

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2018/1537**av den 18 juli 2017****om det statliga stöd SA.38105 2014/C (f.d. 2014/NN) som Belgien har genomfört till förmån för Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium och Thomas Cook Airlines Belgium***[delgivet med nr C(2017) 5023]***(Endast de franska och nederländska texterna är giltiga)****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ⁽¹⁾ och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

- (1) Den 19 december 2013 tillkännagavs i ett pressmeddelande från den belgiska regeringens ministerråd att ett förslag till kunglig förordning hade antagits i syfte att bevilja finansiellt stöd till användare av tjänster från Brussels Airport Company (nedan kallat BAC), som har den operativa licensen för flygplatsen Bruxelles-National.
- (2) Kommissionen tog genom en skrivelse av den 31 december 2013 emot ett klagomål om detta förslag från International Airlines Group (nedan kallad IAG), som kontrollerar olika flygbolag, däribland British Airways och Iberia.
- (3) Flygbolaget Ryanair lämnade också in ett klagomål mot förslaget genom en skrivelse av den 2 januari 2014.
- (4) Kommissionen översände IAG:s och Ryanairs klagomål till Belgien och begärde kompletterande upplysningar genom en skrivelse av den 13 januari 2014. Belgien överlämnade sina synpunkter genom en skrivelse av den 5 februari 2014.
- (5) Den 7 januari 2014 antogs den kungliga förordning som var föremål för de klagomål som avses i skälen 2 och 3.
- (6) Den 11 februari 2014 översände kommissionen en begäran om upplysningar till de belgiska myndigheterna. Belgien överlämnade sina synpunkter genom en skrivelse av den 2 april 2014.
- (7) Genom en skrivelse av den 1 oktober 2014 underrättade kommissionen Belgien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i EUF-fördraget avseende denna åtgärd (nedan kallat det *formella granskningsförfarandet*). Kommissionen uppmanade Belgien att inkomma med synpunkter och lämna alla upplysningar som kunde vara relevanta för att bedöma åtgärden i fråga. Den 16 januari 2015 överlämnade Belgien sina synpunkter till kommissionen.
- (8) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet (nedan kallat *beslutet om att inleda förfarandet*) offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽²⁾. Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med synpunkter på den aktuella åtgärden.
- (9) Kommissionen mottog synpunkter från Ryanair, IAG, flygbolaget Brussels Airlines och ytterligare en berörd part som begärde att få vara anonym. Kommissionen överlämnade dessa synpunkter till Belgien, som överlämnade sina kommentarer till dem genom skrivelser av den 14 augusti 2015 och den 3 juni 2016.
- (10) Genom en skrivelse av den 10 februari 2015 översände kommissionen en begäran om upplysningar till de belgiska myndigheterna om den berörda åtgärden. Belgien svarade den 12 mars 2015. Belgien lämnade kompletterande upplysningar genom skrivelser av den 20 mars och den 16 maj 2017.

⁽¹⁾ EUT C 24, 23.1.2015, s. 10.⁽²⁾ Se fotnot 1.

2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

2.1 Inledning – allmän information om flygplatsen Bruxelles-National

2.1.1 Flygplatsens egenskaper och belastning

- (11) Flygplatsen Bruxelles-National ligger tolv km nordost om Bryssel, i kommunen Zaventem.
- (12) År 2013 tog flygplatsen emot ungefär 19 miljoner passagerare och beräknades teoretiskt ha en maximal kapacitet för 35 miljoner passagerare. Passagerartrafiken på flygplatsen Bruxelles-National sedan 2005 sammanfattas i tabell 1.

Tabell 1

Trafik på flygplatsen Bruxelles-National under perioden 2005–2015 (kommersiell och icke-kommersiell passagerartrafik) ⁽¹⁾

| År | Passagerare | Förflyttningar |
|------|------------------------|--------------------|
| 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⁾ Siffrorna inom parentes motsvarar skillnaden i antal passagerare eller förflyttningar jämfört med året innan.

- (13) Flygplatsen Bruxelles-National är huvudsakligen öppen för europeisk och internationell kommersiell trafik. I tabell 2 sammanfattas andelen europeisk respektive internationell passagerartrafik jämfört med den totala trafiken på flygplatsen.

Tabell 2

Utveckling av andelen kommersiell EU-/ICKE-EU-passagerartrafik (icke-kommersiell passagerartrafik ej inräknad) på flygplatsen Bruxelles-National under perioden 2005–2015

| | EU | ICKE-EU | TOTALT |
|------|----------------------|---------------------|------------|
| 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 | ICKE-EU | TOTALT |
|------|----------------------|---------------------|------------|
| 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) Flygplatsen Bruxelles-National fungerar som knutpunkt (nav) för olika flygbolag, t.ex. Brussels Airlines och flygbolag som samarbetar med det bolaget inom ramen för Star Alliance, t.ex. Jet Airways.
- (15) Tabell 3 visar trafiken för de viktigaste flygbolag som trafikerade Bruxelles-National under perioden 2012–2015:

Tabell 3

Viktigaste flygbolag med avgångar från Bruxelles-National (2012–2015)

| | Antal avresande passagerare (inklusive passagerare i transit och transfer) | |
|------------------------------|--|-----------|
| | 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 |

| | Antal avresande passagerare (inklusive passagerare i transit och transfer) | |
|------------------------------|--|-----------|
| | 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) Sedan februari 2014 tar flygplatsen Bruxelles-National emot lågprisföretagen Ryanair och Vueling. När Ryanair inledde sin verksamhet vid Bruxelles-National öppnade bolaget nio nya linjer och gjorde flygplatsen till sin andra bas i Belgien, efter flygplatsen Charleroi.

2.1.2 Verksamhet vid och ägande av flygplatsinfrastruktur – BAC

- (17) Sedan 2004 ansvarar BAC för förvaltningen av flygplatsen Bruxelles-National, i enlighet med den kungliga förordningen av den 27 maj 2004 ⁽³⁾ (nedan kallad *den kungliga förordningen av den 27 maj 2004*). BAC äger också flygplatsanläggningarna.
- (18) BAC är efterträdare till det offentliga aktiebolaget Brussels International Airport Company (BIAC).
- (19) BAC är ett privat företag. Det ägs till 75 % av privata investerare: 38,99 % av en kanadensisk pensionsfond ⁽⁴⁾ och 36,01 % av en australisk koncern ⁽⁵⁾. Resterande aktier (25 %) ägs av den belgiska staten. Styrelsen har elva medlemmar, varav fyra utses av den belgiska staten, däribland ordföranden.

2.1.3 Regelverk för förvaltningen av flygplatsen Bruxelles-National

- (20) Enligt artikel 6.1 X 7 i den särskilda lagen av den 8 augusti 1980 om institutionella reformer ⁽⁶⁾ är det regionerna som är behöriga i fråga om anläggningar på och verksamhet vid flygplatser, med undantag för flygplatsen Bruxelles-National, där den federala staten är behörig i fråga om verksamheten.
- (21) I kapitel IV i den kungliga förordningen av den 27 maj 2004 fastställs villkoren för att utnyttja flygplatsanläggningarna vid flygplatsen Bruxelles-National. Bland annat måste verksamheten godkännas i förväg genom en kunglig förordning om en individuell operativ licens som gäller tills vidare. I artikel 30 i den kungliga förordningen av den 27 maj 2004 fastställs att innehavaren av den operativa licensen bl.a. ska
1. underhålla och utveckla flygplatsanläggningarna på ekonomiskt godtagbara villkor på ett sätt som garanterar skydd av människor och flygplatsanläggningar, fortsatt certifiering av flygplatsanläggningarna, tillräcklig kapacitet med hänsyn till utvecklingen av efterfrågan och flygplatsen Bruxelles-Nationals internationella roll, samt en hög kvalitet.
- (22) Den operativa licensen för flygplatsen Bruxelles-National tilldelades BIAC (som blev BAC 2013) genom den kungliga förordningen av den 21 juni 2004 ⁽⁷⁾ (nedan kallad *den kungliga förordningen av den 21 juni 2004*). I artikel 4.4 i den förordningen anges att innehavaren av den operativa licensen ska garantera att säkerheten och skyddet upprätthålls på marken, med undantag för allmänna polisiära uppgifter och luftfartsinspektion, samt militära uppgifter. Enligt artikel 7.1 ska innehavaren av den operativa licensen underhålla och utveckla flygplatsanläggningarna på ett sätt som garanterar säkerhet och skydd för såväl människor som flygplatsanläggningar.
- (23) När det gäller flygplatsen Bruxelles-National finns det "reglerad verksamhet" för vilken flygplatsens operativa licensinnehavare (BAC i detta fall) kontrollerar intäkterna enligt en avgiftsformel som ska begränsa utvecklingen av de intäkter som tas ut per trafikenheter för den verksamheten ⁽⁸⁾. Följande verksamhet är reglerad:
- a) Start och landning av flygplan.
 - b) Parkering av flygplan.
 - c) Passagerares användning av de flygplatsanläggningar som de har tillgång till.
 - d) Bränsleförsörjning för flygplanen genom centraliserad infrastruktur.
 - e) Tjänster för att garantera passagerarskydd och skydd av flygplatsanläggningarna.

⁽³⁾ Kunglig förordning av den 27 maj 2004 om omvandling av Brussels International Airport Company till ett privatägt aktiebolag och om flygplatsanläggningarna (*Moniteur belge*, 24.6.2004, s. 51750).

⁽⁴⁾ Ontario Teachers' Pension Plan.

⁽⁵⁾ MAp Airports via Macquarie European Infrastructure Fund I och Macquarie European Infrastructure Fund III.

⁽⁶⁾ Särskild lag av den 8 augusti 1980 om institutionella reformer (*Moniteur belge*, 15.8.1980, s. 9434).

⁽⁷⁾ Kunglig förordning av den 21 juni 2004 om att bevilja aktiebolaget BIAC operativ licens för flygplatsen Bruxelles-National (*Moniteur belge*, 15.7.2004, s. 55640).

⁽⁸⁾ Artikel 1.12 och artikel 30.7 i den kungliga förordningen av den 27 maj 2004.

