutatás 145. pontja.

- (57) Ezt követően Belgium kimondja, hogy nem vitatja, hogy a szóban forgó intézkedés az államnak tudható be és esetlegesen hatást gyakorolhat a tagállamok közötti kereskedelemre.
- (58) Belgium ugyanakkor úgy véli, hogy nem 1) gazdasági tevékenységet folytató vállalkozás részére nyújtott támogatásról, ill. nem 2) szelektív előnyről van szó, ami elegendő annak kizárásához, hogy a 2014. január 7-i királyi rendelettel bevezetett intézkedés állami támogatásnak minősüljön.
- (59) A Belgium által e két következtetés alátámasztására előterjesztett érveket a (60)–(72) preambulumbekendések foglalják össze.

4.1.1. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma

- (60) Belgium megjegyzi, hogy az EUMSZ 107. cikke szerinti vállalkozás fogalma minden gazdasági tevékenységet folytató jogalanyra kiterjed, függetlenül azok jogállásától és finanszírozási módjuktól.
- (61) Hangsúlyozza továbbá, hogy a közhatalmi jogkör gyakorlása keretében folytatott tevékenységek nem minősülnek „gazdaságinak”.
- (62) A repülőtereken az ilyen tevékenységek közé tartozik különösen a védelem, a légiforgalom-irányítás és a rendfenntartás.
- (63) Belgium álláspontja szerint ebből az következik, hogy a repülőtereken végzett védelmi tevékenységek nem minősülnek a versenyjog értelmében vett gazdasági tevékenységnek, és ezért ezek finanszírozása nem minősül állami támogatásnak.
- (64) E tekintetben Belgium úgy véli, lehetséges, hogy egy jogalany társítja a közhatalmi jogkör gyakorlását bizonyos gazdasági tevékenységek folytatásával, és ekkor ez a jogalany csak gazdasági tevékenységéhez kapcsolódóan tartozik az állami támogatásra vonatkozó szabályok hatálya alá.
- (65) Belgium úgy véli, hogy a repülőtéri biztonsággal kapcsolatos szolgáltatások 2014. január 7-i királyi rendelettel bevezetett finanszírozása nem minősül állami támogatásnak, mivel az ilyen tevékenységek a közhatalmi jogkör gyakorlását jelentik.

4.1.2. Szelektív előny megléte

- (66) Belgium úgy véli továbbá, hogy a szóban forgó intézkedés nem biztosít előnyt a kedvezményezettjei számára az állami támogatásra vonatkozó szabályok értelmében.
- (67) Pontosabban arra hivatkozik, hogy az előny meglétét a vizsgált helyzet és a normál helyzet összehasonlításával kell megállapítani.
- (68) Ezért, annak megítélése érdekében, hogy ebben az ügyben létezik-e az állami támogatásra vonatkozó szabályok értelmében vett előny, Belgium álláspontja szerint össze kell hasonlítani a jelen eljárás tárgyát képező intézkedést egy Belgiumban fennálló hasonló helyzettel annak ellenőrzésére, hogy a vitatott intézkedés biztosít-e ilyen előnyt a kedvezményezett légitársaságok számára.
- (69) Belgium kijelenti, hogy a szóban forgó intézkedés elfogadásáig csak a Bruxelles-National repülőtér számolt fel a használóinak a repülőtér használatából eredő védelmi költségek fedezésére szolgáló díjat, állami szerepvállalás nélkül. Belgium álláspontja szerint ez megkülönbözteti a Bruxelles-National repülőtérrel a többi olyan repülőtér helyzetétől, amelyek a vallon régióban és a flamand régióban találhatóak, ahol a repülőtéri védelmi és biztonsági szolgáltatásokkal kapcsolatos összes költséget az érintett régiók viselik. Belgium hivatkozik a Belgium által a Charleroi repülőtér és a Ryanair javára végrehajtott intézkedések ügyében 2014. október 1-jén hozott bizottsági határozatra⁽¹⁹⁾ (a továbbiakban: a Charleroi-határozat), különösen annak (269) és (270) preambulumbekendésére.
- (70) Belgium álláspontja szerint ez azt mutatja, hogy Belgiumban a repülőtéri szolgáltatások légitársaságoknak felszámolt piaci ára nem foglalja magában az összes repülőtéri védelmi költséget. Ezért úgy véli, hogy a Bizottság a Charleroi-határozatban ezt a tényt nem tekintette állami támogatásnak.

⁽¹⁹⁾ A Bizottság 2014. október 1-jei (EU) 2016/2069 határozata a Belgium által a Brussels South Charleroi Airport és a Ryanair javára végrehajtott SA.14093 (C 76/2002) számú intézkedésekről (HL L 325., 2016.11.30., 63. o.).

4.1.3. Az évi 400 000 utas küszöbérték és annak hatása az intézkedés szelektív jellegére

- (71) A 400 000 utas küszöbértéket illetően Belgium elsősorban a 2014. április 2-i levelére hivatkozik, amelyben a hivatalos vizsgálati eljárás megindítása előtt ismertette a küszöbérték megalapozottságára vonatkozó érveit, amelyeket az eljárás megindításáról szóló határozat 46–49. pontjai foglalják össze. Belgium azzal egészíti ki ezeket az érveket, hogy „a cél az volt, hogy ösztönözzük a légitársaságok brüsszeli fejlődését azáltal, hogy ellentételezést nyújtunk nekik a növekvő utasszám miatt keletkező védelmi költségek csökkentése érdekében.”
- (72) Ezen túlmenően, a 2014. január 7-i királyi rendelet 4. cikkében szereplő, a támogatás időszakos értékelését elrendelő záradék alapján Belgium az intézkedés további 3 éves időszakra való meghosszabbításának esetére hivatkozik *mutatis mutandis*, vagyis azon légitársaságok javára, amelyek 2015-ben több mint 400 000 induló utast szállítottak. Belgium arra a következtetésre jut, hogy a mechanizmus ösztönző, mivel a kedvezményezettek körének háromévente történő újrafelosztását eredményezheti minden olyan fél esetében, amely a hároméves értékelés során átlépte a 400 000 utas küszöbértéket.

4.2. Az esetleges támogatás összeegyeztethetősége

- (73) Belgium, mivel úgy véli, hogy a 2014. január 7-i királyi rendelettel bevezetett intézkedés nem minősül állami támogatásnak, nem tartja relevánsnak annak ismertetését, hogy az említett intézkedés milyen jogalapon tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek, és annak bizonyítását, hogy az összeegyeztethetőség feltételei teljesülnek.

4.3. Az esetleges támogatás jogszerűsége és visszafizettetése

- (74) Belgium úgy véli, hogy nem releváns annak vizsgálata, hogy a szóban forgó intézkedést bejelentették-e az Európai Bizottságnak az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésével összhangban.
- (75) Ezért úgy véli, hogy annak vizsgálata sem releváns, hogy az említett intézkedés miatt sor kerüljön-e visszafizetetésre.

5. AZ ÉRDEKELT HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEI

5.1. A Ryanair észrevételei

- (76) 2015. február 13-án a Ryanair elküldte a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit.

5.1.1. A támogatás felfüggesztéséről szóló esetleges rendelkezésről

- (77) A Ryanair osztja az állami támogatás meglétére vonatkozó előzetes bizottsági megállapításokat, és felkéri a Bizottságot, hogy szólítsa fel Belgiumot a szóban forgó intézkedés felfüggesztésére.
- (78) A Ryanair álláspontja szerint az intézkedés célja nyilvánvalóan versenyellenes, mivel ez az intézkedés a verseny torzítására irányul azáltal, hogy a Bruxelles-National repülőtéren jelen lévő többi légitársaságot, többek között a diszkont légitársaságokat, gyengébb pozícióba kényszeríti.
- (79) Ezen túlmenően a Ryanair úgy véli, hogy az intézkedés kedvezményezettjei (nevezetesen a Brussels Airlines, a TUI Airlines Belgium és a Thomas Cook Airlines Belgium) egy már meglévő stratégiai partnerség megerősítésére használták fel az intézkedést, amelynek célja, hogy szembe tudjanak szállni olyan tényleges versenytársakkal, mint a Ryanair és a Vueling a Bruxelles-National gyűjtő-elosztó repülőtéren.

5.1.2. Az intézkedés struktúrájáról és állami támogatási jellegéről

- (80) Először is a Ryanair egyetért a 400 000 utas küszöbérték önkényes jellegére vonatkozó előzetes bizottsági megállapításokkal, s úgy véli, hogy ez a küszöbérték minden gazdasági logikát nélkülöz.
- (81) Másodszor a Ryanair hangsúlyozza, hogy a támogatás igénybevételére jogosult légitársaságokat olyan kritérium alapján választják ki, amely kizárja a transzfer és tranzit utasokat, míg az egyes kedvezményezetteket megillető összegek magukban foglalják ezeket az utaskategóriákat. A Ryanair ebben következetlenséget lát, és feltételezi, hogy a tranzit és transzfer utasokat érintő, az intézkedés által kiváltott eltérő bánásmód logikusan Belgium arra irányuló szándékával magyarázható, hogy a nem belga társaságokat az intézkedés hatályán kívül tartsa.

- (82) Végül a Ryanair egyetért a Bizottság előzetes elemzésével, miszerint a 2012. év referenciaévként való kiválasztása az intézkedés kedvezményezettjeinek meghatározásához önkényes. A Ryanair megjegyzi, hogy nem ez az egyetlen olyan év, amelyre vonatkozóan az adatok rendelkezésre álltak, mivel a BAC minden hónapban közzéteszi a honlapján az előző havi utasforgalmi adatokat.

5.1.3. A támogatás összeegyeztethetlenségéről

- (83) A Ryanair úgy véli, hogy a támogatás nem tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek, mivel sérti a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó szabályokat. A Ryanair álláspontja szerint a támogatás néhány gondosan kiválasztott belga légitársaság által nyújtott szolgáltatásoknak kedvez. A Ryanair rámutat arra, hogy egyetlen nagy belga légitársaságot sem zártak ki a kedvezményezettek köréből, és a belga közlekedési miniszter maga is elismerte, hogy az intézkedés célja a nemzeti légitársaságok támogatása.
- (84) Emellett a Ryanair öt érintő ellenséges nyilatkozatokat említ, melyek az akkori belga kormánytól származnak, amely a Ryanair szerint ellenezte a Ryanair Bruxelles-National repülőtéren való jelenlétét, és ezzel a versenyellenes támogatással hátráltatni akarta az erről a repülőtérről induló diszkont légitársaságok új szolgáltatás kínálatait.

5.1.4. A Brussels Airlines pénzügyi nehézségeiről

- (85) A Ryanair megjegyzi, hogy a Brussels Airlines 2009 óta minden évben működési veszteséget könyvelt el. Álláspontja szerint Belgium beavatkozása nélkül a Brussels Airlines rövid vagy hosszú távon valószínűleg kivonult volna a piacról. A Ryanair álláspontja szerint a helyzet annyira kritikus volt, hogy a Brussels Airlines a várt támogatást azonnal bevonta a 2013. évi beszámolójába, miközben az összegre való jogosultsága még bizonytalan volt.
- (86) A Ryanair felhívja a Bizottságot, hogy érvényesítse a Tanács (EU) 2015/1589 rendeletével⁽²⁰⁾ felváltott „659/1999/EK tanácsi rendeletről⁽²¹⁾ származó hatásköreit”, és kérjen részletes és naprakész pénzügyi információkat a Brussels Airlines, a TUI Airlines Belgium és a Thomas Cook Airlines Belgium beszámolóiról a 2012., 2013. és 2014. évekre vonatkozóan. A Ryanair felkéri továbbá a Bizottságot annak ellenőrzésére, hogy a támogatások hogyan tükröződtek a kedvezményezettek beszámolóiban, annak megállapítása érdekében, hogy az említett kedvezményezettek nehéz helyzetben lévő vállalkozások-e a megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás tényállás idején hatályos változatának értelmében.

5.2. Az International Airlines Group (IAG) észrevételei

- (87) 2015. február 16-án az IAG elküldte a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit.

5.2.1. Az intézkedés államnak való betudhatóságáról

- (88) Az IAG álláspontja szerint nyilvánvaló, hogy az intézkedést Belgium a 2014. január 7-i királyi rendelettel hagyta jóvá és hogy állami forrásokon, különösen a „Service Public fédéral Mobilité et Transport” költségvetésén alapul. Az IAG rámutat továbbá arra, hogy a BAC szerepe ennek a forrásnak a kezelésében és elosztásában a belga állam határozatainak alkalmazására korlátozódik, mivel a BAC által az államtól kapott pénzeszközök elosztására vonatkozó szabályokat teljes mértékben az említett királyi rendelet rendelkezései határozzák meg. Az IAG álláspontja szerint az a tény, hogy a BAC magánszereplő, nem kérdőjelezi meg következképpen az állami források meglétét és az intézkedés államnak való betudhatóságát.

5.2.2. A légitársaságokat megillető szelektív előny meglétéről

- (89) Az IAG emlékeztet arra, hogy azok a légitársaságok, amelyek 2012-ben nem működtek, automatikusan kizárásra kerülnek a 2014. január 7-i királyi rendeletről. Úgy véli, hogy bár az intézkedést általános érvényűnek mutatják be a Bruxelles-National repülőtér összes használója tekintetében, úgy dolgozták ki, hogy csak a légitársaságok kis részére lehessen alkalmazni.

5.2.3. A tranzit és transzfer utasokkal kapcsolatos szempontokról

- (90) Az IAG Belgiumnak az intézkedés szelektivitására vonatkozó egyik állítására hivatkozik, miszerint a Bruxelles-National repülőtérrel eltérően számos európai repülőtér nem mentesíti a tranzit és transzfer utasokat a védelmi díjak megfizetése alól. Az IAG ezt az állítást nagy európai repülőterek különböző példái alapján fejt ki.

⁽²⁰⁾ A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

⁽²¹⁾ A Tanács 1999. március 22-i 659/1999/EK rendelete az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.).

- (91) Ezen túlmenően az IAG megjegyzi, hogy a Brussels Airlines utóbbi években elkönyvelt veszteségeit követően a Lufthansa úgy határozott, hogy 2017-re halasztja a Brussels Airlines részvényeinek megszerzésére vonatkozó döntését, holott ezt eredetileg 2014-re tervezte. Az IAG álláspontja szerint feltételezhető, hogy a Lufthansa csak akkor fogja végrehajtani a Brussels Airlines felvásárlását, ha ez utóbbinak javul az eredménykimutatása, egyebek között állami pénzeszközök révén.

5.3. A Brussels Airlines észrevételei

- (92) 2015. február 23-án a Brussels Airlines elküldte a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit.
- (93) A Brussels Airlines úgy véli, hogy a szóban forgó intézkedés nem minősül állami támogatásnak, mivel nem gazdasági jellegű tevékenységek finanszírozására vonatkozik, és semmi esetre sem nyújt szelektív előnyt a támogatás kedvezményezettjeinek.
- (94) Másodlagosan a Brussels Airlines úgy véli, hogy az intézkedés a légi közlekedési iránymutatás hatálybalépése előtt összeegyeztethető a belső piaccal.

5.3.1. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma

- (95) A Brussels Airlines úgy véli, hogy a 2014. január 7-i királyi rendelettel nyújtott támogatás olyan nem gazdasági tevékenységeket érint, amelyek részleges pénzügyi ellentételezésben részesülnek.
- (96) Ennek az elemzésnek az alátámasztására a Brussels Airlines az SA.14093. (C76/2002.) ügyben (A Vallon régió által a Brussels South Charleroi repülőtérnek és a Ryanair légitársaságnak nyújtott előnyök⁽²²⁾) folytatott vizsgálati eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. március 21-i határozatra hivatkozik.
- (97) A Brussels Airlines álláspontja szerint a Charleroi repülőtéren működő légitársaságok nem fizetnek biztonsági díjat ennek a repülőtérnek, és a Bizottság említett 2012. március 21-i határozata értelmében ez nem minősül állami támogatásnak. Ezen túlmenően a Brussels Airlines megállapítja, hogy a 2012. március 21-i határozattal kiterjesztett hivatalos vizsgálati eljárást lezáró fent említett Charleroi-határozat a Vallon régió egyik minisztere szerint, jóváhagyta a Vallon régió által a Charleroi repülőtérnek, és ennek megfelelően, a Brussels Airlines szerint, a gazdasági szereplőknek nyújtott védelmi pénzügyi ellentételezést.

5.3.2. Szelektív előny

- (98) A Brussels Airlines megemlíti az eljárás megindításáról szóló határozat 44. pontját, amelyben a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az intézkedés három okból kifolyólag szelektív: 1) az intézkedés csak a légitársaságokat részesíti előnyben, egyéb személyszállító társaságokat nem, 2) az intézkedés a Bruxelles-National repülőtérrel használó légitársaságokat részesíti előnyben, és 3) az intézkedés azokat a légitársaságokat részesíti előnyben, amelyek eleget tesznek a Bruxelles-National repülőtéren teljesített forgalomra vonatkozó bizonyos feltételeknek.
- (99) Az első pontra hivatkozva a Brussels Airlines kétségét fejezi ki a támogatás amiatti szelektivitásával kapcsolatban, hogy csak a légitársaságok részesülnek belőle. A Brussels Airlines úgy véli, hogy a légi forgalom és a személyszállítás egyéb módjai közötti különbségtételt objektív okok magyarázzák, mivel ez utóbbiak nem jelentenek annyi biztonsági kockázatot, mint a légi közlekedés.
- (100) A második pontot illetően a Brussels Airlines a belga jogrendre hivatkozik, amely a támogatás elosztását csak a Bruxelles-National repülőtéren tranzitforgalmat bonyolító társaságok részére teszi lehetővé. Az állami tulajdonú repülőterek felszereléséért és üzemeltetéséért a belga régiók felelnek, a Bruxelles-National repülőtér kivételével, amely szövetségi hatáskörbe tartozik. A Brussels Airlines ebből arra a következtetésre jut, hogy a szövetségi állam ezt a támogatást csak a Bruxelles-National repülőtérnek nyújthatja, a többi repülőtérnek nem.
- (101) A harmadik pontot illetően a Brussels Airlines a Bizottság figyelmébe ajánlja a szövetségi államot, amely elfogadta a 2014. január 7-i királyi rendeletet. Pontosítani kívánja azonban, hogy megítélése szerint az utasszámhoz kapcsolódó küszöbérték releváns az olyan támogatás esetében, amelyet repülőtéri biztonsággal összefüggő szolgáltatásokhoz nyújtanak, mivel a repülőtéri biztonsági költségek is az utasok számához kapcsolódnak.
- (102) A Brussels Airlines úgy véli továbbá, hogy a 2012. év referenciaévként történő meghatározása azzal magyarázható, hogy ez az utolsó év, amelynek vonatkozásában rendelkezésre álltak az adatok, amikor a minisztertanács az intézkedés elfogadásáról határozott. A Brussels Airlines úgy véli, hogy nyilvánvalóan a referenciapont kiválasztása bizonyos mértékig mindig is önkényes. A Brussels Airlines elemzése szerint úgy tűnik, hogy a 2012. év referenciaévként való megválasztásával Belgium ezen a ponton nem lépte túl mérlegelési jogkörét.

⁽²²⁾ HLL 325., 2016.11.30., 63. o.

- (103) A Brussels Airlines arra a következtetésre jut, hogy az intézkedés nem biztosít szelektív előnyt.

5.3.3. A támogatás összeegyeztethetősége

- (104) A Brussels Airlines emlékeztet arra, hogy ha a Bizottság mégis arra a következtetésre jutna, hogy a támogatás fennáll, ez a támogatás legalább 2014. április 4-ig, a légi közlekedési iránymutatás hatálybalépésének napjáig összeegyeztethető lenne. A Brussels Airlines e tekintetben a fent említett Charleroi-határozatra hivatkozik, amelyben a Bizottság elfogadta, hogy a Vallon régió által a Charleroi repülőtér üzemeltetéséhez biztosított számos intézkedés, amely a repülőtér gazdasági tevékenységét szelektív módon támogatja és ezáltal jogellenes állami támogatásnak minősül, csak a légi közlekedési iránymutatás hatálybalépése óta összeegyeztethetetlen a belső piaccal.
- (105) A Brussels Airlines elemzése szerint ez azt jelenti, hogy a biztonsági szolgáltatásokhoz az említett időpont előtt nyújtott támogatások semmi esetre sem követelhetők vissza a kedvezményezett vállalkozásoktól.

5.3.4. Következtetés

- (106) A Brussels Airlines úgy véli, hogy a szóban forgó intézkedés nem minősül állami támogatásnak, mivel nem támogat gazdasági tevékenységet és nem nyújt szelektív előnyt. Mindenesetre megjegyzi, hogy az intézkedést a légi közlekedési iránymutatás hatálybalépése előtt a belső piaccal összeegyeztethetőnek kell tekinteni.

5.4. Egy névtelenséget kérő másik érdekelt fél észrevételei

- (107) 2015. február 26-án egy névtelenséget kérő másik érdekelt fél (a továbbiakban: a névtelenséget kérő érdekelt fél) megküldte a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit.
- (108) Először is a névtelenséget kérő érdekelt fél emlékeztet arra, hogy a 2001. december 30-i törvényprogram ⁽²³⁾ kifejezetten előírja ⁽²⁴⁾, hogy a BAC által beszedett repülőtéri díjaknak megkülönböztetésmentesnek, átláthatónak és költségorientáltaknak kell lenniük.
- (109) Ezt követően rámutat arra, hogy a 2014. január 7-i királyi rendelet nem kérdőjelezheti meg a törvényprogram rendelkezéseit, mivel ez utóbbi magasabb szintű, mint a királyi rendelet.
- (110) A névtelenséget kérő érdekelt fél megjegyzi, hogy a törvényprogram alapján Belgium megadta a BAC-nek a Bruxelles-National repülőtér üzemeltetésére vonatkozó engedélyt. Ezért a névtelenséget kérő érdekelt fél álláspontja szerint Belgiumnak biztosítania kellene az engedélyhez kapcsolódó feltételek betartását, ezen belül a repülőtéri díjak megkülönböztetésmentes jellegét. A névtelenséget kérő érdekelt fél úgy véli, hogy ha a BAC nem tartja be ezeket a feltételeket, Belgium intézkedéseket tehet és köteles tenni ennek orvoslására.
- (111) A névtelenséget kérő érdekelt fél tehát kételkedik abban, hogy Belgium az érintett belga légitársaságokat a (108) preambulumbekzdésben említett gazdasági szabályozás sérelme nélkül kívánta támogatni, és ezért kételyei merültek fel azzal kapcsolatban, hogy a BAC feladata-e, hogy a Bruxelles-National repülőteret használó valamennyi légitársaságot ugyanolyan engedményben részesítse a védelmi intézkedések költségeiből.
- (112) Továbbá a névtelenséget kérő érdekelt fél emlékeztet arra, hogy öt éves megállapodás van érvényben a BAC és a légitársaságok között az díjszabási rendszerről és a díjellenőrzési szabályokról. A hatályos megállapodás bármilyen módosításához a légitársaságok ismételt konzultációja szükséges.
- (113) A névtelenséget kérő érdekelt fél ezért azt a következtetést vonja le, hogy Belgium abból indul ki, hogy a BAC-nek minden légitársaság számára megkülönböztetéstől mentes engedményt kell nyújtania (vagyis általában csökkentenie a védelmi intézkedések költségeit). Az ellenkezője néhány légitársaság részére nyújtott szelektív előny lenne, és sértené a Chicagói Egyezmény ⁽²⁵⁾ 15. cikkét, valamint a 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet ⁽²⁶⁾.

⁽²³⁾ Belgisch Staatsblad, 2001. december 31.

⁽²⁴⁾ Különösen 158. cikkének 1., 2. és 4. bekezdése.

⁽²⁵⁾ A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, 1944. december 7. napján aláírt egyezmény (Recueil des traités des Nations unies, 15. kötet, 102. szám, 15. cikk)

⁽²⁶⁾ A repülőtéri díjakról szóló, 2009. március 11-i 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 70., 2009. 3.14., 11. o.).

6. BELGIUM MEGJEGYZÉSEI AZ ÉRDEKELT HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEIRE

6.1. A Ryanair észrevételeire vonatkozó megjegyzések

- (114) Előjáróban Belgium emlékeztet arra, hogy a 2015. január 16-i észrevételeiben és a 2015. február 10-i információkérésre adott 2015. március 12-i válaszában részletesen kifejtette, hogy a vitatott intézkedés miért nem minősül állami támogatásnak.
- (115) Ezenkívül Belgium úgy véli, hogy a Ryanair által előterjesztett tényelemek inkább kereskedelmi stratégiáját tükrözik mintsem egy tisztán jogi érvelést.