- (24) Enligt artikel 30.7 i den kungliga förordningen av den 27 maj 2004 ska innehavaren av den operativa licensen införa ett avgiftssystem som ska omfatta samtliga flygplatsavgifter⁽⁹⁾ och den formel för avgiftskontroll som avses i skäl 23, efter samråd med de organisationer som företräder användarna. Formeln för avgiftskontroll är avsedd att begränsa utvecklingen för de avgifter som innehavaren av den operativa licensen får ta ut per trafikenhet för den reglerade verksamheten.
- (25) I artikel 42 i den kungliga förordningen av den 21 juni 2004 anges dessutom att den formel för avgiftskontroll och det avgiftssystem som avses i artikel 30.7 i den kungliga förordningen av den 27 maj 2004 ska fastställas så att
1. samtliga reglerade kostnader avspeglas på grundval av en aktivitetsbaserad kostnadsmodell (ABC-modellen),
 2. en rättvis rimlig vinst som avkastning på investerat kapital garanteras för att bl.a. säkerställa utvecklingen av flygplatsanläggningarna,
 3. taxorna för flygplatsavgifter för reglerad verksamhet anpassas till den nivå som används vid referensflygplatser på grundval av referensmodellen för avgifter.

Enligt artikel 43 i den kungliga förordningen av den 21 juni 2004 ska BAC fastställa avgiftssystemet, formeln för avgiftskontroll och avgifternas årliga utveckling efter samråd med flygplatsanvändarna för en regleringsperiod som är fastställd till fem år (från den 1 april år "n" till den 31 mars år "n + 5"). Om det inte har anmälts någon motiverad invändning från en flygplatsanvändare mot BAC:s förslag till avgifter, anses parterna ha kommit överens om avgiftssystemet och formeln för avgiftskontroll, i enlighet med artikel 55.1 i den kungliga förordningen av den 21 juni 2004. Om minst två icke närstående företag som vart och ett står för minst 1 % av de årliga förflyttningarna eller 1 % av passagerarna per år och som tillsammans svarar för minst 25 % av de årliga förflyttningarna eller minst 25 % av passagerarna under det senaste kalenderåret före samrådet med flygplatsanvändarna motsätter sig formeln för avgiftskontroll eller avgiftssystemet får de lämna in ett motiverat klagomål till den ekonomiska tillsynsmyndigheten. Den ekonomiska tillsynsmyndigheten kan då godkänna formeln för avgiftskontroll och avgiftssystemet, eller kräva vissa anpassningar eller ändringar av formeln för avgiftskontroll och/eller avgiftssystemet. Därefter ska formeln för avgiftskontroll och avgiftssystemet överlämnas för beslut av den minister som ansvarar för luftfarten innan de offentliggörs i *Moniteur belge*. Den säkerhetsavgift som avses i skäl 26 ska fastställas enligt samma förfarande⁽¹⁰⁾.

- (26) Som anges i punkt 23 e i skäl 23 i detta beslut ingår tjänster för att garantera passagerarskydd och skydd av flygplatsanläggningar i den reglerade verksamheten. För att finansiera dessa tjänster tar BAC ut en säkerhetsavgift (*security charge*) av flygbolagen för varje avresande passagerare från flygplatsen Bruxelles-National.

Tabell 4

Belopp för säkerhetsavgiften för perioden 2013–2017

| Period | Belopp för säkerhetsavgiften (per avresande passagerare) (i euro) |
|-----------------------------|---|
| 1 januari 2013–31 mars 2013 | 6,39 |
| 1 april 2013–31 mars 2014 | 6,62 |
| 1 april 2014–31 mars 2015 | 6,71 |
| 1 april 2015–31 mars 2016 | 6,73 |
| 1 april 2016–31 mars 2017 | 6,19 |

- (27) Under den berörda perioden tog BAC ut säkerhetsavgiften i form av ett schablonbelopp per avresande passagerare, utan att göra åtskillnad mellan olika typer av passagerare (avresande passagerare från flygplatsen Bruxelles-National, transferpassagerare och transitpassagerare).

⁽⁹⁾ Artikel 35.1 i den kungliga förordningen av den 27 maj 2004.

⁽¹⁰⁾ Svar av den 12 mars 2015 på begäran om upplysningar av den 10 februari 2015 (svar på fråga 5 b).

2.2 Den kungliga förordningen av den 7 januari 2014

- (28) Detta beslut avser beviljandet i enlighet med den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 ⁽¹⁾ (nedan kallad *den kungliga förordningen av den 7 januari 2014*) av subventioner till olika flygbolag, där dessa subventioner härrör från medel som BAC har tagit emot från den federala belgiska regeringen och har omfördelat enligt bestämmelserna i den kungliga förordningen.
- (29) I enlighet med artikel 1 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 tilldelas BAC en subvention med ett årligt belopp på 19 000 000 euro till stöd för skyddsinfrastruktur, dvs. all verksamhet som syftar till att garantera passagerarskydd och skydd av flygplatsanläggningar, t.ex. kontroll av passagerare och deras bagage vid ingången till det reserverade området för att upptäcka eventuella sprängämnen eller vapen eller andra farliga föremål. Subventionen har beviljats för räkenskapsåren 2014, 2015 och 2016. Den betalas årligen ut till BAC senast den 31 mars varje år.
- (30) I enlighet med artikel 2.1 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014, ska BAC till de användare av flygplatsen Bruxelles-National ⁽²⁾ som har transporterat mer än 400 000 avresande passagerare mellan den 1 januari och den 31 december 2012, exklusive transitpassagerare och transferpassagerare, omfördela den subvention som avses i artikel 1 i den kungliga förordningen till ett belopp som motsvarar en andel av de avgifter som användarna har betalat under det föregående året för de tjänster som syftar till att garantera passagerarskydd och skydd av flygplatsanläggningar.
- (31) I artikel 2.2 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 fastställs att det belopp som ska betalas ut till varje användare enligt de villkor som anges i artikel 2.1 i den kungliga förordningen ska beräknas årligen på grundval av antalet avresande passagerare, inklusive transitpassagerare och transferpassagerare, för åren 2013, 2014 och 2015. För varje passagerare utöver 400 000 passagerare per år ska användaren för åren 2013, 2014 och 2015 undantas från avgiften för de tjänster som syftar till att garantera passagerarskydd och skydd av flygplatsanläggningar till ett sammanlagt högsta årligt belopp på 19 miljoner euro.
- (32) Enligt artikel 4 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 ska denna budgetåtgärd utvärderas under 2015 för att kunna anpassas innan den nya avgiftsperioden 2016–2021 inleds. Den avgiftsperiod som avses i den bestämmelsen motsvarar den femåriga regleringsperioden för flygplatsen Bruxelles-Nationals flygplatsavgifter, i enlighet med artikel 43 i den kungliga förordningen av den 21 juni 2004.
- (33) Enligt den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 ska åtgärden träda i kraft den 1 januari 2013.

2.3 Utbetalningar som har genomförts i enlighet med den kungliga förordningen av den 7 januari 2014

- (34) I motsats till vad som anges i artikel 2.1 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 (att BAC ska omfördela den subvention som avses i artikel 1 till användarna av flygplatsen), har Belgien gjort utbetalningarna direkt till flygbolagen, utan att gå via BAC.
- (35) Enligt Belgien har BAC uttryckligen i en skrivelse av den 8 juli 2014 begärt att de belgiska myndigheterna ska betala ut beloppen direkt till de mottagande flygbolagens konton, för att minska administrationen för att genomföra den kungliga förordningen av den 7 januari 2014.
- (36) Den 12 september 2014 tog ministerrådet del av BAC:s begäran i skrivelsen av den 8 juli 2014 och godkände den föreslagna förenklingen av förfarandet, dvs. att de berörda summorna skulle betalas ut direkt till de mottagande flygbolagens konton.
- (37) Den 22 september 2014 tog de flygbolag som uppfyllde kriterierna i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014, dvs. Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium och Thomas Cook Airlines Belgium, emot 16 779 819 euro, 2 143 621 euro respektive 76 560 euro för år 2013.
- (38) Belgien har lämnat in detaljerade uppgifter om beräkningen av dessa belopp och förtydligat tillämpningsföreskrifterna för den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 ⁽³⁾.
- (39) För det första konstaterade Belgien att endast tre flygbolag, Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium och Thomas Cook Airlines Belgium, uppfyllde villkoren för åtgärden, eftersom inget annat flygbolag hade befordrat mer än 400 000 avresande passagerare mellan den 1 januari och den 31 december 2012, exklusive transitpassagerare och transferpassagerare.

⁽¹⁾ Kunglig förordning av den 7 januari 2014 om beviljande av en subvention till Brussels Airport Company, som är innehavare av den operativa licensen för flygplatsen Bruxelles-National, för stöd till skyddsinfrastruktur (*Moniteur belge*, 23.4.2014, s. 34506).

⁽²⁾ Med begreppet *användare av flygplatsen Bruxelles-National* avses i detta sammanhang de flygbolag som har flygavgångar från den flygplatsen.

⁽³⁾ Svar av den 12 mars 2015 på begäran om upplysningar av den 10 februari 2015.

- (40) De belopp som skulle betalas till vart och ett av de tre flygbolagen 2014 har beräknats i förhållande till antalet avresande passagerare som varje flygbolag har befordrat under varje månad år 2013, inklusive transferpassagerare och transitpassagerare. För varje flygbolag har den månad då tröskelvärdet på 400 000 avresande passagerare sedan den 1 januari 2013 överskreds och den säkerhetsavgift som gällde under den månaden identifierats. Därefter har beloppet beräknats för den säkerhetsavgift som varje flygbolag ska betala månad för månad för varje befordrad passagerare utöver de första 400 000 passagerare som befordrats sedan den 1 januari 2013. Detta belopp motsvarar den subvention som flygbolaget har rätt till enligt den kungliga förordningen av den 7 januari 2014, inom ramen för det fastställda taket för budgeten.
- (41) För att inte överskrida budgeten på 19 miljoner euro per år tillämpades därefter reguladetri på vart och ett av de tre beräknade beloppen för att fastställa det belopp som skulle betalas ut till vart och ett av flygbolagen för år 2013.

2.4 Stödmottagare

- (42) I beslutet om att inleda förfarandet konstaterade kommissionen att de flygbolag som uppfyllde kriterierna i artikel 2.1 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 var de enda potentiella stödmottagarna för den åtgärd som kunde vara statligt stöd och som omfattades av det formella granskningsförfarandet.

2.5 Upphävande av tillämpningen av den kungliga förordningen av den 7 januari 2014

- (43) Efter det att det formella granskningsförfarandet inleddes har Belgien för säkerhets skull och utan att det påverkar Belgiens ståndpunkt i fråga om kommissionens preliminära bedömning i beslutet om att inleda förfarandet, beslutat att upphäva tillämpningen av den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 från och med den 3 december 2014. Belgien har åtagit sig att tills vidare inte göra några ytterligare utbetalningar enligt den kungliga förordningen. Enligt den information som kommissionen har tillgång till har Belgien uppfyllt detta åtagande.