6.1.1. A támogatás felfüggesztésére vonatkozó kérés

- (116) Belgium emlékeztet arra, hogy a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban kifejtett kétségeit követően a mobilitási miniszter – óvintézkedésként és a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban ismertetett előzetes értékeléssel kapcsolatos álláspontjának sérelme nélkül – úgy határozott, hogy felfüggeszti a 2014. január 7-i királyi rendelet végrehajtását.

6.1.2. Állami támogatás megléte

- (117) A Ryanairnek az állami támogatás meglétével kapcsolatos érveit illetően – nevezetesen hogy az évi 400 000 utas küszöbérték állítólag önkényes, hogy a transzfer és tranzit utasoknak a kedvezményezett meghatározásához és a támogatás összegének kiszámításához való alapul vétele állítólag különös, valamint hogy a 2012. év referenciáévnak tekintése a támogatás kedvezményezettjeinek kiválasztásához állítólag önkényes – Belgium emlékezteti a Bizottságot a 2015. január 16-i észrevételeire és a 2015. február 10-i információkérésre adott 2015. március 12-i válaszára.
- (118) A 2012. évre mint referenciaévre vonatkozó érveket illetően Belgium álláspontja szerint a Ryanair elmulasztotta pontosítani, hogy bár igaz, hogy az előző hónap forgalmi adatait havonta közzéteszik a BAC honlapján, ezek csak az induló, érkező, tranzit vagy transzfer utasok számára vonatkozó általános statisztikák, amelyek nincsenek légitársaságok szerint lebontva.
- (119) Az egykori mobilitási államtitkár Ryanair által hivatkozott nyilatkozatát illetően Belgium úgy véli, hogy ez a nyilatkozat semmilyen módon nem bizonyítja az állami támogatás fennállását, sem a belga kormány egyéb olyan tervének létezését, amelynek a Ryanair és más légitársaságok közötti verseny megakadályozása a célja.

6.1.3. Az állítólagos támogatás belső piaccal való összeegyeztethetősége

- (120) E tekintetben Belgium emlékeztet arra, hogy az intézkedés nem minősül állami támogatásnak, mivel olyan szolgáltatásokra terjed ki, amelyek nem gazdasági jellegűek, és másodlagosan, mivel nem biztosít előnyt kedvezményezettje számára.
- (121) Belgium arra a következtetésre jut, hogy az állítólagos állami támogatás összeegyeztethetőségének kérdése ebben az ügyben irreleváns.

6.1.4. A kedvezményezett pénzügyi információira vonatkozó kérés

- (122) E tekintetben Belgium hangsúlyozza, hogy a szóban forgó intézkedés nem minősül állami támogatásnak, ezért a Bizottságnak nincs oka arra, hogy pénzügyi információkat kérjen a Brussels Airlinestől, a TUI Airlines Belgiumtól és a Thomas Cook Airlines Belgiumtól.
- (123) Belgium mindenesetre úgy ítéli meg, hogy adott esetben a három érintett légitársaságot kell felkérni észrevételeik megtételére.

6.2. Az IAG észrevételeire vonatkozó megjegyzések

- (124) Az IAG észrevételeire vonatkozó megjegyzéseiben Belgium emlékezteti a Bizottságot a 2015. január 16-i észrevételeire és a 2015. február 10-i információkérésre adott 2015. március 12-i válaszára, amelyben, úgy véli, részletesen kifejtette, hogy a vitatott intézkedés miért nem minősül állami támogatásnak.

6.3. A Brussels Airlines észrevételeire vonatkozó megjegyzések

- (125) Belgium tudomásul vette a Brussels Airlines észrevételeit, amelyekben elsődlegesen arra a következtetésre jut, hogy a szóban forgó intézkedés nem minősül állami támogatásnak. Belgium tájékoztatja a Bizottságot, hogy e tekintetben egyetért a Brussels Airlines említett következtetésével.

6.4. A névtelenséget kérő érdekelt fél észrevételeire vonatkozó megjegyzések

- (126) Belgium hivatkozik a 2015. január 16-i észrevételeire és a 2015. február 10-i információkérésre adott 2015. március 12-i válaszára, amelyben, úgy véli, részletesen kifejtette, hogy a vitatott intézkedés miért nem minősül állami támogatásnak.

7. ÉRTÉKELÉS

7.1. Állami támogatás megléte

- (127) A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerint a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (128) Ahhoz tehát, hogy egy intézkedés állami támogatásnak minősüljön, az alábbi kumulatív feltételeknek kell teljesülniük: 1) a kedvezményezetteknek az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése szerinti vállalkozásoknak kell lenniük, 2) a szóban forgó intézkedést állami forrásból kell nyújtani és az államnak betudhatónak kell lennie, 3) az intézkedésnek előnyt kell biztosítania a kedvezményezettjei számára, és ennek az előnynek szelektívnek kell lennie, és 4) a szóban forgó intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy azzal kell fenyegetnie, és alkalmasnak kell lennie arra, hogy hatást gyakoroljon a tagállamok közötti kereskedelemre ⁽²⁷⁾.

7.1.1. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma

- (129) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint az állami támogatási szabályok csak akkor alkalmazhatók, ha a kedvezményezett „vállalkozás”. A vállalkozás fogalma minden gazdasági tevékenységet végző jogalanyra kiterjed, azok jogállásától és finanszírozásának módjától függetlenül ⁽²⁸⁾. Minden olyan tevékenység, amely áruk és szolgáltatások kínálását foglalja magába egy adott piacon, gazdasági tevékenységnek minősül ⁽²⁹⁾. Ahogyan a Bizottság a légi közlekedési iránymutatás 34. pontjában rámutatott, az a kérdés, hogy valamely jogalany vállalkozás-e vagy sem, mindig egy meghatározott tevékenységhez kapcsolódik.
- (130) Belgium álláspontja szerint a 2014. január 7-i királyi rendelet értelmében fizetett támogatás az utasok és a repülőtéri létesítmények védelmének biztosítására irányul, tehát nem támogat gazdasági jellegű tevékenységeket. Belgium hivatkozik a Charleroi-határozatra, amelyben a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a Charleroi repülőtéren végzett, a közhatalmi jogkörbe tartozó bizonyos tevékenységeknek a vallon régió általi finanszírozása nem minősül állami támogatásnak, többek között azért, mert ezek a tevékenységek nem gazdasági jellegűek. A Brussels Airlines hasonló érveket terjesztett elő.
- (131) A Bizottság nem vitatja, hogy Belgium esetleg ellentételezést nyújthat a BAC számára a Bruxelles-National repülőtéren végzett védelmi tevékenységekért, mivel az ilyen ellentételezések elkerülhetik a BAC javára nyújtott állami támogatással minősítést. A jelen eljárás tárgya azonban nem a BAC részére fizetett támogatás, hanem a légitársaságoknak nyújtott támogatás.
- (132) E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a 2014. január 7-i királyi rendelet előírja, hogy a BAC köteles a kapott teljes támogatást elosztani azon légitársaságok között, amelyek 2012-ben több mint 400 000 induló utast szállítottak. Következésképpen a 2014. január 7-i királyi rendelet szerinti támogatás a királyi rendelet 2. cikkével bevezetett újraelosztási mechanizmuson keresztül azokat a légitársaságokat részesíti előnyben, amelyek 2012-ben több mint 400 000 induló utast szállítottak.
- (133) A légitársaságok által a 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikke értelmében a BAC-tól kapott támogatásoknak az a céljuk, hogy visszatérítsék a BAC-nek járó védelmi díj egy részét. A védelmi díj azon repülőtéri díjak egyike, amelyekkel a légitársaságok megfizetik a BAC számára a repülőtéri infrastruktúrához való hozzáférésért és

⁽²⁷⁾ Lásd, például: a Bíróság C-222/04. sz., Ministero dell'Economia e delle Finanze kontra Cassa di Risparmio di Firenze ügyben 2006. január 10-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2006:8) 129. pontját.

⁽²⁸⁾ Lásd a Bíróság C-35/96. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 1998. június 18-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1998:303) 36. pontját; a C-41/90. sz., Höfner és Elser ügyben 1991. április 23-án hozott ítélet (ECLI:EU:C:1991:161) 21. pontját; a C-244/94. sz., Fédération Française des Sociétés d'Assurances kontra Ministère de l'Agriculture et de la Pêche ügyben 1995. november 16-án hozott ítélet (ECLI:EU:C:1995:392) 14. pontját és a C-55/96. sz., Job Centre ügyben 1997. december 11-én hozott ítélet (ECLI:EU:C:1997:603) 21. pontját.

⁽²⁹⁾ A Bíróság C-118/85. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 1987. június 16-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1987:283) 7. pontja és C-35/96. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 1998. június 18-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1998:303) 36. pontja.

a repülőtéri szolgáltatások igénybevételét. Tehát a kereskedelmi szolgáltatási ár egyik összetevőjéről van szó, amelyet a szolgáltatást nyújtó magánszereplő határoz meg. Ezen túlmenően a védelmi díj a légitársaság által szállított induló utasonként kiszámlázott összeg. Nyilvánvaló tehát, hogy a szóban forgó támogatások kereskedelmi személyszállítási tevékenységeket finanszíroznak, amelyek – amint azt a Bizottság a légi közlekedési iránymutatás 27. pontjában kifejtette – gazdasági tevékenységnek minősülnek. Semmiképp sem azon költségek ellentételezéséről van szó, amelyeket a légitársaságoknak kellene viselniük a hivatalos közhatalmi jogosítványai gyakorlása keretében az állam felelősségi körébe tartozó tevékenységek végzése során.

- (134) A Charleroi-határozatban a Bizottság a Charleroi repülőtér üzemeltetője által végzett azon tevékenységek finanszírozását vizsgálta, amelyek az állam felelősségi körébe tartoznak hivatalos közhatalmi jogosítványai gyakorlása keretében. Nem vizsgált olyan újraelosztási mechanizmust, amelyet a 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikke vezetett be a légitársaságok számára. Nem jutott arra a következtetésre sem, hogy a légitársaságok által kapott esetleges finanszírozás nem minősül állami támogatásnak, mivel nem gazdasági tevékenységeket finanszíroz. A Charleroi-határozat tehát nem releváns a jelen határozat tárgyát képező intézkedés elemzéséhez.
- (135) A fentiekből az következik, hogy a vizsgált intézkedés, nevezetesen a 2014. január 7-i királyi rendelettel a légitársaságok javára biztosított támogatás gazdasági tevékenységet, vagyis kereskedelmi személyszállítást finanszíroz. Kedvezményezettjei, amelyek légitársaságok, egyértelműen az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásoknak minősülnek.

7.1.2. Állami források és az államnak való betudhatóság

- (136) A támogatást a minisztertanács által elfogadott királyi rendelet alapján nyújtják. A 2014. január 7-i királyi rendelet 6. cikke kimondja, hogy a rendelet végrehajtása a légi közlekedésért felelős miniszter feladata.
- (137) Ezen túlmenően a támogatást a belga állam költségvetési forrásaiból finanszírozzák. A 2014. január 7-i királyi rendelet 3. cikke szerint: „Az 1. cikkben említett támogatást a 2014-es költségvetési évben az 52.60.31.32.01 sz. »Légiforgalmi ágazatnak nyújtott támogatás« elnevezésű alapösszeg terhére kell fedezni (...) a Service public fédéral Mobilité et Transport költségvetéséből.”.
- (138) Ezenkívül a 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikke előírja, hogy a BAC köteles az államtól kapott teljes támogatást újra elosztani bizonyos légitársaságok felé, a királyi rendeletben teljeskörűen rögzített módszer szerint az egyes légitársaságok vonatkozásában meghatározott arányban. Ez a rendelkezés nem hagy szabadságot a BAC számára a kedvezményezett légitársaságok kiválasztása és a hozzájuk rendelt összegek tekintetében. Ezért azokat a kifizetéseket, amelyeket a BAC a 2014. január 7-i királyi rendelet értelmében a légitársaságok javára teljesít, az államnak betudhatónak és állami forrásokból finanszírozottnak kell tekinteni anélkül, hogy ezt a következtetést érintené az a tény, hogy a BAC részvényeinek 75 %-át magánbefektetők birtokolják ⁽³⁰⁾.
- (139) Ezen túlmenően meg kell jegyezni, hogy csak a 2014. január 7-i királyi rendelet alapján teljesített kifizetések valósultak meg kezdetben a királyi rendeletben előírt szabályok pontos betartása nélkül. Az egyes légitársaságokat illetően, az említett királyi rendelet 2. cikkében foglaltak szerint kiszámított összegeket közvetlenül az állam fizette ki a királyi rendelet 2. cikkének 1. pontjában meghatározott kritériumoknak megfelelő társaságok részére, a BAC közbeiktatása nélkül. Így 2014. szeptember 22-én a belga állam a következő összegeket fizette ki közvetlenül a légitársaságok részére: 16 779 819 EUR (Brussels Airlines), 2 143 621 EUR (TUI Airlines Belgium), 76 560 EUR (Thomas Cook Airlines Belgium). Nyilvánvaló, hogy ezek a közvetlen kifizetések az államnak tudhatók be, és állami forrásokból finanszírozzák őket.
- (140) Ezen tényezők alapján meg kell állapítani, hogy a 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikkével a légitársaságok javára létrehozott támogatási rendszer az államnak tudható be, és azt Belgium állami forrásokból nyújtja, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

7.1.3. Gazdasági előny

- (141) Annak megállapításához, hogy egy vállalkozás számára nyújtott állami intézkedés támogatásnak minősül-e, meg kell határozni, hogy a kérdéses társaság olyan gazdasági előnyt élvez-e, amelynek segítségével elkerül bizonyos költségeket, amelyeket egyébként a saját pénzforrásaiból kellene kifizetnie, vagy olyan előnyt élvez-e, amelyet rendes piaci körülmények között nem kapott volna meg ⁽³¹⁾.