2.6 Den kungliga förordningen av den 15 mars 2017

- (44) Den 15 mars 2017 antogs en kunglig förordning ⁽¹⁴⁾ (nedan kallad *den kungliga förordningen av den 15 mars 2017*) för att upphäva den kungliga förordningen av den 7 januari 2014.
- (45) Enligt artikel 2 i den kungliga förordningen av den 15 mars 2017 ska de subventioner som föreskrivs i den upphävda kungliga förordningen som utbetalats och tagits emot av de berörda flygbolagen under den period då förordningen var i kraft, dvs. den 1 januari 2013–7 januari 2014, betalas tillbaka senast den 31 mars 2017 till de belgiska federala myndigheterna. Enligt samma artikel ska beloppen återbetalas med ränta som ska löpa från och med den dag då stödmottagaren fick tillgång till subventionen, fram till och med den faktiska återbetalningen. Räntan ska beräknas i enlighet med kapitel V i kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 ⁽¹⁵⁾. Belgien har överlämnat ett dokument till kommissionen som visar att Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium och Thomas Cook Airlines Belgium har betalat tillbaka de mottagna subventionerna i sin helhet, med ränta, i enlighet med artikel 2 i den kungliga förordningen av den 15 mars 2017.

3. SKÄL TILL ATT INLEDA DET FORMELLA GRANSKNINGSFÖRFARANDET

- (46) I beslutet om att inleda förfarandet undrade kommissionen för det första om det förekom statligt stöd för de flygbolag som uppfyllde villkoren i artikel 2.1 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014. Därefter diskuterade kommissionen om ett sådant eventuellt stöd var förenligt med den inre marknaden. Därefter undersökte den om det eventuella stödet var olagligt och om det skulle återkrävas.
- (47) När det gäller förekomsten av statligt stöd analyserade kommissionen först verksamheten hos stödmottagarna för åtgärden i fråga. Eftersom de användare av flygplatsen Bruxelles-National som BAC skulle fördela subventionen till är flygbolag ansåg kommissionen att de bedrev ekonomisk verksamhet i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

⁽¹⁴⁾ Kunglig förordning av den 15 mars 2017 om upphävande av den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 om beviljande av en subvention till Brussels Airport Company, som är innehavare av den operativa licensen för flygplatsen Bruxelles-National, för stöd till skyddsinfrastruktur (*Moniteur belge*, 24.3.2017).

⁽¹⁵⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 av den 21 april 2004 om genomförande av rådets förordning (EU) 2015/1589 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT L 140, 30.4.2004, s. 1). Kommissionens meddelande om de återkravsräntor och referens-/diskonteringsräntor för statligt stöd som gäller för de 28 medlemsstaterna från och med den 1 januari 2014 (offentligtgjort i enlighet med artikel 10 i kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 av den 21 april 2004 (EUT L 140, 30.4.2004, s. 1)) (EUT C 2, 7.1.2014, s. 7).

- (48) När det gällde förekomsten av statliga medel och huruvida åtgärden kunde tillskrivas staten konstaterade kommissionen att subventionen hade beviljats genom tillämpning av en kunglig förordning och finansierats genom den belgiska statens budget, närmare bestämt budgeten för den offentliga federala myndigheten för mobilitet och transport. Enligt artikel 2 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 skulle BAC fördela den subvention som avses i artikel 1 i den kungliga förordningen till de användare av flygplatsen Bruxelles-National som hade befordrat mer än 400 000 avresande passagerare (exklusive transitpassagerare och transferpassagerare) mellan den 1 januari och den 31 december 2012 enligt bestämmelser som i sin helhet fastställdes i den kungliga förordningen. Därför ansåg kommissionen att åtgärden, dvs. utbetalningar till vissa flygbolag i enlighet med artikel 2 i den kungliga förordningen, kunde tillskrivas Belgien och att den finansierades med statliga medel.
- (49) När det gällde förekomsten av en ekonomisk fördel för flygbolagen konstaterade kommissionen att BAC enligt artikel 2 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 inte fick ta ut en oförändrad avgift av flygbolagen när den hade fått den subvention som beviljades genom samma förordning, utan var tvungen att låta vissa flygbolag dra fördel av den subventionen, vilket innebär en ekonomisk fördel för de bolagen.
- (50) Kommissionen konstaterade preliminärt att åtgärden var selektiv. Det var endast de flygbolag som använde flygplatsen Bruxelles-National och som uppfyllde ett visst antal villkor i fråga om trafiken på Bruxelles-National under 2012 som kom i fråga för åtgärden. Enligt kommissionens preliminära analys baseras flygbolagens stödberättigande enligt den berörda åtgärden på diskriminerande kriterier som saknar koppling till målet för åtgärden och dess egenskaper. I stället gynnas tre flygbolag, samtidigt som alla andra användare av flygplatsen Bruxelles-National utesluts utan giltig orsak.
- (51) Kommissionen konstaterade preliminärt att denna selektiva fördel riskerade att snedvrیدا konkurrensen på den inre marknaden och påverka handeln mellan medlemsstaterna, eftersom den kunde göra det möjligt för de berörda flygbolagen att använda en mer aggressiv prissättning för att upprätthålla eller på konstgjord väg öka sitt utbud av tjänster, jämfört med de normala marknadsvillkoren.
- (52) Kommissionen drog preliminärt slutsatsen att den subvention som tagits emot av de berörda flygbolagen var statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.
- (53) Dessutom konstaterade kommissionen i sitt beslut om att inleda förfarandet att det inte fanns någon rättslig grund som befriade Belgien från skyldigheten att anmäla detta stöd i enlighet med artikel 108.4 i EUF-fördraget. Framför allt konstaterade kommissionen att de berörda subventionerna inte omfattades av den allmänna gruppundantagsförordningen ⁽¹⁶⁾ eftersom de inte uppfyllde de villkor som anges i kapitel I i den förordningen. Därför ansåg kommissionen att åtgärden kunde vara olagligt stöd, eftersom den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 hade trätt i kraft utan föregående anmälan till kommissionen.
- (54) Slutligen tvivlade kommissionen på att det eventuella stödet var förenligt med den inre marknaden, särskilt med hänsyn till kommissionens riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag av den 4 april 2014 (nedan kallade *riktlinjerna för luftfart*) ⁽¹⁷⁾, som inte innehåller några bestämmelser om att statligt stöd får beviljas flygbolag för deras verksamhet på flygplatser med en volym av mer än 5 miljoner passagerare per år och som inte är belägna i ett avlägset område ⁽¹⁸⁾, t.ex. flygplatsen Bruxelles-National.

4. BELGIENS KOMMENTARER TILL BESLUTET OM ATT INLEDA FÖRFARANDET

- (55) Den 15 januari 2015 överlämnade Belgien sina synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet till kommissionen.

4.1 Förekomsten av statligt stöd

- (56) Först och främst påpekar Belgien att de nödvändiga kumulativa villkoren för att en åtgärd ska vara statligt stöd, dvs. att 1) stödmottagaren eller stödmottagarna är företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, 2) den berörda åtgärden har beviljats med hjälp av statliga medel och ska tillskrivas staten, 3) åtgärden ger stödmottagaren eller stödmottagarna en fördel och denna fördel är selektiv, och 4) den berörda åtgärden snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen och kan påverka handeln mellan medlemsstaterna.

⁽¹⁶⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 800/2008 av den 6 augusti 2008 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den gemensamma marknaden enligt artiklarna 87 och 88 i fördraget (allmän gruppundantagsförordning) (EUT L 214, 9.8.2008, s. 3).

⁽¹⁷⁾ Kommissionens meddelande *Riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag* (EUT C 99, 4.4.2014, s. 3).

⁽¹⁸⁾ Punkt 145 i riktlinjerna för luftfart.

- (57) Belgien förklarar att de inte ifrågasätter att den berörda åtgärden ska tillskrivas staten och att den skulle kunna påverka handeln mellan medlemsstaterna.
- (58) Däremot anser Belgien att det inte är fråga om 1) en subvention som beviljas ett företag som bedriver ekonomisk verksamhet eller 2) en selektiv fördel, vilket räcker för att den åtgärd som införs genom den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 inte ska betraktas som statligt stöd.
- (59) Belgiens argument för dessa två slutsatser återges i skälen 60–72.

4.1.1 Begreppen företag och ekonomisk verksamhet

- (60) Belgien påpekar att begreppet företag i den mening som avses i artikel 107 i EUF-fördraget omfattar alla enheter som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett vilken rättslig ställning enheten har och hur den finansieras.
- (61) Dessutom understryker Belgien att verksamhet som bedrivs inom ramen för myndighetsutövning inte ska betraktas som "ekonomisk".
- (62) När det gäller flygplatser omfattar sådan verksamhet framför allt säkerhet, flygledning och polisverksamhet.
- (63) Enligt Belgien innebär detta att verksamhet som rör säkerheten på flygplatser inte är ekonomisk verksamhet i den mening som avses i konkurrenslagstiftningen och att finansiering av den verksamheten alltså inte är statligt stöd.
- (64) Belgien anser att en enhet kan kombinera myndighetsutövning med en viss ekonomisk verksamhet och att denna enhet därför enbart ska omfattas av reglerna för statligt stöd när det gäller den ekonomiska verksamheten.
- (65) Belgien hävdar att den finansiering av tjänster i samband med flygplatsskydd som inrättas genom den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 inte är statligt stöd eftersom den verksamheten är myndighetsutövning.

4.1.2 Förekomsten av en selektiv fördel

- (66) För övrigt anser Belgien att den berörda åtgärden inte ger stödmottagarna någon fördel i den mening som avses i reglerna för statligt stöd.
- (67) De hänvisar till att förekomsten av en fördel måste fastställas genom en jämförelse mellan den situation som granskas och den normala situationen.
- (68) För att bedöma om det förekommer en fördel i den mening som avses i reglerna för statligt stöd i detta fall menar Belgien därför att man måste jämföra den åtgärd som omfattas av detta förfarande med en jämförbar situation i Belgien, för att kontrollera om den omtvistade åtgärden innebär någon fördel för de flygbolag som har mottagit stödet.
- (69) Belgien förklarar att innan den berörda åtgärden antogs var det endast flygplatsen Bruxelles-National som tog ut en avgift från användarna som täckte de skyddskostnader som uppstod till följd av deras verksamhet vid flygplatsen, utan några offentliga insatser. Enligt Belgien innebär detta att flygplatsen Bruxelles-National skiljer sig från andra flygplatser i regionen Vallonien och regionen Flandern, där de berörda regionerna står för samtliga kostnader i samband med skydd och säkerhet på flygplatserna. Belgien hänvisar till kommissionens beslut av den 1 oktober 2014 om de åtgärder som Belgien har genomfört till förmån för Brussels South Charleroi Airport och Ryanair⁽¹⁹⁾ (nedan kallat *Charleroi-beslutet*), särskilt skälen 269 och 270.
- (70) Belgien menar att detta innebär att det belgiska marknadspriset för flygplatstjänster som faktureras flygbolagen inte verkar omfatta samtliga kostnader för flygplatsskyddet. Därför hävdar Belgien att kommissionen i *Charleroi-beslutet* inte betraktade detta som ett statligt stöd.

⁽¹⁹⁾ Kommissionens beslut (EU) 2016/2069 av den 1 oktober 2014 om de åtgärder SA.14093 (C 76/2002) som Belgien har genomfört till förmån för Brussels South Charleroi Airport och Ryanair (EUT L 325, 30.11.2016, s. 63).

4.1.3 Tröskeln på 400 000 passagerare per år och dess betydelse för åtgärdens selektivitet

- (71) När det gäller tröskelvärde på 400 000 passagerare hänvisar Belgien huvudsakligen till sin skrivelse av den 2 april 2014, som lämnades in innan det formella granskningsförfarandet inleddes och som innehåller Belgiens argument för att tröskelvärde är motiverat. Dessa argument återges i punkterna 46–49 i beslutet om att inleda förfarandet. Belgien lägger till att målet var att ge flygbolagen incitament för att utveckla sin verksamhet i Bryssel genom att ge dem kompensation för att sänka de skyddskostnader som ett ökat passagerarantal skulle medföra.
- (72) Belgien hänvisar till kravet på regelbunden översyn av bestämmelsen i enlighet med artikel 4 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 och tar upp ett hypotetiskt fall där åtgärden förlängs med ytterligare tre år i tillämpliga delar, dvs. för de flygbolag som hade transporterat mer än 400 000 avresande passagerare under 2015. Därav drar Belgien slutsatsen att mekanismen är en stimulansåtgärd, eftersom den kommer att leda till att förteckningen över stödmottagare revideras vart tredje år, för alla parter som har överskridit tröskelvärde 400 000 passagerare vid treårsutvärderingen.

4.2 Det eventuella stödets förenlighet med den inre marknaden

- (73) Belgien hävdar att den åtgärd som införs genom den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 inte är statligt stöd och anser därför inte att det är relevant att ange på vilken rättslig grund som åtgärden skulle kunna anses vara förenlig med den inre marknaden och visa att villkoren för förenlighet är uppfyllda.

4.3 Det eventuella stödets laglighet och återbetalning

- (74) Belgien anser att frågan om huruvida den berörda åtgärden har anmälts till kommissionen i enlighet med artikel 108.3 i EUF-fördraget eller ej är irrelevant.
- (75) Därför anser Belgien att det inte heller är relevant att överväga om den berörda åtgärden bör leda till ett krav på återbetalning.

5. SYNPKTER FRÅN BERÖRDA TREDJE PARTER

5.1 Synpunkter från Ryanair

- (76) Den 13 februari 2015 överlämnade Ryanair sina synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet till kommissionen.

5.1.1 Ett eventuellt föreläggande om att upphäva stödet

- (77) Ryanair håller med om kommissionens preliminära slutsatser om att det föreligger ett statligt stöd och uppmanar kommissionen att förelägga Belgien att upphäva den berörda åtgärden.
- (78) Enligt Ryanair är det uppenbart att syftet med åtgärden är att begränsa konkurrensen genom att försvaga ställningen för andra flygbolag, särskilt lågprisbolag, som bedriver verksamhet vid flygplatsen Bruxelles-National.
- (79) Dessutom anser Ryanair att stödmottagarna för åtgärden (framför allt Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium och Thomas Cook Airlines Belgium) har utnyttjat åtgärden för att förstärka ett befintligt strategiskt partnerskap för att möta ett antal faktiska konkurrenter, t.ex. Ryanair och Vueling, vid Bruxelles-National.

5.1.2 Åtgärdens utformning och dess egenskap av statligt stöd

- (80) För det första ställer sig Ryanair bakom kommissionens preliminära slutsatser om att tröskelvärde på 400 000 passagerare är godtyckligt, och menar att detta värde saknar ekonomisk grund.
- (81) För det andra understryker Ryanair att de flygbolag som är stödberättigade enligt åtgärden har valts ut på grundval av ett kriterium som utesluter passagerare i transfer och transit, samtidigt som sådana passagerare räknas in i de belopp som ska betalas till varje stödmottagare. Ryanair anser att detta är inkonsekvent och menar att skillnaderna i behandling i fråga om passagerare i transit och transfer kan förklaras logiskt med att Belgien vill hålla icke-belgiska företag utanför åtgärdens tillämpningsområde.

- (82) Slutligen håller Ryanair med om kommissionens preliminära slutsats att valet av år 2012 som referensår för att identifiera stödmottagarna är godtyckligt. Ryanair konstaterar att detta inte är det enda år för vilket det finns tillgängliga uppgifter, eftersom BAC månatligen offentliggör uppgifter om föregående månads passagerartrafik på sin webbplats.

5.1.3 Stödets oförenlighet med den inre marknaden

- (83) Ryanair anser att stödet inte kan anses vara förenligt med den inre marknaden eftersom det strider mot reglerna för friheten att tillhandahålla tjänster. Enligt Ryanair gynnar stödet de tjänster som erbjuds av vissa noggrant utvalda belgiska flygbolag. Ryanair understryker att inget stort belgiskt flygbolag verkar vara uteslutet från förteckningen över stödmottagare och att den belgiska transportministern själv har medgett att syftet med åtgärden var att ge stöd till nationella flygbolag.
- (84) Dessutom hänvisar Ryanair till att den belgiska regeringen har uttalat sig fientligt mot bolaget och menar att regeringen emotsatte sig att Ryanair inledde verksamhet vid flygplatsen Bruxelles-National. Syftet med det konkurrensbegränsande stödet var enligt Ryanair därför att avskräcka lågprisbolag från att erbjuda nya tjänster vid flygplatsen.

5.1.4 Brussels Airlines ekonomiska svårigheter

- (85) Ryanair påpekar att Brussels Airlines har redovisat operativa förluster varje år sedan 2009. Utan Belgiens ingripande skulle Brussels Airlines sannolikt ha tvingats bort från marknaden på kort eller medellång sikt, enligt Ryanair. De menar att läget var så allvarligt att Brussels Airlines direkt hade inkluderat det förväntade stödet i sin årsredovisning för 2013, trots att det ännu var osäkert om bolaget hade rätt till det beloppet.
- (86) Ryanair kräver att kommissionen ska utnyttja alla sina befogenheter enligt rådets förordning (EG) nr 659/1999⁽²⁰⁾, som har ersatts av rådets förordning (EU) 2015/1589⁽²¹⁾, och begära in detaljerade och aktuella ekonomiska uppgifter om räkenskaperna för Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium och Thomas Cook Airlines Belgium för 2012, 2013 och 2014. Dessutom uppmanar Ryanair kommissionen att kontrollera om stödet har avspeglats i stödmottagarnas räkenskaper, för att avgöra om mottagarna är företag i svårigheter i den mening som avses i de riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter som var tillämpliga då.

5.2 Synpunkter från International Airlines Group (IAG)

- (87) Den 16 februari 2015 överlämnade IAG sina synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet till kommissionen.

5.2.1 Huruvida åtgärden kan tillskrivas staten

- (88) Enligt IAG är det uppenbart att åtgärden hade godkänts av Belgien genom den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 och att den baserades på statliga medel, framför allt budgeten för den federala offentliga myndigheten för mobilitet och transport. IAG understryker också att BAC:s roll i förvaltningen och fördelningen av dessa medel var begränsad till att tillämpa den belgiska statens beslut, eftersom reglerna för fördelningen av de medel som BAC tog emot från staten helt och hållet hade fastställts i den kungliga förordningen. Att BAC är en privat aktör hindrar enligt IAG inte att det förekommer statliga medel och att åtgärden kan tillskrivas staten.

5.2.2 Förekomst av en selektiv fördel för flygbolag

- (89) IAG påpekar att flygbolag som inte varit verksamma 2012 automatiskt var uteslutna från den kungliga förordningen av den 7 januari 2014. IAG anser att även om åtgärden har presenterats som om den skulle tillämpas generellt för alla användare vid flygplatsen Bruxelles-National, har den utformats på ett sådant sätt att den endast kan tillämpas på ett fåtal flygbolag.

5.2.3 Passagerare i transit och transfer

- (90) IAG hänvisar till ett av Belgiens påståenden om åtgärdens selektivitet, nämligen att flera europeiska flygplatser till skillnad från flygplatsen Bruxelles-National inte undantar passagerare i transit och transfer från säkerhetsavgifter. IAG nyanserar detta påstående genom olika exempel från stora europeiska flygplatser.

⁽²⁰⁾ Rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i EUF-fördraget (EGT L 83, 27.3.1999, s. 1).

⁽²¹⁾ Rådets förordning (EU) 2015/1589 av den 13 juli 2015 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i EUF-fördraget (EUT L 248, 24.9.2015, s. 9).

- (91) Dessutom påpekar IAG att efter Brussels Airlines förluster de senaste åren beslutade Lufthansa att skjuta upp sitt beslut om att förvärva alla aktier i Brussels Airlines till 2017, trots att beslutet preliminärt skulle fattas 2014. Enligt IAG är det tänkbart att Lufthansa endast har för avsikt att genomföra förvärvet om Brussels Airlines förbättrar sitt resultat, även med hjälp av offentliga medel.

5.3 Synpunkter från Brussels Airlines

- (92) Den 23 februari 2015 överlämnade Brussels Airlines sina synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet till kommissionen.
- (93) Brussels Airlines anser att den berörda åtgärden inte är statligt stöd eftersom den avser finansiering av icke-ekonomisk verksamhet och att beviljandet under alla omständigheter inte ger stödmottagarna en selektiv fördel.
- (94) Dessutom anser Brussels Airlines att åtgärden var förenlig med den inre marknaden innan riktlinjerna för luftfart trädde i kraft.