⁽³⁰⁾ Lásd például a Bíróság C-206/06. sz. Essent Network Noord ügyben 2008. július 17-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2008:413) 58–74. pontját.

⁽³¹⁾ Lásd többek között a Bíróság C-301/87. sz., Franciaország kontra Bizottság ügyben 1990. február 14-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1990:67) 41. pontját.

- (142) Csak az intézkedésnek az adott vállalkozásra gyakorolt hatása releváns, az állami beavatkozás oka és célja azonban nem ⁽³²⁾. Ha egy vállalkozás pénzügyi helyzete a rendes piaci feltételektől eltérő feltételek mellett nyújtott állami beavatkozás eredményeképpen javul, minden esetben megállapítható az előny megléte ⁽³³⁾. Ennek felmérése érdekében a vállalkozás intézkedést követő pénzügyi helyzetét össze kell hasonlítani azzal a pénzügyi helyzettel, amelyben az intézkedés bevezetése nélkül lenne ⁽³⁴⁾. Mivel csak az intézkedésnek a vállalkozásra gyakorolt hatása számít, lényegtelen, hogy az előny a vállalkozásra nézve kötelező, azaz azt nem kerülhette el, illetve nem tudta visszautasítani ⁽³⁵⁾.
- (143) A 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikkének értelmében a BAC köteles az államtól kapott támogatást újra elosztani a Bruxelles-National repülőtér azon használói felé, amelyek 2012. január 1. és 2012. december 31. között több mint 400 000 induló utast szállítottak, ide nem értve a tranzit és transzfer utasokat, az ugyanezen cikkben meghatározott szabályok szerint. Ezek a kifizetések az érintett légitársaságok által a BAC részére fizetendő védelmi díjak egy részének visszatérítését jelentik, a (39)–(41) preambulumbekkezdésben ismertetett számítás szerint. A védelmi díj azon repülőtéri díjak részét képezi, amelyeket a BAC határozott meg és amelyek kereskedelmi szolgáltatásokért kerülnek leszámításra a légitársaságok felé, ideértve a repülőtéri infrastruktúrához való hozzáférést, amelyre a légitársaságoknak légi közlekedési szolgáltatásaik teljesítéséhez van szükségük. Ezenkívül ez a díj a szállított induló utasok után kiszámított összeg, és ezért közvetlenül a légitársaságok kereskedelmi személyszállítási tevékenységéből származik. Azon költségek részét képezi tehát, amelyeket a Bruxelles-National repülőtéren működő légitársaságoknak kell viselniük rendes piaci körülmények között. Következésképpen a szóban forgó intézkedés az érintett légitársaságokat olyan költségek viselése alól mentesíti, amelyeket egyébként a saját pénzforszáikból kellene kifizetniük, és olyan előnyt élveznek, amelyet rendes piaci körülmények között nem kaptak volna meg.
- (144) Belgium álláspontja szerint annak megítélése érdekében, hogy ebben az ügyben létezik-e gazdasági előny, össze kell hasonlítani a jelen eljárás tárgyát képező intézkedést egy Belgiumban fennálló hasonló helyzettel. E tekintetben Belgium hangsúlyozza, hogy a szóban forgó intézkedés elfogadásáig csak a Bruxelles-National repülőtér számolt fel a használóinak a repülőtér használatából eredő védelmi költségek fedezésére szolgáló díjat, állami szerezvállalás nélkül. Belgium álláspontja szerint ez megkülönbözteti a Bruxelles-National repülőtérrel a többi olyan repülőtér helyzetétől, amelyek a vallon régióban és a flamand régióban találhatók, ahol a repülőtéri védelmi és biztonsági szolgáltatásokkal kapcsolatos összes költséget az érintett régiók viselik. E tekintetben Belgium hivatkozik a Charleroi-határozatra, különösen annak (269) és (270) preambulumbekkezdésére. A piacgazdasági szereplő elvének a légitársaságok javára hozott intézkedésekre való alkalmazásáról, valamint a repülőtérrel közötte összehasonlítási módszerek e célra történő alkalmazásáról szóló légi közlekedési iránymutatás 54–60. pontja alapján Belgium arra a következtetésre jut, hogy a szóban forgó intézkedés nem biztosít gazdasági előnyt az érintett légitársaságoknak. A Brussels Airlines hasonló érveket terjeszt elő, hangsúlyozva, hogy a Charleroi repülőtéren nem számítanak fel védelmi díjat a légitársaságoknak.
- (145) A Bizottság nem osztja Belgium álláspontját az annak megítélése érdekében alkalmazandó módszert illetően, hogy a jelen ügyben fennáll-e gazdasági előny. A Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy a Belgium által hivatkozott légi közlekedési iránymutatásban foglaltak annak elemzésére vonatkoznak, hogy milyen magatartást tanúsít a repülőtér üzemeltetője egy vagy több légitársasággal szemben, annak meghatározása érdekében, hogy a repülőtér üzemeltetője által kiszámított díjak megfelelnek-e a piacgazdasági szereplő elvének. A vizsgált intézkedés nem tartozik ebbe a keretbe, mivel itt egy magán repülőtér-üzemeltető által három speciális légitársaság részére kiszámított díjak részleges állami visszatérítésére irányuló intézkedésről van szó.
- (146) Továbbá a Belgiumban működő légitársaságok esetében a rendes piaci feltételek olyan helyzetnek felelnek meg, amelyben a részükre kiszámított repülőtéri díjak teljes pénzügyi terhet viselik, függetlenül attól, hogy milyen különbségek vannak e díjak között, melyeknek szintjét a különböző repülőtér-üzemeltetők több tényező alapján határozzák meg, úgymint saját kereskedelempolitikájuk, saját költségszintjeik, a regionális vagy nemzeti szabályozási keret, amelyben ezeket a díjakat meg kell határozniuk, vagy hogy milyen mértékben kell viselniük a közhatalmi jogkörbe tartozó tevékenységek pénzügyi terheit. A rendes piaci feltételek nem jelentik a különböző belga repülőtérek alkalmazott repülőtéri díjak egységességét, még akkor sem, ha azok eléggé összehasonlíthatóak lennének ahhoz, hogy alkalmazható legyen a légi közlekedési iránymutatás 54–60. pontjában ajánlott

⁽³²⁾ A Bíróság 173/73 sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben 1974. július 2-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1974:71) 27. pontja.

⁽³³⁾ Az „állami beavatkozások” fogalma nemcsak az állam által hozott pozitív intézkedésekre vonatkozik, hanem arra is, hogy a hatóságok bizonyos körülmények között nem hoznak intézkedéseket például adósságok behajtására. Lásd például a Bíróság C-480/98. sz., Mafesa ügyben 2000. október 12-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2000:559) 19–20. pontját.

⁽³⁴⁾ A Bíróság 173/73 sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben 1974. július 2-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1974:71) 13. pontja.

⁽³⁵⁾ Az Olaszország által a RAI SpA javára végrehajtott intézkedésekről szóló, 2003. október 15-i 2004/339/EK bizottsági határozat (HL L 119., 2004.4.23., 1. o.) (69) preambulumbekkezdése; Fennely főtanácsnok C-251/97. sz., Franciaország kontra Bizottság ügyre vonatkozó 1998. november 26-i indítványának (ECLI:EU:C:1998:572) 26. pontja.

módszer, amit Belgium nem próbált meg bizonyítani. Következésképpen egy belga repülőtéren kiszámlázott díjaknak más belga repülőtereken kiszámlázott díjakhoz való közelítése céljából nyújtott támogatás, önmagában emiatt, nem kerülheti el a gazdasági előnnyé minősítést.

- (147) Ezen túlmenően Belgiumnak a Charleroi-határozat (269) és (270) preambulumbekzdésére történő hivatkozása nem tűnik relevánsnak. Ezekben a preambulumbekzdésekben a Bizottság nem foglal álláspontot, hanem összefoglalja Belgium azon észrevételekre vonatkozó megjegyzéseit, amelyeket harmadik érdekelt felek terjesztettek elő a Charleroi repülőterre vonatkozó hivatalos vizsgálati eljárás keretében. Ezen túlmenően a kérdéses preambulumbekzdések a belga állami hatóságok azon döntésére vonatkoznak, hogy átvállalják-e a repülőter-üzemeltetők által végzett azon tevékenységek teljesítését vagy finanszírozását, amelyeket közhatalmi jogkörbe tartozóknak vélnék. Ez a kérdés nem releváns a vizsgált intézkedés elemzése tekintetében. Amint már említettük a jelen határozat (131) preambulumbekzdésében, a Bizottság nem vitatja annak lehetőségét, hogy a szövetségi kormány ellentételezést nyújt a BAC védelmi tevékenységével kapcsolatban felmerülő költségeikért, hanem annak meghatározására törekszik, hogy a 2014. január 7-i királyi rendelettel a légitársaságok javára létrehozott támogatás-úraelosztási mechanizmus gazdasági előnyhöz juttatja-e ezeket a légitársaságokat.
- (148) A fentiekből következik, hogy a Belgium és a Brussels Airlines által előterjesztett érvek nem alkalmasak azon következtetés megkérdejelezésére, hogy a szóban forgó intézkedés az érintett légitársaságokat olyan költségek viselése alól mentesíti, amelyeket egyébként rendes piaci körülmények között a saját pénzforszáikból kellene kifizetniük.
- (149) Továbbá, abban az esetben, ha a BAC a 2014. január 7-i királyi rendelet 1. cikkében előírt feltételek mellett úgy kapott volna támogatást, hogy az nem lett volna a légitársaságoknak való úraelosztási kötelezettséghez kötve, nem valószínű, hogy a BAC az említett királyi rendelet 2. cikkében meghatározottakkal megegyező módon hártotta volna át a támogatás hatását a légitársaságoknak kiszámlázott védelmi díjra.
- (150) Először is semmi sem utal egyértelműen arra, hogy egy ilyen támogatás hatására a BAC csökkentené a védelmi díjat, vagy visszafizetné annak egy részét. A BAC a támogatást a már meglévő beruházási programjában nem szereplő további védelmi beruházások finanszírozására fordíthatná. Ebben az esetben a BAC-nem lenne oka a védelmi díj csökkentésére vagy egy részének visszatérítésére. Másrészt, amint azt a 2.1.3. szakasz megállapítja, a BAC a tarifaellenőrzési rendszert és a tarifaellenőrzési képletet ötéves szabályozási időszakra határozza meg. A 2014. január 7-i királyi rendeletet a 2011–2015. évi szabályozási időszakban fogadták el. Nem valószínű, hogy a támogatás a BAC-t arra ösztönözhetne vagy ösztönözte volna, hogy a védelmi díj csökkentését vagy részleges visszatérítését javasolja a szabályozási időszak vége előtt, vagyis csaknem két évvel a királyi rendelet elfogadása után.
- (151) Továbbá még annak feltételezése mellett is, hogy a BAC egy ilyen támogatás hatására megtehetné volna és kívánatosnak tartotta volna, hogy a támogatás előnyeit továbbhárítsa a légitársaságokra a védelmi díj csökkentése vagy egy részének visszatérítése révén, indokolt azt gondolni, hogy ezt egységes módon tette volna meg a Bruxelles-National repülőtér minden használója esetében. Jelenleg ugyanis a védelmi díj induló utasonként meghatározott egységes összeg, az utasok típusa szerinti különbségtétel nélkül. A BAC védelmi költségeit csökkentő támogatásnak értelem szerűen ennek az egységes összegnek a csökkentését kellene eredményeznie, és ezáltal támogatnia valamennyi légitársaságot a Bruxelles-National repülőtérrelől szállított induló utasaik számával arányosan. A 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikke szerinti mechanizmus azonban nagyon eltérő eredményhez vezet. Különösen, e mechanizmus alkalmazásával a Bruxelles-National repülőtér számos használóját a védelmi díj részleges visszatérítése sem illeti meg, míg a rendelkezésre álló évi 19 000 000 eurós költségvetésen mindössze három légitársaság osztozik.
- (152) Ezért az úraelosztási mechanizmus a Bruxelles-National repülőteret használó légitársaságok pénzügyi terheit megváltoztatja a mechanizmusból részesülő három légitársaság javára egy olyan feltételezett helyzethez képest, amelyben a BAC a 2014. január 7-i királyi rendelet 1. cikkében előírt feltételek mellett úgy kapott volna támogatást, hogy az nem lett volna a légitársaságoknak való úraelosztási kötelezettséghez kötve.
- (153) Ezen túlmenően az intézkedés nem tekinthető pénzügyi ellentételezésnek, melyet az állam az érintett légitársaságok számára biztosít valamilyen általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásáért, mivel Belgium nem számolt be az érintett légitársaságokra bízott ilyen általános gazdasági érdekű szolgáltatás létezéséről. Az intézkedés tehát nem tekinthető gazdasági előnytől mentesnek az Altmark-ítélet értelmében ⁽³⁶⁾.