5.3.1 Begreppen företag och ekonomisk verksamhet

- (95) Brussels Airlines anser att den subvention som beviljas genom den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 gäller icke-ekonomisk verksamhet som delvis ska kompenseras ekonomiskt.
- (96) Till stöd för denna analys hänvisar Brussels Airlines till beslutet om att utvidga granskningsförfarandet av den 21 mars 2012 i ärendet SA.14093 (C 76/2002) om de fördelar som regionen Vallonien och Brussels South Charleroi Airport beviljat flygbolaget Ryanair i samband med dess etablering i Charleroi ⁽²²⁾.
- (97) Brussels Airlines anger att de flygbolag som är verksamma vid flygplatsen i Charleroi inte betalar några säkerhetsavgifter till den flygplatsen och att detta enligt kommissionens beslut av den 21 mars 2012 inte innebär något statligt stöd. Dessutom hävdar Brussels Airlines att Charleroi-beslutet, som avslutade det formella granskningsförfarande som utvidgades genom beslutet av den 21 mars 2012, enligt en minister från regionen Vallonien innebär ett godkännande av den ekonomiska kompensation för skydd som regionen Vallonien hade beviljat flygplatsen i Charleroi och därmed även, enligt Brussels Airlines, dess operatörer.

5.3.2 Selektiv fördel

- (98) Brussels Airlines hänvisar till punkt 44 i beslutet om att inleda förfarandet, där kommissionen konstaterar att åtgärden är selektiv av följande tre skäl: 1) åtgärden gynnar enbart flygbolag och inga andra transportmedel för passagerare, 2) åtgärden gynnar flygbolag som är verksamma vid flygplatsen Bruxelles-National och 3) åtgärden gynnar flygbolag som uppfyller vissa trafikvillkor vid flygplatsen Bruxelles-National.
- (99) När det gäller den första punkten tvivlar Brussels Airlines på att subventionen är selektiv för att den enbart beviljas flygbolag. Brussels Airlines anser att det finns objektiva skäl för att göra åtskillnad mellan luftfart och andra passagerartransportmedel, eftersom de sistnämnda inte medför lika stora säkerhetsrisker som luftfarten.
- (100) I fråga om den andra punkten hänvisar Brussels Airlines till det belgiska rättssystemet som innebär att stödet enbart ska fördelas till bolag vars passagerare passerar flygplatsen Bruxelles-National. De belgiska regionerna är behöriga i fråga om anläggningarna vid och driften av offentliga flygplatser och flygfält, med undantag för Bruxelles-National, som omfattas av federal behörighet. Därför konstaterar Brussels Airlines att den federala staten endast kan ge denna subvention till flygplatsen Bruxelles-National och inte till de andra flygplatserna.
- (101) Angående den tredje punkten uppmanar Brussels Airlines kommissionen att vända sig till den federala staten, som har antagit den kungliga förordningen av den 7 januari 2014. Brussels Airlines vill dock förtydliga att de anser att det är relevant att använda ett tröskelvärde för antalet passagerare i fråga om subventioner för tjänster i samband med flygplatsskydd, eftersom kostnaderna för skyddet på flygplatser även är knutna till antalet passagerare.
- (102) Dessutom anser Brussels Airlines att användningen av 2012 som referensår kan förklaras av att det var det senaste år som det fanns tillgängliga uppgifter om när ministerrådet beslutade att anta åtgärden. Brussels Airlines anser att valet av en referenspunkt ändå alltid till viss del är godtyckligt. Enligt Brussels Airlines verkar Belgien dock inte ha överskridit sitt utrymme för att göra skönsmässiga bedömningar i valet av 2012 som referensår.

⁽²²⁾ EUT L 325, 30.11.2016, s. 63.

- (103) Därför konstaterar Brussels Airlines att åtgärden inte innebär någon selektiv fördel.

5.3.3 Stödets förenlighet

- (104) Brussels Airlines anser att även om kommissionen skulle konstatera att det är fråga om statligt stöd, skulle detta stöd åtminstone vara förenligt med den inre marknaden fram till den 4 april 2014, då riktlinjerna för luftfarten trädde i kraft. Här hänvisar Brussels Airlines till det tidigare nämnda beslutet om Charleroi, där kommissionen godkände att flera åtgärder som regionen Vallonien selektivt hade beviljat operatören av flygplatsen i Charleroi och som var olagligt statligt stöd, endast var oförenliga med den gemensamma marknaden efter det att riktlinjerna för luftfart trädde i kraft.
- (105) Detta innebär enligt Brussels Airlines att de subventioner som har betalats ut för tjänster i samband med skydd som har tillhandahållits före den dagen i varje fall inte kan återkrävas från de företag som har tagit emot dem.

5.3.4 Slutsats

- (106) Brussels Airlines anser att den berörda åtgärden inte är statligt stöd eftersom den inte subventionerar en ekonomisk verksamhet och inte medför någon selektiv fördel. Dessutom konstaterar de att åtgärden måste anses vara förenlig med den inre marknaden före ikraftträdandet av riktlinjerna för luftfarten.

5.4 Synpunkter från en annan berörd part som har begärt att få vara anonym

- (107) Den 26 februari 2015 överlämnade en annan berörd part som har begärt att få vara anonym (nedan kallad *den berörda part som har begärt att få vara anonym*) sina synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet till kommissionen.
- (108) För det första påpekar den berörda part som har begärt att få vara anonym att det i programlagen av den 30 december 2001⁽²³⁾ uttryckligen anges⁽²⁴⁾ att de flygplatsavgifter som BAC tar ut måste vara icke-diskriminerade, transparenta och fastställas i förhållande till kostnaderna.
- (109) Därefter understryker parten att den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 inte kan åsidosätta bestämmelserna i programlagen eftersom den sistnämnda har företrädare framför kungliga förordningar.
- (110) Den berörda part som har begärt att få vara anonym konstaterar att Belgien på grundval av programlagen har beviljat BAC en operativ licens för flygplatsen Bruxelles-National. Därför bör Belgien enligt den berörda part som har begärt att få vara anonym övervaka respekten för de villkor som licensen omfattas av och därmed se till att flygplatsavgifterna inte är diskriminerande. Den berörda part som har begärt att få vara anonym anser att om BAC inte uppfyller dessa villkor får eller måste Belgien vidta åtgärder mot detta.
- (111) Den berörda part som har begärt att få vara anonym undrar alltså om Belgien har velat stödja de berörda belgiska flygbolagen utan att det påverkar den ekonomiska reglering som avses i skäl 108 och om det är upp till BAC att se till att samtliga flygbolag som använder flygplatsen Bruxelles-National kan dra fördel av samma nedsättning av kostnaden för skyddsåtgärder.
- (112) Dessutom påpekar den berörda part som har begärt att få vara anonym att det finns ett avtal som löper på fem år mellan BAC och flygbolagen i fråga om avgiftssystemet och villkoren för avgiftskontroll. För att ändra det gällande avtalet krävs ett nytt samråd med flygbolagen.
- (113) Den berörda part som har begärt att få vara anonym drar därför slutsatsen att Belgien gör avsteg från principen om att BAC ska bevilja alla flygbolag en icke-diskriminerande nedsättning (dvs. att göra en generell sänkning av kostnaderna för skyddsåtgärder). Motsatsen skulle innebära en selektiv fördel för vissa flygbolag och strida mot artikel 15 i Chicagokonventionen⁽²⁵⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG⁽²⁶⁾.

⁽²³⁾ *Moniteur belge*, 31.12.2001.

⁽²⁴⁾ Särskilt artikel 158.1, 158.2 och 158.4.

⁽²⁵⁾ Konvention angående internationell civil luftfart, undertecknad i Chicago den 7 december 1944, Förenta nationerna (SÖ 1946:2), artikel 15.

⁽²⁶⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter (EUT L 70, 14.3.2009, s. 11).

6. BELGIENS KOMMENTARER TILL DE BERÖRDA TREDJE PARTERNAS SYNPUNKTER

6.1 Kommentarer till Ryanairs synpunkter

- (114) Till att börja med påminner Belgien om att de i sina synpunkter av den 16 januari 2015 och i sitt svar av den 12 mars 2015 på begäran om upplysningar av den 10 februari 2015 gav en detaljerad förklaring till varför den omtvistade åtgärden inte är statligt stöd.
- (115) Dessutom anser Belgien att Ryanairs argument avspeglar bolagets kommersiella strategi, snarare än att vara en rent juridisk argumentation.

6.1.1 *Kravet på att stödet ska upphävas*

- (116) Belgien påpekar att ministern med ansvar för mobilitet efter de tvivel som kommissionen uttryckte i beslutet om att inleda förfarandet har beslutat att upphäva tillämpningen av den kungliga förordningen av den 7 januari 2014, för säkerhets skull och utan att det påverkar Belgiens ståndpunkt i fråga om kommissionens preliminära bedömning i beslutet om att inleda förfarandet.

6.1.2 *Förekomsten av statligt stöd*

- (117) I sina kommentarer till Ryanairs argument om förekomsten av statligt stöd, bland annat det påstått godtyckliga tröskelvärdet med 400 000 passagerare per år, den påstått ologiska behandlingen av transferpassagerare och transitpassagerare för att identifiera stödmottagare och beräkna stödbeloppet, och den påstått godtyckliga användningen av år 2012 som referensår för att välja ut stödmottagarna, hänvisar Belgien kommissionen till sina synpunkter av den 16 januari 2015 och sitt svar av den 12 mars 2015 på begäran om upplysningar av den 10 februari 2015.
- (118) När det gäller argumenten i fråga om år 2012 som referensår anser Belgien att Ryanair underlät att förklara att det visserligen varje månad offentliggörs siffror över föregående månads trafik på BAC:s webbplats, men att de endast visar allmän statistik över antalet avresande och ankommande passagerare samt antalet transit- eller transferpassagerare, och inte fördelningen per flygbolag.
- (119) När det gäller uttalandet från den tidigare statssekreteraren med ansvar för mobilitet som Ryanair hänvisar till, anser Belgien att det inte är något bevis på att det är fråga om statligt stöd eller på att den belgiska regeringen har några planer på att hindra konkurrensen från Ryanair gentemot andra flygbolag.

6.1.3 *Det påstådda stödets förenlighet med den inre marknaden*

- (120) Här påpekar Belgien att åtgärden inte är statligt stöd eftersom den omfattar tjänster som inte är av ekonomisk karaktär och att den dessutom inte ger stödmottagarna någon fördel.
- (121) Därför konstaterar Belgien att frågan om det påstådda statliga stödets förenlighet med den inre marknaden inte är relevant i detta fall.