⁽³⁶⁾ A Bíróság C-280/00. számú Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ügyben 2003. július 24-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2003:415) 87–93. pontja.

- (154) A fentiekből az következik, hogy a szóban forgó intézkedés gazdasági előnyt biztosít a légitársaságok számára.
- (155) A Bizottság megjegyzi, hogy Melchior Wathelet úr – aki ekkor miniszterelnök-helyettes, korábban környezetvédelmi, energiaügyi, mobilitási és intézményi reformügyi államtitkár volt – honlapján 2014. augusztus 26-án megjelent közlemény szerint „a zártkörű miniszteri bizottság 2012 decemberében úgy döntött, hogy évente 20 000 000 EUR-t különít el a belga légitársaságok támogatására (...)”. 2014. augusztus 27-én, Catherine Fonck asszony, akkori mobilitásért felelős államtitkár kijelentette, hogy: „Van egy kormányzati határozat, ami teljesen egyértelmű. A légitársaságoknak a Brussels Airporon keresztül nyújtott támogatásokat ki kell fizetni.” Ezek a miniszteri nyilatkozatok azt a következtetést támasztják alá, hogy a 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikkével létrehozott újraelosztási mechanizmus gazdasági előnyhöz juttatja az érintett légitársaságokat, sőt azt sugallják, hogy az említett királyi rendelet fő célja a légitársaságoknak biztosított gazdasági előny lehetett.
- (156) Azt kell még meghatározni, hogy a (141)–(154) preambulumbekzdésben ismertetett gazdasági előny szelektív-e.

7.1.4. Szelektivitás

- (157) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében az állam által nyújtott támogatás többek között akkor minősül állami támogatásnak, ha „bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését” előnyben részesíti. Ennek megfelelően csak azok az intézkedések minősülhetnek állami támogatásnak, amelyek szelektív módon biztosítanak előnyt bizonyos vállalkozások vagy vállalkozások bizonyos csoportjai, illetve bizonyos gazdasági ágazatok számára.
- (158) A Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy a 2014. január 7-i királyi rendelet értelmében az intézkedés csak annak a három légitársaságnak az érdekeit szolgálja, amelyek 2012-ben több mint 400 000 induló utast szállítottak a Bruxelles National repülőtérrel, nevezetesen a Brussels Airlines, a TUI Airlines Belgium és a Thomas Cook Airlines Belgium, azon légitársaságok részcsoportja, amelyek induló utasokat szállítanak a Bruxelles-National repülőtérrel aktuálisan vagy potenciálisan. Így a királyi rendelet elfogadásakor az intézkedés egyedüli lehetséges kedvezményezettjei egyértelműen azonosíthatóak voltak és a Bruxelles-National repülőtérrel induló utasokat szállító légitársaságok zárt részcsoportját alkották, amely kizárólag a királyi rendelet elfogadásakor rendelkezésre álló, a 2012. évre vonatkozó adatok alapján került meghatározásra. Azonban a támogatás odaítélésakor tökéletesen azonosítható vállalkozások zárt csoportjának nyújtott gazdasági előny szükségszerűen szelektív, *de jure* és *de facto* egyaránt.
- (159) Ezért a vizsgált intézkedés szelektív előnyt biztosít azon légitársaságok számára, amelyek részesülnek belőle. Ez a következtetés nem ellentétes a Bíróság *Hansestadt Lübeck* ⁽³⁷⁾ ügyben 2016. december 21-én hozott ítéletében kifejtett érvelésével a (161) és (162) preambulumbekzdésben ismertetett okok miatt.
- (160) Ebben az ítéletben a Bíróság azokat a feltételeket vizsgálta, amelyek alapján a Lübecki repülőtéren alkalmazott repülőtéri díjak összegét meghatározó rendelet szelektív előnyt jelenthet. Úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó rendelet szelektivitási kritériumának elemzése tekintetében releváns referenciakeret a Lübecki repülőtéren alkalmazott repülőtéri díjrendszer ⁽³⁸⁾. Így a Lübecki repülőtér jelenlegi és potenciális használóiból álló csoportban meg kell vizsgálni, hogy a szóban forgó rendelet előnyhöz juttat-e bizonyos vállalkozásokat másokkal szemben, és adott esetben meg kell határozni, hogy az előny biztosítását azon rendszer jellege és felépítése indokolja-e amelybe az érintett intézkedés illeszkedik.
- (161) A jelen vizsgálat tárgyát képező intézkedés abban különbözik a *Hansestadt Lübeck*-ügyben érintett intézkedéstől, hogy nem a Bruxelles-National repülőtér nyílt csoportot alkotó valamennyi használója tekintetében alkalmazott repülőtéri díjakat szabályozza, hanem e csoporton belül egy részcsoportot juttat támogatáshoz. Különösen azok a légitársaságok vannak kizárva az intézkedés előnyeiből, amelyek 2012-ben 400 000 induló utasnál kevesebbet szállítottak a Bruxelles National repülőtérrel, az intézkedés alkalmazási időszaka alatt szállított utasok számától és típusától függetlenül. A Bíróság által a *Hansestadt Lübeck*-ügyben elfogadott szelektivitáselemzési modell ezért nem alkalmazható a jelen vizsgálat tárgyát képező intézkedésre.

⁽³⁷⁾ A Bíróság C-524/14 P. sz. Európai Bizottság kontra Hansestadt Lübeck ügyben 2016. december 21-én hozott ítélete (ECLI:EU:C:2016:971).

⁽³⁸⁾ A 36. lábjegyzetben hivatkozott Európai Bizottság kontra Hansestadt Lübeck ügyben hozott ítélet 62. pontja.

- (162) Továbbá az intézkedés még annak feltételezése mellett sem lenne kevésbé szelektív, hogy a 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikkének 1. pontjával bevezetett újraelosztási mechanizmus a Bruxelles-National repülőtéri díjainak rögzítésére irányuló intézkedésnek minősülhet, és hogy a Bruxelles-National repülőtér jelenlegi és potenciális használói által alkotott csoportot kell referenciának tekinteni az intézkedés esetleges szelektivitásának vizsgálatához, amint azt a (163)–(192) preambulumbekendések bizonyítják.
- (163) A (162) preambulumbekendésben említett esetben úgy kellene tekinteni, hogy a szóban forgó intézkedés esetleges szelektivitásának értékelése tekintetében releváns referenciakeretet a Bruxelles-National repülőtér hatályos repülőtéri díjak rendszere és a repülőtér védelmi tevékenységeinek finanszírozási rendszere alkotja. Továbbá a Bruxelles-National repülőtér jelenlegi és potenciális használói által alkotott csoporton belül kellene vizsgálni a szóban forgó intézkedés által kiváltott eltérő bánásmód fennállását és esetleges indokait. Belgium ezt a megközelítést követte az eljárás során, legalábbis implicit módon. Különböző indokokat terjesztett elő a Bruxelles-National repülőtér jelenlegi és potenciális használói közötti eltérő bánásmódot kiváltó intézkedés egyes szempontjaira vonatkozóan, többek között a 400 000 utas küszöbértéket és a 2012. évi adatok kedvezményezett vállalkozások meghatározására történő felhasználását illetően. A (161) preambulumbekendésben ismertetett okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy ez a módszer ebben az ügyben nem alkalmazható. Ezenkívül, amint azt a (164)–(192) preambulumbekendések bizonyítják, ennek a módszernek az alkalmazása arra a következtetésre vezet, hogy az intézkedés szelektív.
- (164) A (162) preambulumbekendésben leírt módszer alkalmazása esetén, ha a referenciakeretet a (163) preambulumbekendésben ismertetett módon határozzák meg, meg kell jegyezni, hogy az intézkedés előnyhöz juttat bizonyos vállalkozásokat más olyan vállalkozásokkal szemben, amelyek hasonló ténybeli és jogi helyzetben vannak. Ugyanis a Bruxelles-National repülőtérrel induló járatokat üzemeltető összes légitársaság hasonló ténybeli és jogi helyzetben van, többek között mivel ugyanaz a repülőtéri díjrendszer vonatkozik rájuk, ideértve különösen a védelmi díjat, amely induló utasonként, az utasok típusától, ill. számától függetlenül számlázott egységes összeg. Ugyanakkor, noha bizonyos repülőtér-használókat megilleti a védelmi díj részleges visszatérítése, vagyis ebben az esetben azokat, akik teljesítik a 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikkének 1. pontjában meghatározott kritériumot, mások nem részesülnek visszatérítésben.
- (165) Azt kell még meghatározni, hogy az eltérő bánásmódot indokolja-e azon rendszer jellege és felépítése, amelybe az érintett intézkedés illeszkedik. E tekintetben emlékeztetni kell a szóban forgó intézkedést létrehozó 2014. január 7-i királyi rendelet céljára. A saját meghatározása szerint a Bruxelles-National repülőtér védelmi infrastruktúráit támogató intézkedésről van szó. Emlékeztetni kell arra is, hogy a hatályos szabályozás szerint a BAC feladata a repülőtéri díjak szintjének meghatározása a 2.1.3. szakaszban leírt szabályozási kereten belül. A (25) preambulumbekendésben említett rendelkezések értelmében ugyanis a BAC a repülőtér használóival folytatott konzultációt követően rögzíti a tarifarendszert és a tarifaellenőrzési képletet, amelyeket úgy kell tekinteni, hogy a felek közötti megállapodás eredményeként jöttek létre, amennyiben valamelyik repülőtér-használó nem jelenti be indoklással ellátott egyet nem értését. A gazdasági szabályozó hatóság a felek közötti egyet nem értés esetén a 2004. június 21-i királyi rendelet 55. cikkének (4) bekezdése értelmében kérheti a tarifaellenőrzési képlet vagy a tarifarendszer kiigazítását vagy módosítását. A tarifaellenőrzési képletet és a képlet gazdasági szabályozó hatóság által előírt módosítását, valamint a tarifarendszert a légi közlekedésért felelős miniszter hagyja jóvá. Végül a Bizottság megjegyzi, hogy a BAC létrehozott egy védelmi díjat, amely feltételezhetően legalább a 2014. január 7-i királyi rendelet 1. cikke szerinti támogatás bevezetéséig finanszírozta a BAC védelmi tevékenységeit. Az ebben a preambulumbekendésben említett elemek részét képezik azon rendszer jellegének és felépítésének, amelybe a szóban forgó intézkedés illeszkedik.
- (166) A védelmi díj induló utasonként, a szállított utasok típusától függetlenül számlázott egységes összeg. A védelmi tevékenységek állami finanszírozására irányuló intézkedésnek tehát értelemszerűen a védelmi díj egységes csökkentésére kellene készítenie a BAC-t, hacsak a teljes támogatást fel nem használja a további védelmi költségek finanszírozására. Így a Bruxelles-National repülőtér minden használója az általa szállított induló utasok számával arányosan részesülne e finanszírozás hatásaiból. A szóban forgó intézkedés azonban jelentősen eltérő eredményhez vezet, mivel számos repülőtér-használó egyáltalán nem részesülhet a 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikke szerinti visszatérítésből. Az intézkedés így többféle módon, objektív ok nélkül eltér a repülőtéri díjrendszer általános felépítésétől. Először is az intézkedés a szövetségi kormány egyoldalú döntésének eredménye, amely nem rendelkezik hatáskörrel a repülőtéri díjak meghatározására. A szövetségi kormány szerepe ugyanis az ellenőrzési képlet és a tarifarendszer jóváhagyására korlátozódik a 2.1.3. szakaszban leírt eljárás szerint, amelyet

nem követtek a szóban forgó intézkedés elfogadásához. Másodszor, az intézkedés összeegyeztethetetlen a védelmi díj szerkezetével, amely induló utasonként meghatározott összeg, és nem tesz különbséget a szállított utasok típusa, ill. száma tekintetében. Így az intézkedés által kiváltott eltérő bánásmódot nem indokolja azon rendszer jellege és felépítése, amelybe az érintett intézkedés illeszkedik.

- (167) E határozat fennmaradó részében a Bizottság a teljesség kedvéért mégis megvizsgálja azokat az indoklásokat, amelyeket Belgium⁽³⁹⁾ és néhány harmadik fél terjesztett elő az intézkedés kedvezményezettjeit meghatározó paraméterek tekintetében.

A kedvezményezettek számának korlátozása a 2012. évi 400 000 utas küszöbérték alapján, ide nem értve a tranzit és transzfer utasokat

- (168) Belgium álláspontja szerint az intézkedés alapjául szolgáló elképzelés az, hogy tükrözze a védelmi kiadások egy utasra eső határkötségének csökkenő jellegét, és ezáltal megakadályozza a repülőtéri utasforgalom fejlődéséhez leginkább hozzájáruló repülőtér-használók büntetését.

- (169) A tranzit és transzfer utasok nélküli évi 400 000 utas küszöbértéknek a kedvezményezettek meghatározásához való kiválasztása tekintetében Belgium kifejti, hogy ezt a küszöbértéket a következő elemzések alapján állapították meg:

- a védelmi költségek 41 %-a fix, míg 59 %-a változó;
- az utastranzfer nem mentes a védelmi költségek alól, ami jelentős eltérést jelent számos európai repülőtérhez képest;
- a Bruxelles-National repülőtér védelmi költségeinek felszámítási módja nem tükrözi a védelmi kiadások degresszív jellegét, ezért az utaskezelés tényleges költségei nem tükröződnének ebben az árképzési gyakorlatban;
- az utasszállító légitársaságok nagyobb mértékben járulnak hozzá a védelmi költségekhez, mint a teherszállítók, mivel a díjak az utasok számán alapulnak, miközben a védelmi költségek jelentős része a teherszállítók részére végzett biztonságkezelésből származik.

- (170) Belgium álláspontja szerint ez az elemzés arra a következtetésre vezet, hogy az utasszállítókkal szemben túlzott díjakat alkalmaznak, és korrekciós intézkedésekre van szükség, mivel a repülőtér fejlődéséhez a Bruxelles-National repülőtérrel induló utasok számának növekedése szükséges.

- (171) Indoklásában Belgium hozzáteszi, hogy az intézkedés a főbb szállítók működésének stabilizálására irányult egyértelmű és tárgyilagos ösztönzés révén. Belgium álláspontja szerint az ösztönző intézkedés 400 000 induló utas küszöbérték felett fejti ki hatását. Belgium úgy véli, hogy egy alacsonyabb érték gyengítené az intézkedést, amely a repülőtéri védelmi költségeknek csak az egyharmadát támogatja, míg egy magasabb érték a Bruxelles-National repülőtéren fejlődni kívánó légitársaságok számára elérhetlenné tenné a célt.

- (172) Végül az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben Belgium hozzátette, hogy „a cél az volt, hogy ösztönözzük a légitársaságok brüsszeli fejlődését azáltal, hogy ellentételezést nyújtunk nekik a növekvő utasszám miatt keletkező védelmi költségek csökkentése érdekében”⁽⁴⁰⁾.

- (173) A Bizottság először is megjegyzi, hogy a teherszállítókra vonatkozóan megfogalmazott belga megfontolások nem indokolhatják az intézkedés által az utasszállítók között kiváltott különbségtételt, amely a jelen elemzés tárgyát képezi.

- (174) A Belgium által előterjesztett, a (169)–(172) preambulumbekzdésben összefoglalt többi érv nem indokolhatja sem az évi 400 000 utas küszöbérték meglétét, sem azt, hogy ez a küszöbérték 2012. évi történelmi adatokon alapul. Ezek az érvek ugyanis két fő pontban foglalhatók össze. Először is állítólag a küszöbértéket a repülőtér forgalmának elősegítésére vagy növelésére irányuló szándék indokolja, többek között a legtöbb utast szállító gazdasági szereplők forgalmának stabilizálása révén. Másodszor állítólag a jelenlegi védelmi díj hatásainak korrigálására irányuló törekvés indokolja, amely nem tükrözi pontosan az egyes légitársaságok utasforgalmából eredő tényleges védelmi költségeket.

⁽³⁹⁾ E tekintetben Belgium lényegében a 2014. február 11-i információkérésre adott 2014. április 2-i válaszában, az eljárás megindításáról szóló határozatra vonatkozó észrevételeiben, és a 2015. február 10-i információkérésre adott 2015. március 12-i válaszában ismertette érveit.

⁽⁴⁰⁾ Belgium észrevételei az eljárás megindításáról szóló határozatról (2015. január 15-i levél).

- (175) Az első pontot illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a Bruxelles-National repülőtér forgalmának stabilizálására vagy növelésére irányuló célkitűzés irreleváns a 2014. január 7-i királyi rendelet deklarált célkitűzése, vagyis a védelmi infrastruktúrák finanszírozása tekintetében. Továbbá a forgalom stabilizálására vagy növelésére irányuló célkitűzés valójában a BAC stratégiájának és kereskedelmi politikájának a része. E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Bruxelles-National repülőtér repülőtéri díjrendszere semmilyen módon nem biztosítja, hogy a szövetségi kormány a BAC helyébe lépjen a forgalom előmozdítására alkalmas pénzügyi ösztönzők alkalmazása terén. Amint már említettük, a hatályos szabályozás szerint a BAC feladata a repülőtéri díjak szintjének meghatározása a 2.1.3. szakaszban leírt szabályozási kereten belül. Ezen túlmenően, ha Belgium célja a Bruxelles-National repülőtér forgalmának növelése, homályosak azok az okok, amelyek miatt a pénzügyi ösztönzőket a 2012-ben – az említett királyi rendelet hatálybalépését megelőzően – több mint 400 000 utast szállító társaságok számára kellene fenntartani. Különösen azok a légitársaságok vannak kizárva az intézkedés alkalmazási köréből, amelyek 2012-ben nem érték el ezt a forgalmi küszöbértéket, holott a következő években valószínűleg jelentős mértékben tudnák növelni a forgalmukat, ha megfelelő ösztönzőket kapnának.
- (176) A Belgium által az évi 400 000 utas küszöbérték indoklására előterjesztett egyedüli számszerű adatok azon induló utasok számára vonatkoznak, akiket azok a légitársaságok szállítottak 2012-ben és 2013-ban, amelyek e két év valamelyikében több mint 100 000 induló utast szállítottak, megkülönböztetve a transzfer utasokat, a tranzit utasokat és az egyéb induló utasokat⁽⁴¹⁾. Belgium a következő észrevételt fűzi adataihoz: „A 2 sz. mellékletben szereplő számadatok elemzése azt mutatja a 2012. évre vonatkozóan, hogy a 400 000 induló utas küszöbérték felett emelkedik meg jelentős mértékben a növekedési ütem, vagyis az adatokból eredő görbe szögtényezője. Következésképpen az ösztönző intézkedés ezen érték felett képes kifejteni hatását.”⁽⁴²⁾ Ugyanakkor, amennyiben ezek az adatok csak a 2012 és 2013 között szállított utasok számának alakulását érintik, a repülőtéri díjak, különösen a védelmi díj és a szállított utasok száma közötti összefüggést nem, akkor nem teszik lehetővé a tervezett intézkedés Bruxelles-National repülőtér forgalmára gyakorolt ösztönző hatásainak *a priori* értékelését.
- (177) Ezért a Bizottság úgy véli, hogy a Belgium által előterjesztett érvek (174) preambulumbekkezdésben összefoglalt első fő pontja nem teszi lehetővé a 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikkének 1. pontja szerinti évi 400 000 induló utas küszöbérték indoklását.
- (178) A (174) preambulumbekkezdésben említett második fő pontot illetően a Bizottság megjegyzi, hogy az azon módszer korrigálására irányuló törekvés, ahogyan a BAC továbbhárítja védelmi költségeit a különböző légitársaságokra – amit Belgium szükségesnek tart a különböző légitársaságok miatt felmerülő tényleges költségek tükrözése érdekében – távol áll az intézkedés célkitűzésétől, nevezetesen a védelemmel összefüggő infrastruktúrák támogatásától. Ugyanis, ha a BAC részére a védelmi költségszerkezet csökkentése érdekében nyújtott támogatás⁽⁴³⁾ potenciálisan támogatja a védelmi infrastruktúrákat, annak a módszernek, ahogyan a BAC a különböző légitársaságok között elosztja a nekik ítélt támogatásrészt, nincs hatása erre a célra. Ezen túlmenően emlékeztetni kell arra, hogy a BAC-nek kell olyan tarifarendszert és tarifaelenőrzési képletet javasolnia, amely a tényleges költségeket tükrözi. A gazdasági szabályozó hatóság csak bizonyos körülmények között és a Bruxelles-National repülőtér használóinak bevonásával folytatott konzultációt követően hozhat végleges döntést. Azáltal, hogy a szövetségi kormány a szóban forgó intézkedés révén egyoldalúan beavatkozott a védelmidíj-szerkezet tényleges korrigálása érdekében, objektív ok nélkül eltért a repülőtéri díjak megállapításának általános rendszerétől.
- (179) Továbbá még annak feltételezése mellett is, hogy a szövetségi kormány jogszerűen hajthatott végre ilyen korrekciót a különböző légitársaságok miatt felmerülő tényleges védelmi költségek tükrözése érdekében, azoknak a légitársaságoknak a kizárása, amelyek 2012-ben kevesebb mint 400 000 induló utast szállítottak, ide nem érve a tranzit és transzfer utasokat, nem teszi lehetővé e cél elérését. Ha nem is zárható ki, hogy a védelmi kiadások egy utasra eső határköltsége csökkenő tendenciát mutat, a Belgium által szolgáltatott információk nem bizonyítják, hogy ezt a csökkenő hatást csak 400 000 utasszám felett érdemes figyelembe venni, és hogy a kevesebb utast szállító légitársaságok nem részesülhetnének a BAC védelmi költségeinek állami átvállalásából. Belgium e tekintetben nem szolgáltatott semmilyen minőségi vagy mennyiségi indoklást. Meg kell jegyezni, hogy az intézkedés alkalmazásának adott évében a jogosult légitársaság visszakaphatja a 400 000 küszöbérték feletti utasok után járó összes védelmi díjat, feltéve, hogy a 19 millió eurós költségvetési keretösszeg lehetővé teszi.

⁽⁴¹⁾ A 2014. február 11-i információkérésre adott 2014. április 2-i válasz 2 sz. melléklete.

⁽⁴²⁾ A 2014. február 11-i információkérés 14. kérdésére adott 2014. április 2-i válasz.

⁽⁴³⁾ Lásd a 2014. január 7-i királyi rendelet harmadik preambulumbekkezdését, amely ezt a célkitűzést tartalmazza.

Belgium álláspontja szerint azonban a BAC védelmi költségeinek jelentős része (59 %) változó. Ebből az következik, hogy a 400 000 feletti minden további utas jelentős védelmi többletköltségeket eredményez. A szóban forgó intézkedés tehát nem alkalmas arra, hogy pontosan tükrözze a Bruxelles-National repülőtér különböző használói miatt felmerülő tényleges védelmi költségeket.