6.1.4 *Begäran om ekonomisk information från stödmottagarna*

- (122) Här understryker Belgien att den berörda åtgärden inte är statligt stöd och att kommissionen därför inte har någon anledning att begära in ekonomisk information från Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium och Thomas Cook Airlines Belgium.
- (123) Belgien anser under alla omständigheter att det är de tre berörda flygbolagen som i så fall bör uppmanas att lämna synpunkter.

6.2 Kommentarer till IAG:s synpunkter

- (124) I sina kommentarer till IAG:s synpunkter hänvisar Belgien kommissionen till Belgiens synpunkter av den 16 januari 2015 och dess svar av den 12 mars 2015 på begäran om upplysningar av den 10 februari 2015 där de anser att de lämnat en detaljerad förklaring till varför den omtvistade åtgärden inte är statligt stöd.

6.3 Kommentarer till Brussels Airlines synpunkter

- (125) Belgien har tagit del av Brussels Airlines synpunkter, som i huvudsak går ut på att den berörda åtgärden inte är statligt stöd. Belgien ställer sig bakom Brussels Airlines slutsatser.

6.4 Kommentarer till synpunkterna från den berörda part som har begärt att få vara anonym

- (126) Belgien hänvisar till sina synpunkter av den 16 januari 2015 och sitt svar av den 12 mars 2015 på begäran om upplysningar av den 10 februari 2015 där de anser att de lämnat en detaljerad förklaring till varför den omtvistade åtgärden inte är statligt stöd.

7. BEDÖMNING

7.1 Förekomst av statligt stöd

- (127) Enligt artikel 107.1 i fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.
- (128) För att ett stöd ska betecknas som statligt stöd måste alltså samtliga följande krav vara uppfyllda: 1) stödmottagarna är företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, 2) den berörda åtgärden beviljas med statliga medel och kan tillskrivas staten, 3) åtgärden ska ge stödmottagarna en ekonomisk fördel och fördelen är selektiv, och 4) den berörda åtgärden hotar eller riskerar att hota konkurrensen och kan påverka handeln mellan medlemsstaterna ⁽²⁷⁾.

7.1.1 Begreppen företag och ekonomisk verksamhet

- (129) I enlighet med artikel 107.1 i EUF-fördraget ska reglerna för statligt stöd endast tillämpas när stödmottagaren är ett "företag". Begreppet företag omfattar alla enheter som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett vilken rättslig ställning de har eller hur de finansieras ⁽²⁸⁾. All verksamhet som innebär att varor och tjänster bjuds ut på en viss marknad betraktas som ekonomisk verksamhet ⁽²⁹⁾. Som kommissionen påpekar i punkt 34 i riktlinjerna för luftfart är frågan om huruvida en viss enhet är ett företag alltid knuten till en viss verksamhet.
- (130) Den subvention som betalas ut i enlighet med den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 finansierar enligt Belgien tjänster som syftar till att garantera passagerarskydd och skydd av flygplatsanläggningar och är därför inte stöd till ekonomisk verksamhet. Belgien hänvisar till Charleroi-beslutet där kommissionen konstaterade att regionen Valloniens finansiering av viss verksamhet som rörde myndighetsutövning vid flygplatsen i Charleroi inte var statligt stöd, eftersom verksamheten inte var av ekonomisk karaktär. Brussels Airlines har fört fram liknande argument.
- (131) Kommissionen ifrågasätter inte att Belgien eventuellt kan bevilja BAC ersättning för den skyddsverksamhet som företaget bedriver vid flygplatsen Bruxelles-National, eftersom en sådan ersättning sannolikt inte skulle klassificeras som statligt stöd till förmån för BAC. Föremålet för detta förfarande är emellertid inte en subvention som har betalats ut till BAC, utan en subvention till flygbolag.
- (132) Här bör det påpekas att det i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 föreskrivs att BAC ska omfördela hela den subvention som företaget tar emot till de flygbolag som har befordrat över 400 000 avresande passagerare under 2012. Den subvention som föreskrivs i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 ger alltså en fördel för de flygbolag som har befordrat mer än 400 000 avresande passagerare under 2012, genom den omfördelningsmekanism som införs genom artikel 2 i den kungliga förordningen.
- (133) Syftet med de subventioner som flygbolagen tog emot från BAC i enlighet med artikel 2 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 var att ersätta dem för en andel av den säkerhetsavgift som skulle betalas till BAC. Säkerhetsavgiften är en av de flygplatsavgifter som flygbolagen betalar som ersättning till BAC för tillgången

⁽²⁷⁾ Se exempelvis domstolens dom av den 10 januari 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze mot Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punkt 129.

⁽²⁸⁾ Se domstolens domar av den 18 juni 1998, British Aggregates, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, punkt 36, den 23 april 1991, Höfner och Elser, C-41/90, ECLI:CU:C:1991:161, punkt 21, den 16 november 1995, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, punkt 14 och den 11 december 1997, Job Centre, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603, punkt 21.

⁽²⁹⁾ Domstolens domar av den 16 juni 1987, kommissionen/Italien, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punkt 7 och den 18 juni 1998, kommissionen/Italien, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, punkt 36.

till flygplatsinfrastruktur och tillhandahållandet av flygplatstjänster. Det handlar alltså om en del av priset på kommersiella tjänster, som fastställs av en privat aktör som tillhandahåller dessa tjänster. Dessutom är säkerhetsavgiften ett belopp som faktureras per avresande passagerare för flygbolaget. Det är alltså uppenbart att de berörda subventionerna finansierar kommersiell befördning av passagerare, vilket enligt kommissionens förklaring i punkt 27 i riktlinjerna för luftfart är en ekonomisk verksamhet. Det rör sig inte i något fall om ersättning för kostnader som uppstår för flygbolagen när de bedriver verksamhet som omfattas av statens ansvar inom ramen för myndighetsutövning.

- (134) I Charleroi-beslutet granskade kommissionen finansiering av verksamhet som omfattas av statens ansvar vid utövandet av myndighetsuppgifter och som utfördes av förvaltaren av flygplatsen i Charleroi. Den granskade inte den mekanism för omfördelning till flygbolag som inrättas genom artikel 2 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014. Den konstaterade inte heller i det beslutet att en eventuell finansiering som flygbolag tog emot inte skulle betraktas som statligt stöd för att finansieringen gällde icke-ekonomisk verksamhet. Charleroi-beslutet är därför inte relevant för analysen av den åtgärd som omfattas av det här beslutet.
- (135) Den åtgärd som granskas, dvs. den subvention till förmån för flygbolag som beviljats genom den kungliga förordningen av den 7 januari 2014, finansierar därför en ekonomisk verksamhet, dvs. kommersiell befördning av passagerare. Stödmottagarna, dvs. flygbolagen, är uppenbart företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

7.1.2 Statliga medel och frågan om åtgärden kan tillskrivas staten

- (136) Subventionen beviljas i enlighet med en kunglig förordning som har antagits av ministerrådet. Enligt artikel 6 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 är det ministern med ansvar för luftfarten som ansvarar för genomförandet av förordningen.
- (137) Dessutom finansieras subventionen med medel från den belgiska statens budget. I artikel 3 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 anges att den subvention som avses i artikel 1 ska belasta grundanslaget 52.60.31.32.01 (stöd till luftfartssektorn) i budgeten för den offentliga federala myndigheten för mobilitet och transport för budgetåret 2014.
- (138) I artikel 2 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 åläggs dessutom BAC att omfördela hela den subvention som har mottagits från staten till vissa flygbolag på grundval av belopp som har fastställts för varje flygbolag enligt en metod som i sin helhet föreskrivs i den kungliga förordningen. Denna bestämmelse medger ingen handlingsfrihet för BAC när det gäller valet av stödmottagande flygbolag eller de belopp som ska betalas ut till varje mottagare. Därför måste BAC:s utbetalningar till flygbolagen i enlighet med den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 anses kunna tillskrivas staten och vara finansierade med statliga medel, utan att denna slutsats påverkas av att BAC är ett företag som till 75 % ägs av privata investerare ⁽³⁰⁾.
- (139) Det bör även påpekas att de enda utbetalningar som har genomförts i enlighet med den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 inte har gjorts enligt de bestämmelser som ursprungligen fastställts i förordningen. I själva verket har beloppen för varje flygbolag, beräknade enligt bestämmelserna i artikel 2 i den kungliga förordningen, betalats ut direkt av staten till de bolag som uppfyllde kriterierna i artikel 2.1 i den kungliga förordningen, utan att gå via BAC. Den 22 september 2014 betalade den belgiska staten ut följande belopp direkt till flygbolagen: 16 779 819 euro (Brussels Airlines), 2 143 621 euro (TUI Airlines Belgium), 76 560 euro (Thomas Cook Airlines Belgium). Det är uppenbart att dessa direkta utbetalningar kan tillskrivas staten och har finansierats med statliga medel.
- (140) Den mekanism för subventioner till flygbolag som inrättas genom artikel 2 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 ska alltså tillskrivas staten och den beviljas av Belgien med statliga medel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

7.1.3 Ekonomisk fördel

- (141) För att bedöma om en statlig åtgärd är stöd till ett företag måste man avgöra om det berörda företaget får en ekonomisk fördel som gör det möjligt för företaget att slippa undan kostnader som under normala förhållanden skulle ha belastat företagets egna resurser eller om företaget får en fördel som det inte skulle ha fått på normala marknadsvillkor ⁽³¹⁾.

⁽³⁰⁾ Se t.ex. domstolens dom av den 17 juli 2008, Essent Network Noord, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, punkterna 58–74.

⁽³¹⁾ Se domstolens dom av den 14 februari 1990, Frankrike mot kommissionen, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, punkt 41.