- (180) A Brussels Airlines a maga részéről úgy ítélte meg, hogy az utasszámhoz kapcsolódó küszöbérték releváns az olyan támogatás esetében, amelyet repülőtéri biztonsággal összefüggő szolgáltatásokhoz nyújtanak, mivel a repülőtéri biztonsági költségek is az utasok számához kapcsolódnak. A Brussels Airlines azonban nem határozta meg, hogyan indokolja a légitársaságok egész csoportját eleve kizáró, az utasok számában megadott küszöbérték kiválasztását az, hogy a biztonsági költségek pontosan az utasok számától függően változnak. A Brussels Airlines nem szolgáltatott semmilyen indoklást az elfogadott küszöbértékszint tekintetében sem.
- (181) Ezen túlmenően az a légitársaság, amely 2013-ban, 2014-ben, ill. 2015-ben több mint 400 000 induló utast szállított évente, ide nem értve a transzfer és tranzit utasokat, az adott évben nem kaphatja meg a 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikke szerinti védelmi díj részleges visszatérítését, ha 2012-ben nem érte el a 400 000 utas küszöbértéket, és továbbra is hátrányos helyzetbe hozza őt a védelmidíj-szerkezet, amely Belgium szerint nem tükrözi megfelelően a védelmi költségek degresszív jellegét. Ezért azoknak a társaságoknak az *a priori* kizárása az intézkedés alkalmazási köréből, amelyek 2012-ben kevesebb mint 400 000 induló utast szállítottak, ide nem érve a tranzit és transzfer utasokat, összeegyeztethetetlen az arra irányuló célkitűzéssel, hogy a védelmi díj pontosabban tükrözze a védelmi költségeket.
- (182) Végül indoklásában Belgium rámutatott arra, hogy a Bruxelles-National repülőtéren az utastranszfer nem mentes a védelmi költségek alól, ami nem tükrözi a védelmi költségek degresszív jellegét. Annak feltételezése mellett, hogy ez az állítás helytálló, összeegyeztethetetlen azzal, hogy a transzfer és tranzit utasokat nem veszik figyelembe azon légitársaságok meghatározásához, amelyek túllépték a 2012-ben szállított 400 000 induló utas küszöbértéket, és a szóban forgó intézkedés alapján visszatérítésre jogosultak.
- (183) A fentiekre való tekintettel a Belgium által előterjesztett érvek (174) preambulumbekzdésben említett második fő pontja nem teszi lehetővé a 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikkének 1. pontja szerinti évi 400 000 induló utas küszöbérték indoklását.
- (184) Ezen túlmenően, míg a 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikkének 1. pontja értelmében a transzfer és tranzit utasokat ki kell zárni a kedvezményezett légitársaságok meghatározásához alapul szolgáló utasszámából, ezeket az utasokat figyelembe kell venni az egyes kedvezményezett légitársaságok részére az említett királyi rendelet 2. cikkének 2. pontja alapján visszafizetendő összegek kiszámításakor. A támogatások kiszámítására vonatkozó szabályoknak azonban összhangban kell lenniük a kedvezményezettek meghatározására alkalmazott kritériummal, egyébként nem lehetnek összhangban a kedvezményezettek kiválasztási kritériumának alapvető célkitűzéseivel.
- (185) A Ryanair észrevételeiben rámutatott erre az inkonzisztenciára. A Ryanair észrevételeire vonatkozó megjegyzéseiben Belgium e tekintetben csak korábbi közleményeire hivatkozott. Ezek a közlemények azonban nem szolgáltatnak magyarázatot az eltérő bánásmódra, amiben a transzfer és tranzit utasok a kedvezményezettek kiválasztási kritériumának meghatározása és a támogatás kiszámítására vonatkozó szabályok tekintetében részesülnek.
- (186) A Bizottság ezzel összefüggésben megállapítja, hogy amennyiben a tranzit és transzfer utasokat figyelembe vették volna az utasszám 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikkének 1. pontja alapján végzett számítás során, két további légitársaság, nevezetesen a Lufthansa és a Jet Airways *a priori* jogosult lett volna a támogatási eszközre ⁽⁴⁴⁾.
- (187) A fentiekre való tekintettel úgy tűnik, hogy a kedvezményezettek számának kizárólag azon légitársaságokra való korlátozását, amelyek 2012-ben több mint 400 000 induló utast szállítottak a Bruxelles National repülőtérrel, ide nem értve a tranzit és transzfer utasokat, nem indokolja objektíven annak a rendszernek a jellege és felépítése, amelybe az érintett intézkedés illeszkedik.

A 2012. év kiválasztása

- (188) Belgium ⁽⁴⁵⁾ azt állítja, hogy azért választották a 2012. évet referenciaévnak, mert ez az utolsó év, amelynek vonatkozásában rendelkezésre álltak az adatok, amikor a minisztertanács az intézkedés elfogadásáról határozott. Belgium álláspontja szerint a 2012. évi adatok figyelembevétele bizonyos jobbiztonságot nyújt a kedvezményezett vállalkozások számára.

⁽⁴⁴⁾ Belgium 2015. március 12-i válasza a Bizottság 2015. február 10-i információkérésének 2. kérdésére.

⁽⁴⁵⁾ 2014. április 2-i válasz a 2014. február 11-i információkérésre, és 2015. március 12-i válasz a 2015. február 10-i információkérésre.

- (189) A Bizottság úgy véli azonban, hogy ez az érv nem releváns. A 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikkének 2. pontja előírja, hogy a légitársaságok által kapott támogatásokat egy adott évre (2013, 2014 vagy 2015) kell kiszámítani az induló utasok számának (ideértve a tranzit és transzfer utasokat) figyelembevételével. Ezért nincs objektív ok arra, hogy bizonyos légitársaságokat *a priori* kizárjanak a kedvezményezettek köréből a 2012. évre vonatkozó adatok alapján. Valójában az említett királyi rendelet 2. cikkének 1. pontja szerinti kritérium csak annyi bizonyosságot szolgáltat, hogy azokat a légitársaságokat, amelyek nem teljesítik ezt a kritériumot, ki kell zárni az intézkedésből. Belgium jogbiztonsággal kapcsolatos érve tehát nem releváns.
- (190) A Brussels Airlines álláspontja szerint, amely ebben a kérdésben egyetért Belgiummal, a 2012. év referenciaévként történő meghatározása azzal magyarázható, hogy ez az utolsó év, amelynek vonatkozásában rendelkezésre álltak az adatok, amikor a minisztertanács az intézkedés elfogadásáról határozott. A Brussels Airlines úgy véli, hogy nyilvánvalóan a referenciapont kiválasztása bizonyos mértékig mindig is önkényes, azonban a 2012-es referenciaév kiválasztásával Belgium nem lépte túl az öt megillető mérlegelési jogkört. Ezek az érvek azonban implicit módon azon a feltevésen alapulnak, hogy a kedvezményezettek számát a Bruxelles-National repülőtér valamennyi használója között *a priori* korlátozni kellett egy bizonyos eltelt referenciaévre vonatkozó adatok alapján. A fentiekben ismertetett okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy ez a feltevés téves, így a Brussels Airlines érvelése irreleváns.
- (191) Belgium álláspontja szerint az intézkedés lehetővé teszi a kedvezményezett légitársaságok újbóli meghatározását a 2015-ben szállított utasok száma alapján a 2016., 2017. és 2018. évi költségvetési időszakra vonatkozóan, aminek köszönhetően adott esetben az intézkedés előnyeiből más légitársaságok is részesülhetnek, ill. egy vagy több jelenlegi kedvezményezett kizárható. Belgium ezért úgy véli, hogy a mechanizmus ösztönző, mivel a kedvezményezettek körének háromévente történő újrafelosztását eredményezheti⁽⁴⁶⁾. A Bizottság e tekintetben megjegyzi, hogy az intézkedést csak a 2013., 2014. és 2015. évre vonatkozóan vezették be. Meghosszabbítása tehát hipotetikus.
- (192) A fentiekre való tekintettel a kedvezményezettek számának a 2012. évre vonatkozó forgalmi adatok alapján történő korlátozását nem indokolja annak a rendszernek a jellege és felépítése, amelybe az érintett intézkedés illeszkedik.

Következtetés

- (193) Az intézkedés előnyhöz juttatja a Bruxelles-National repülőtér három meghatározott használóját másokkal szemben, és ezt az előnyt nem indokolja annak a rendszernek a jellege és felépítése, amelybe az érintett intézkedés illeszkedik. Ez a következtetés az intézkedés szelektív jellegét igazolja.
- (194) Ezen túlmenően a fentiekből az következik, hogy a Bruxelles-National repülőtér összes többi használója ki van zárva az intézkedésből, ezért nem részesül támogatásban, kizárásukat viszont nem indokolja annak a rendszernek a jellege és felépítése, amelybe az érintett intézkedés illeszkedik. Ezért az intézkedés kedvezményezettjei által kapott teljes támogatás szelektív gazdasági előnynek minősül.

7.1.5. A tagállamok közötti kereskedelem és a verseny érintettsége

- (195) A vállalkozásoknak nyújtott állami támogatás csak akkor minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint állami támogatásnak, ha az „bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget”, és csak annyiban, amennyiben ez „érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.
- (196) Egy tagállam által nyújtott támogatás akkor érinti az Unión belüli kereskedelmet, ha erősíti egy adott vállalkozás Unión belüli kereskedelmi pozícióját a versenytárs vállalkozásokkal szemben. Az ítélkezési gyakorlattal összhangban⁽⁴⁷⁾ ahhoz, hogy egy intézkedés a verseny torzításával fenyegetsen, elegendő, hogy a támogatás kedvezményezettje a verseny számára nyitott piacokon más vállalkozásokkal közvetlenül versenyezzen.

⁽⁴⁶⁾ A 2015. február 10-i információkérésre adott 2015. március 14-i válasz.

⁽⁴⁷⁾ A Törvényszék T-214/95. sz., Het Vlaamse Gewest kontra Bizottság ügyben 1998. április 30-án hozott ítéletének (ECLI:EU:T:1998:77) 46. és 49–53. pontja.

- (197) A kereskedelem érintettségét illetően nem azt kell megállapítani, hogy a támogatásnak tényleges hatása van a tagállamok közötti kereskedelemre, hanem csak azt, hogy e támogatás képes-e hatást gyakorolni a kereskedelemre⁽⁴⁸⁾. Az uniós bíróságok megállapították, hogy különösen, ha az állam által nyújtott pénzügyi támogatás valamely vállalkozás helyzetét megerősíti az Unión belüli kereskedelemben versenytársaival szemben, a támogatást olyannak kell tekinteni, mint amely érinti az utóbbiakat⁽⁴⁹⁾.
- (198) A szóban forgó intézkedés lehetővé teszi, hogy a kedvezményezett légitársaságok agresszívebb díjszabási politikát folytassanak, valamint hogy mesterségesen fenntartsák vagy növeljék a nyújtott szolgáltatások kínálatát a rendes piaci feltételekhez képest, és ezáltal torzítsák az olyan vállalkozásokkal folytatott versenyt, amelyek nem részesülnek az intézkedésből. Ezért az intézkedés alkalmas arra, hogy javítsa a kedvezményezett vállalkozások pozícióját az Unión belüli légi személyszállítási piacon működő többi légitársasággal szemben. Ez a piac azonban az uniós jogszabályok értelmében teljesen liberalizált és az Unió összes légitársasága számára nyitott.
- (199) Ebből az következik, hogy a belső piacon működő légitársaságok közötti verseny torzítása révén ez az intézkedés torzíthatja a tagállamok közötti kereskedelmet is.

7.1.6. A légitársaságok részére nyújtott támogatás meglétére vonatkozó következtetés

- (200) A vizsgált intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikkének 1. pontjában foglalt feltételeknek megfelelő légitársaságok javára nyújtott állami támogatásnak minősül.