- (142) Det är endast verkningarna för företaget som är relevanta, inte orsaken till eller syftet med det statliga ingripandet⁽³²⁾. Det föreligger en fördel när ett företags ekonomiska ställning förbättras genom ett statligt ingripande som sker på andra villkor än de normala på marknaden⁽³³⁾. För att bedöma om det föreligger en fördel måste man jämföra företagens ekonomiska ställning efter genomförandet av åtgärden med företagens ekonomiska ställning om åtgärden inte hade vidtagits⁽³⁴⁾. Eftersom det endast är åtgärdens verkningar på företaget som beaktas är det inte nödvändigt att känna till om fördelen är obligatorisk för företaget, eftersom det inte kan undvika eller vägra att ta emot den⁽³⁵⁾.
- (143) Enligt artikel 2 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 ska BAC omfördela den subvention som tagits emot av staten till de användare av flygplatsen Bruxelles-National som hade befordrat mer än 400 000 avresande passagerare mellan den 1 januari och den 31 december 2012, utan att inkludera transitpassagerare och transferpassagerare, enligt den metod som föreskrivs i samma artikel. Dessa utbetalningar innebär en återbetalning av en del av den säkerhetsavgift som varje berört flygbolag ska betala till BAC, vilket framgår av beräkningen i skälen 39–41. Säkerhetsavgiften ingår i de flygplatsavgifter som BAC fastställer och tar ut av flygbolag som ersättning för kommersiella tjänster, däribland tillgång till flygplatsinfrastruktur, som flygbolagen behöver för att utföra sina luftfartstjänster. Avgiften uttrycks som ett belopp som faktureras per befordrad avresande passagerare och är alltså direkt beroende av flygbolagens kommersiella verksamhet i form av befordran av passagerare. Den ingår därför i de kostnader som flygbolag med verksamhet på flygplatsen Bruxelles-National måste täcka under normala marknadsvillkor. Följaktligen innebär den omtvistade åtgärden att de berörda flygbolagen slipper kostnader som under normala förhållanden skulle ha belastat deras egna ekonomiska resurser, vilket ger dem en fördel som de inte skulle ha fått under normala marknadsvillkor.
- (144) Belgien anser att man för att bedöma om det föreligger en ekonomisk fördel måste jämföra den åtgärd som omfattas av förfarandet med en jämförbar situation i Belgien. Belgien understryker att innan den berörda åtgärden antogs var det endast flygplatsen Bruxelles-National som tog ut en avgift från användarna som täckte de skyddskostnader som uppstod till följd av deras verksamhet vid flygplatsen, utan några offentliga insatser. Enligt Belgien innebär detta att flygplatsen Bruxelles-National skiljer sig från andra flygplatser i regionen Vallonien och regionen Flandern, där de berörda regionerna står för samtliga kostnader i samband med skydd och säkerhet på flygplatserna. Belgien hänvisar i detta avseende till Charleroi-beslutet, särskilt skälen 269 och 270. Med stöd av punkterna 54–60 i riktlinjerna om luftfart, som gäller tillämpningen av principen om marknadsekonomiska aktörer på de åtgärder som vidtas till förmån för flygbolag och användningen av metoder för jämförelser mellan flygplatser, konstaterar Belgien att den berörda åtgärden inte medför någon ekonomisk fördel för de berörda flygbolagen. Brussels Airlines anför liknande argument och understryker att det inte tas ut någon säkerhetsavgift av flygbolagen vid flygplatsen i Charleroi.
- (145) Kommissionen håller inte med Belgien om vilken metod som ska tillämpas för att bedöma förekomsten av en ekonomisk fördel i detta ärende. För det första konstaterar kommissionen att den del av riktlinjerna för luftfart som Belgien hänvisar till gäller analysen av en flygplatsförvaltares beteende gentemot ett eller flera flygbolag för att avgöra om de avgifter som förvaltaren tar ut är förenliga med principen om en marknadsekonomisk aktör. Den åtgärd som är föremål för den här granskningen passar inte in i den ramen, eftersom det handlar om en åtgärd där staten delvis betalar tillbaka avgifter som har tagits ut av en privat flygplatsförvaltare till tre specifika flygbolag.
- (146) För de flygbolag som är verksamma i Belgien motsvarar dessutom de normala marknadsvillkoren en situation där flygbolagen täcker hela den ekonomiska kostnaden för de flygplatsavgifter som de måste betala, även om det kan finnas skillnader mellan avgifterna, och avgifternas nivå fastställs av olika flygplatsförvaltare beroende på en mängd faktorer, däribland deras respektive affärspolicy, egna kostnader, den regionala eller nationella rättsliga ramen för att fastställa avgifterna, eller i vilken omfattning förvaltarna behöver täcka kostnaderna för verksamhet som omfattas av myndighetsutövning. Normala marknadsvillkor förutsätter inte att de flygplatsavgifter som tas ut vid de olika belgiska flygplatserna är enhetliga, ens om de skulle vara tillräckligt jämförbara för att metoden i punkterna 54–60 i riktlinjerna för luftfart ska kunna tillämpas, vilket Belgien inte har försökt visa. Att en

⁽³²⁾ Domstolens dom av den 2 juli 1974, Italien mot kommissionen, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, punkt 27.

⁽³³⁾ Begreppet *statligt ingripande* avser inte enbart aktiva insatser från statens sida, utan omfattar även att myndigheter avstår från att vidta åtgärder under vissa omständigheter, t.ex. för att driva in skulder. Se t.ex. domstolens dom av den 12 oktober 2000, Magefesa, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, punkterna 19 och 20.

⁽³⁴⁾ Domstolens dom av den 2 juli 1974, Italien mot kommissionen, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, punkt 13.

⁽³⁵⁾ Kommissionens beslut 2004/339/EG av den 15 oktober 2003 om de åtgärder som vidtagits av Italien till förmån för RAI SpA (EUT L 119, 23.4.2004, s. 1), skäl 69. Generaladvokat Fennellys yttrande av den 26 november 1998, Frankrike mot kommissionen, C-251/97, ECLI:EU:C:1998:572, punkt 26.

subvention syftar till att närma de avgifter som tas ut vid en belgisk flygplats till de avgifter som tas ut vid andra belgiska flygplatser innebär inte i sig att den kan undantas från att betraktas som en ekonomisk fördel.

- (147) Dessutom verkar Belgiens hänvisning till skälen 269 och 270 i Charleroi-beslutet inte vara relevant. Kommissionen tar inte ställning i de skälen, utan återger Belgiens kommentarer till de synpunkter som har tagits emot av berörda tredje parter inom ramen för ett formellt granskningsförfarande av flygplatsen i Charleroi. De berörda skälen handlar dessutom om huruvida de belgiska myndigheterna har valt att finansiera den verksamhet som bedrivs av flygplatsförvaltaren och som myndigheterna betraktar som myndighetsutövning. Den frågan är inte relevant för analysen av den åtgärd som är föremål för den här granskningen. Som anges i skäl 131 i det här beslutet ifrågasätter kommissionen inte möjligheten för den federala staten att kompensera för BAC:s utgifter i samband med skyddsverksamheten. I stället vill kommissionen undersöka om den mekanism för att omfördela subventionen till flygbolag som inrättas genom den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 ger dessa flygbolag en ekonomisk fördel.
- (148) Belgiens och Brussels Airlines argument påverkar alltså inte slutsatsen om att den åtgärd som är under granskning innebär att de berörda flygbolagen slipper kostnader som under normala förhållanden skulle ha belastat deras egna ekonomiska resurser på normala marknadsvillkor.
- (149) Om BAC skulle ha fått en subvention på de villkor som anges i artikel 1 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014, utan att denna subvention åtföljdes av en skyldighet att omfördela den till flygbolagen, är det dessutom osannolikt att BAC skulle ha överfört verkningarna av den subventionen på den säkerhetsavgift som togs ut av flygbolagen på exakt samma sätt som föreskrivs i artikel 2 i den kungliga förordningen.
- (150) För det första är det inget som pekar på att verkningarna av en sådan subvention skulle innebära att BAC sänkte säkerhetsavgiften eller betalade tillbaka en andel av den. BAC skulle kunna använda subventionen till att finansiera ytterligare investeringar inom området för skydd, utöver vad som redan ingick i deras befintliga investeringsplan. I sådant fall skulle BAC inte ha någon anledning att sänka säkerhetsavgiften eller återbetala en del av den. Som anges i avsnitt 2.1.3 fastställs systemet för avgiftskontroll och formeln för avgiftskontroll av BAC för en regleringsperiod på fem år. Den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 antogs under regleringsperioden 2011–2015. Det är inte sannolikt att BAC under påverkan av subventionen hade kunnat eller skulle ha varit motiverat att föreslå en sänkning av säkerhetsavgiften eller en återbetalning av en del av denna avgift före utgången av den regleringsperioden, dvs. nästan två år efter det att den kungliga förordningen antogs.
- (151) Även om man antar att BAC under påverkan av en sådan subvention hade kunnat och hade ansett det önskvärt att låta flygbolagen ta del av verkningarna av denna subvention genom att sänka säkerhetsavgiften eller betala tillbaka en andel av den, är det rimligt att tänka sig att det i så fall skulle ha gjorts enhetligt för alla användare av flygplatsen Bruxelles-National. Säkerhetsavgiften tas ut i form av ett schablonbelopp per avresande passagerare, utan åtskillnad mellan passagerartyp. En subvention som sänkte BAC:s skyddskostnader borde alltså rent logiskt ha lett till en sänkning av schablonbeloppet, vilket skulle komma alla flygbolag till del i proportion till det antal avresande passagerare som de hade befordrat från flygplatsen Bruxelles-National. Men den mekanism som föreskrivs i artikel 2 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 ger ett helt annat resultat. Framför allt är det flera användare av flygplatsen Bruxelles-National som inte får någon återbetalning av en del av sina säkerhetsavgifter när denna mekanism tillämpas, eftersom endast tre flygbolag delar på den tillgängliga budgeten på 19 miljoner euro per år.
- (152) Det innebär att omfördelningsmekanismen förändrar kostnaderna för de flygbolag som använder flygplatsen Bruxelles-National till fördel för de tre flygbolag som omfattas av mekanismen, jämfört med en hypotetisk situation där BAC tog emot en subvention på de villkor som anges i artikel 1 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 utan att subventionen omfattades av någon skyldighet att omfördela den till flygbolagen.
- (153) Åtgärden kan för övrigt inte betraktas som en ekonomisk ersättning som staten ger de berörda flygbolagen för tillhandahållandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, eftersom Belgien inte har hänvisat till att de berörda flygbolagen har ålagts att utföra någon sådan tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Åtgärden kan alltså inte anses vara fri från ekonomisk fördel i enlighet med domen in i Altmarkmålet ⁽³⁶⁾.

⁽³⁶⁾ Domstolens dom av den 24 juli 2003, Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punkterna 87–93.