7.2. A támogatás jogszerűsége

- (201) A Szerződés 108. cikkének (3) bekezdése alapján „a Bizottságot tájékoztatni kell az észrevételei megtételéhez szükséges időben minden támogatás nyújtására és módosítására irányuló szándékról. (...) Az érintett tagállam a tervezett intézkedéseket nem hajthatja végre addig, amíg ebben az eljárásban végző határozat nem születik.”
- (202) A jelen ügyben a szóban forgó intézkedést már végrehajtották, a 2014. január 7-i királyi rendelet pedig anélkül lépett hatályba, hogy a Bizottságot értesítették volna az intézkedésről. Az említett királyi rendelet utólagos felfüggesztése nem befolyásolja a támogatás jogellenességét.
- (203) A Bizottság nem talált olyan jogalapot, amely mentesíti Belgiumot a támogatás bejelentésére vonatkozó kötelezettség alól. Ugyanis a nyújtott támogatás nem tartozik sem a 800/2008/EK rendeletnek, sem a Bizottság 651/2014/EU rendeletének⁽⁵⁰⁾ hatálya alá, amelynek 58. cikke (1) bekezdése kimondja, hogy „Ez a rendelet alkalmazandó a hatálybalépése előtt nyújtott egyedi támogatásra is, amennyiben a támogatás megfelel az e rendeletben megállapított valamennyi feltételnek, a 9. cikkben rögzített feltételek kivételével”. Ezen túlmenően a támogatás kívül esik a Bizottság 2012/21/EU határozatának⁽⁵¹⁾ alkalmazási területén, mivel a Bruxelles-National repülőtér forgalmi szintje meghaladja az említett határozat 2. cikke (1) bekezdésének e) pontjában megállapított évi 200 000 utas küszöbértéket.
- (204) Ezért a vizsgált intézkedés jogellenes támogatásnak minősül.

7.3. A támogatás összeegyeztethetősége

- (205) mivel az említett támogatás az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, meg kell vizsgálni a belső piaccal való összeegyeztethetőségét. Mivel Belgium úgy vélte, hogy az intézkedés nem minősül állami támogatásnak, nem hivatkozott olyan jogalpra vagy érvekre, amelyek alapján az intézkedést a belső piaccal összeegyeztethetőnek lehetne nyilvánítani abban az esetben, ha állami támogatásnak minősülne.

⁽⁴⁸⁾ A Bíróság C-518/13. sz., Eventech kontra The Parking Adjudicator ügyben 2015. január 14-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2015:9) 65. pontja; a Bíróság C-197/11. és C-203/11. sz., Libert és társai egyesített ügyekben 2013. május 8-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2013:288) 76. pontja.

⁽⁴⁹⁾ A Bíróság C-518/13. sz., Eventech kontra The Parking Adjudicator ügyben 2015. január 14-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2015:9) 66. pontja; a Bíróság C-197/11. és C-203/11. sz., Libert és társai egyesített ügyekben 2013. május 8-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2013:288) 77. pontja; a Törvényszék T-288/97. sz. Friuli Venezia Giulia ügyben 2001. április 4-én hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2001:115) 41. pontja.

⁽⁵⁰⁾ A Bizottság 651/2014/EU rendelete (2014. június 17.) a Szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában a támogatások bizonyos fajtáinak a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánításáról (HL L 187., 2014.6.26., 1. o.).

⁽⁵¹⁾ A Bizottság 2012/21/EU határozata (2011. december 20.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról (HL L 7., 2012.1.11., 3. o.).

- (206) A Brussels Airlines a maga részéről hangsúlyozta, hogy ha a Bizottság arra a következtetésre jutna, hogy az állami támogatás fennáll, ezt a támogatást legalább 2014. április 4-ig, az új légi közlekedési iránymutatás hatálybalépésének napjáig összeegyeztethetőnek kellene nyilvánítani. A Brussels Airlines e tekintetben a Charleroi-határozatra hivatkozik, amelyben a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a vallon régió által nyújtott több támogatási intézkedés 2014. április 4-ig a belső piaccal összeegyeztethető volt.
- (207) A Charleroi-határozatban vizsgált intézkedések azonban, amelyekre a Brussels Airlines hivatkozik, a Charleroi repülőtér üzemeltetője részére nyújtott támogatási intézkedések voltak, amelyek a belső piaccal részben összeegyeztethetőnek minősültek a légi közlekedési iránymutatásnak a repülőterek részére nyújtott működési támogatásokról szóló 5.1.2. szakasza alapján. Mivel a vizsgált intézkedés légitársaságok, nem pedig repülőtér-üzemeltetők részére nyújtott támogatás, a Brussels Airlines érvelése nem releváns.
- (208) Annak ellenére, hogy Belgium nem terjesztett elő érveket a támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének igazolására, a Bizottság megvizsgálta a támogatás esetleges összeegyeztethetőségét az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján, amely szerint egy támogatás akkor tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek, „ha az bizonyos gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődésének előmozdítására irányul, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben”.
- (209) Úgy tűnik, hogy a támogatást más jogalap szerint sem lehet összeegyeztethetőnek nyilvánítani. Különösen az intézkedés nem tekinthető olyan ellentételezésnek, amelyet a légitársaságok általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásáért kapnak. Az intézkedés ezért nem nyilvánítható a belső piaccal összeegyeztethetőnek az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése alapján.
- (210) A légi közlekedési iránymutatás általános keretet szolgáltat a légitársaságok részére az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében nyújtott támogatások összeegyeztethetőségének értékeléséhez.
- (211) A szociális jellegű támogatások kivételével, amelyek a végső felhasználókat illetik meg egy adott viszonylatban, és amelyeknek a szóban forgó intézkedés nyilvánvalóan nem része, a légi közlekedési iránymutatás alapján kizárólag indulási célú támogatások nyújthatók a légitársaságok részére.
- (212) A légi közlekedési iránymutatás 174. pontja értelmében a Bizottság a légi társaságok részére nyújtott jogellenes indulási célú támogatások esetében az odaítélés napján hatályos szabályokat alkalmazza. A királyi rendeletet 2014. január 7-én, vagyis 2014. április 4-ét megelőzően fogadták el. Azon a napon a légitársaságok számára nyújtott indulási célú támogatásokat a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatások⁽⁵²⁾ szabályozták (a továbbiakban: 2005. évi iránymutatások).
- (213) A 2005. évi iránymutatások 79 c) pontja szerint az indulási célú támogatások csak a nettó utasszám növekedését eredményező új útvonalak vagy új járatok indítása esetén alkalmazhatók. A szóban forgó intézkedés nem teljesíti ezt a feltételt, mivel azok az utasok, akik jogot biztosítanak a 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikkének 1. pontja szerinti visszatérésre, nem feltétlenül az utasszám növekedését eredményező új útvonalakat vagy új járatokat igénybe vevő utasok.
- (214) Továbbá, míg a 2005. évi iránymutatások 15. pontja négy repülőtér-kategóriát különböztet meg (A, B, C és D), az említett iránymutatások 79 b) pontja előírja, hogy az indulási célú támogatásokat olyan útvonalakra kell nyújtani, amelyek egy C és D kategóriába tartozó regionális repülőteret kötnek össze egy másik uniós repülőtérrel, miközben a nemzeti repülőterek (B kategória) közötti útvonalak csak kivételes esetben támogathatók. A 79 b) pont nem írja elő, hogy indulási célú támogatások nyújthatók A kategóriájú repülőtér, ill. A vagy B kategóriájú repülőtér vagy az Unión kívüli repülőtér közötti útvonalakra. A Bruxelles-National repülőtér, amelyen évente több mint tízmillió utas fordul meg, az A kategóriába tartozik. Mivel az intézkedéshez nem kapcsolódik olyan feltétel, amely meghatározná a 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikkének 1. pontja szerinti védelmi díj visszatérésre jogot biztosító utasok által igénybe vett útvonalak rendeltetési repülőtérét, az említett iránymutatások 79 b) pontjában foglalt feltétel nem teljesül.
- (215) A támogatás ezért nem felel meg a 2005. évi iránymutatásokban az indulási célú támogatásokra előírt összeegyeztethetőségi kritériumoknak.
- (216) A fentiekre való tekintettel a támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

⁽⁵²⁾ HLC 312., 2005.12.9., 1. o.

8. VISSZAFIZETTETÉS

- (217) Az EUMSZ rendelkezései és a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a Bizottság – amennyiben meggyőződött arról, hogy a támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal – jogosult annak eldöntésére, hogy az érintett tagállamnak meg kell-e szüntetnie vagy módosítania kell-e a támogatást. Hasonlóképpen a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a Bizottság által a belső piaccal összeegyeztethetetlennek tekintett támogatások esetében a támogatás eltörlése vonatkozásában a tagállamra kirótt kötelezettség célja a korábbi helyzet visszaállítása.
- (218) Ebben az összefüggésben a Bíróság úgy ítélte meg, hogy ez a célkitűzés akkor valósul meg, ha a kedvezményezett visszafizeti a jogellenesen nyújtott támogatások összegét. A támogatás visszafizetésével a kedvezményezett elveszíti azokat az előnyöket, amelyeket a piaci versenytársaival szemben élvezett, és visszaáll a támogatás folyósítását megelőző helyzet.
- (219) Ezen ítélkezési gyakorlattal összhangban az (EU) 2015/1589 rendelet 16. cikke (1) bekezdése kimondja, hogy „Amennyiben a jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére (...)”.
- (220) Ezért, mivel a szóban forgó intézkedések az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével kerültek végrehajtásra és összeegyeztethetetlenek a belső piaccal, a támogatásokat vissza kell fizettni az odaitélésüket megelőző piaci helyzet visszaállítása érdekében. A visszafizettetés az előny kedvezményezettek részére történő biztosításától – vagyis a támogatásnak a kedvezményezettek rendelkezésére bocsátásától – a tényleges visszafizettségig terjedő időszakra vonatkozik. A visszafizettetendő összegeknek ezért tartalmazniuk kell a kamatokat a tényleges visszatérítés időpontjáig.
- (221) 2017. március 20-i levelében Belgium tájékoztatta a Bizottságot a 2014. január 7-i királyi rendelet 2017. március 15-i királyi rendelettel való visszavonásáról. Tehát Belgium megszüntette a támogatási intézkedést, amely a jövőben semmilyen hatást nem von maga után.
- (222) Ezen túlmenően Belgium 2017. május 16-i levelében minden olyan elemet megküldött, amely annak igazolásához szükséges, hogy a Brussels Airlines, a TUI Airlines Belgium és a Thomas Cook Airlines Belgium légitársaságok a 2017. március 15-i királyi rendelet alapján visszafizették a kapott támogatási összegeket, valamint a 794/2004/EK rendelet V. fejezetével és a 794/2004/EK rendeletet módosító 271/2008/EK bizottsági rendelettel⁽³³⁾ összhangban 2014. szeptember 22-től számított kamatos kamatokat, azaz 16 779 819 EUR támogatást és 543 546,30 EUR kamatot, 2 143 621 EUR támogatást és 69 438,01 EUR kamatot, illetve 76 560 EUR támogatást és 2 480 EUR kamatot.
- (223) Ezen tényelemekre való tekintettel, figyelembe véve a kapott támogatási összegek és a megfelelő kamatok visszatérítését, a Bizottság úgy véli, hogy a kedvezményezettek elvesztették azokat az előnyöket, amelyeket a versenytársaikkal szemben élveztek a piacon, és visszaállt a támogatás folyósítását megelőző versenyhelyzet.
- (224) A fentiekre való tekintettel nem indokolt annak megkövetelése Belgiumtól, hogy szüntesse meg az intézkedést és fizettesse vissza a kedvezményezettekkel az összeegyeztethetetlen támogatást, mivel ezeket az intézkedéseket már önszántából végrehajtotta.

9. KÖVETKEZTETÉS

- (225) A Bizottság megállapítja, hogy Belgium jogellenesen, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtott állami támogatást a 2014. január 7-i királyi rendelet 2. cikkének 1. pontjában foglalt feltételeknek megfelelő légitársaságok számára. Mivel a szóban forgó rendszer esetében az összeegyeztethetőségnek egyetlen oka sem áll fenn, az összeegyeztethetetlen a piaccal.
- (226) mivel azonban Belgium visszavonta a 2014. január 7-i királyi rendeletet, és visszafizettette a támogatást és a megfelelő kamatokat, a jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatás odaitélését megelőző helyzet visszaállt. Ezért nem indokolt az intézkedés megszüntetésének és a szóban forgó támogatás visszafizetetésének elrendelése.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

- (1) A 2014. január 7-i királyi rendelettel bizonyos légitársaságok részére nyújtott támogatás az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.

⁽³³⁾ A Bizottság 271/2008/EK rendelete (2008. január 30.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról szóló 794/2004/EK rendelet módosításáról (HL L 82., 2008.3.25., 1. o.).

(2) Az (1) bekezdésben említett és a Belga Királyság által jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtott támogatás nem egyeztethető össze a belső piaccal.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Belga Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2017. július 18-án.

a Bizottság részéről

Margrethe VESTAGER

a Bizottság tagja