- (154) Den berörda åtgärden ger alltså flygbolagen en ekonomisk fördel.
- (155) Kommissionen konstaterar att den 26 augusti 2014 angavs följande på Melchior Wathelets webbplats (som vid den tidpunkten var vice premiärminister och tidigare var statssekreterare med ansvar för miljö, energi, mobilitet och institutionella reformer): Den begränsade ministerkommittén beslutade i december 2012 att anslå ett årligt belopp på 20 000 000 euro till stöd för belgiska flygbolag. Den 27 augusti 2014 förklarade den dåvarande statssekreteraren med ansvar för mobilitet, Catherine Fonck, följande: Regeringen har fattat ett mycket tydligt beslut. Flygbolagen vid Brussels Airport måste få subventioner. Dessa uttalanden från ministrar förstärker slutsatsen att den omfördelningsmekanism som inrättas genom artikel 2 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 ger de berörda flygbolagen en ekonomisk fördel och tyder till och med på att den kungliga förordningens huvudsakliga syfte var att ge dessa flygbolag en sådan fördel.
- (156) Därefter måste det avgöras om den ekonomiska fördel som konstateras i skälen 141–154 är selektiv.

7.1.4 Selektivitet

- (157) Enligt artikel 107.1 EUF-fördraget ska ett stöd som beviljas av staten bl.a. ”gynna vissa företag eller viss produktion”. Det innebär att endast åtgärder som ger en fördel för vissa företag eller vissa kategorier av företag eller vissa ekonomiska sektorer kan vara statligt stöd.
- (158) Kommissionen konstaterar för det första att det endast är tre flygbolag som kan komma i fråga för åtgärden enligt den kungliga förordningen av den 7 januari 2014, nämligen de som har befordrat mer än 400 000 avresande passagerare från Bruxelles-National under 2012, dvs. Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium och Thomas Cook Airlines Belgium, vilket är en delmängd av de flygbolag som verkligen befordrar eller skulle kunna befordra avresande passagerare från flygplatsen Bruxelles-National. När den kungliga förordningen antogs var det alltså fullt möjligt att identifiera de enda möjliga stödmottagarna, som utgjorde en tydlig delmängd av de flygbolag som befordrar avresande passagerare från flygplatsen Bruxelles-National och som fastställts uteslutande på grundval av uppgifter för år 2012, som fanns tillgängliga när förordningen antogs. En ekonomisk fördel som beviljas en viss delmängd av företag som helt och hållet går att identifiera när fördelen beviljas är med nödvändighet selektiv, såväl rättsligt som i praktiken.
- (159) Den åtgärd som är föremål för den här granskningen ger alltså de berörda flygbolagen en selektiv fördel. Denna slutsats står inte i strid med domstolens resonemang i sin dom av den 21 december 2016 i målet Hansestadt Lübeck ⁽³⁷⁾, vilket förklaras i skälen 161 och 162.
- (160) I den domen granskar domstolen under vilka omständigheter som en förordning om att fastställa beloppet för flygplatsavgifter vid flygplatsen i Lübeck kan anses medföra en selektiv fördel. Domstolen ansåg att den referensram som var relevant för att analysera kriteriet om selektivitet i den berörda förordningen var den förordning om flygplatsavgifter som gällde flygplatsen i Lübeck ⁽³⁸⁾. Det är alltså inom ramen för gruppen av nuvarande och presumtiva användare vid flygplatsen i Lübeck som man bör undersöka om den berörda förordningen ger vissa företag en fördel i förhållande till de andra och i sådant fall avgöra om den fördelen är motiverad med hänsyn till systemets art och systematik.
- (161) Den åtgärd som är föremål för den här granskningen skiljer sig från den åtgärd som avses i Hansestadt Lübeck-målet eftersom den inte handlar om en reglering av flygplatsavgifter som är tillämpliga på samtliga användare av flygplatsen Bruxelles-National och som bildar en öppen grupp, utan ger en subvention till en sluten delgrupp av den större gruppen. Alla flygbolag som har befordrat färre än 400 000 avresande passagerare från Bruxelles National under 2012 är uteslutna från åtgärden, oavsett hur många och vilken typ av passagerare som de har befordrat under åtgärdens tillämpningsperiod. Den modell för att bedöma selektivitet som domstolen har använt i Hansestadt Lübeck-målet är alltså inte tillämplig för den åtgärd som är föremål för den här granskningen.

⁽³⁷⁾ Domstolens dom av den 21 december 2016, kommissionen mot Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971.

⁽³⁸⁾ Domstolens dom av den 21 december 2016, kommissionen mot Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, punkt 62.

- (162) Men även om den omfördelningsmekanism som införs genom artikel 2.1 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 skulle kunna jämföras med en åtgärd som gäller fastställandet av flygplatsavgifter vid Bruxelles-National och åtgärdens eventuella selektivitet skulle bedömas i förhållande till en referensgrupp som består av de nuvarande och presumtiva användarna av flygplatsen Bruxelles-National, skulle åtgärden ändå vara selektiv, vilket kommer att visas i skälen 163–192.
- (163) Enligt hypotesen i skäl 162 skulle den referensram som är relevant för bedömningen av den omtvistade åtgärdens eventuella selektivitet utgöras av det gällande systemet för flygplatsavgifter vid flygplatsen Bruxelles-National och finansieringsordningen för skyddsverksamheten vid den flygplatsen. Dessutom ska eventuella skillnader i behandling som den granskade åtgärden innebär och motiveringen till dem bedömas utifrån den grupp som består av de nuvarande och presumtiva användarna av flygplatsen Bruxelles-National. Detta är åtminstone underförstått den metod som Belgien har använt under förfarandet. Belgien har framfört olika motiveringar för vissa aspekter av åtgärden, som innebär skillnader i behandlingen av de nuvarande och presumtiva användarna av flygplatsen Bruxelles-National, i form av tröskelvärdet på 400 000 passagerare och användningen av uppgifter för år 2012 för att identifiera de företag som ska få stödet. Av de anledningar som beskrivs i skäl 161 anser kommissionen att den metoden inte är tillämplig i detta fall. Dessutom skulle även den metoden leda till slutsatsen att åtgärden är selektiv, vilket visas i skälen 164–192.
- (164) Om den metod som beskrivs i skäl 162 tillämpas och referensramen fastställs enligt beskrivningen i skäl 163, skulle åtgärden ge en fördel för vissa företag i förhållande till andra som befinner sig i en jämförbar faktisk och rättslig situation. Alla flygbolag som har flygavgångar vid flygplatsen Bruxelles-National befinner sig i en jämförbar faktisk och rättslig situation. De omfattas av samma system för flygplatsavgifter och framför allt av en säkerhetsavgift som uttrycks som ett schablonbelopp som tas ut per avresande passagerare, utan att det görs åtskillnad mellan typ av eller antal passagerare. Trots att vissa användare får en återbetalning av en del av sin säkerhetsavgift, i detta fall de som uppfyller kriteriet i artikel 2.1 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014, får de andra användarna ingen återbetalning alls.
- (165) Därefter måste man undersöka om denna skillnad i behandling är motiverad av arten och systematiken för det system som den berörda åtgärden ingår i. Därför är det lämpligt att påminna om syftet med den kungliga förordningen av den 7 januari 2014, där den omtvistade åtgärden inrättas. I förordningen anges att detta är en åtgärd för att stödja skyddsrelaterad infrastruktur vid flygplatsen Bruxelles-National. Enligt gällande lagstiftning är det BAC som ska fastställa nivån på flygplatsavgifterna, inom gränserna för den rättsliga ram som beskrivs i avsnitt 2.1.3. Enligt de bestämmelser som återges i skäl 25 ska BAC efter samråd med flygplatsanvändarna fastställa avgiftssystemet och formeln för avgiftskontroll. Enligt uppgifter ska dessa fastställas genom avtal mellan parterna, förutsatt att ingen användare har anmält någon invändning. Den ekonomiska tillsynsmyndigheten kan kräva vissa anpassningar eller ändringar av formeln för avgiftskontroll eller avgiftssystemet om parterna inte kan komma överens, enligt artikel 55.4 i den kungliga förordningen av den 21 juni 2004. Formeln för avgiftskontroll och alla ändringar av den som införs av den ekonomiska tillsynsmyndigheten ska, liksom avgiftssystemet, godkännas av ministern med ansvar för luftfarten. Slutligen konstaterar kommissionen att BAC har infört en säkerhetsavgift som, åtminstone fram till inrättandet av den subvention som införs genom artikel 1 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014, ska finansiera BAC:s skyddsverksamhet. De delar som beskrivs i detta skäl ingår i arten och systematiken för det system som den berörda åtgärden omfattas av.
- (166) Säkerhetsavgiften tas ut i form av ett schablonbelopp per avresande passagerare, oavsett vilken typ av passagerare som befordras. En offentlig åtgärd för att finansiera skyddsverksamheten borde alltså rent logiskt innebära att BAC, om de inte använder hela subventionen för att finansiera ytterligare skyddskostnader, enhetligt sänker säkerhetsavgiften. På så sätt skulle alla användare vid flygplatsen Bruxelles-National dra fördel av verkningarna av finansieringen, i förhållande till det antal avresande passagerare som de befordrar. I stället leder den berörda åtgärden till ett helt annat resultat, inte minst eftersom flera användare inte får någon återbetalning alls enligt artikel 2 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014. Åtgärden skiljer sig alltså utan objektiv orsak från den generella systematiken i systemet med flygplatsavgifter, och detta i flera avseenden. För det första har åtgärden införts genom ett ensidigt beslut av den federala regeringen, som inte är behörig att fastställa flygplatsavgifter. Den federala regeringens roll är i själva verket begränsad till att godkänna eller inte godkänna formeln för avgiftskontroll och avgiftssystemet vid utgången av den process som beskrivs i avsnitt 2.1.3. Den processen har inte följts när den omtvistade åtgärden beslutades. Åtgärden stämmer inte heller överens med strukturen för

säkerhetsavgiften, som tas ut i form av ett schablonbelopp per avresande passagerare och där det inte görs någon åtskillnad mellan typ av eller antal passagerare som befordras. De skillnader i behandling som åtgärden medför är alltså inte motiverade av arten och systematiken för det system som den berörda åtgärden ingår i.

- (167) För fullständighetens skull kommer kommissionen i det följande dock att granska de motiveringar som Belgien ⁽³⁹⁾ och vissa tredje parter har fört fram i fråga om parametrarna för att fastställa stödmottagarna för åtgärden.

Begränsningen av antalet stödmottagare i form av tröskelvärde på 400 000 passagerare per år under 2012, exklusive transit- och transferpassagerare.

- (168) Enligt Belgien var tanken bakom åtgärden att avspegla säkerhetsavgiftens inverkan på marginalkostnaderna per passagerare och på så sätt undvika att straffa de användare som bidrog mest till passagerartrafikens utveckling på flygplatsen.

- (169) När det gäller tröskelvärde på 400 000 passagerare per år, exklusive transit- och transferpassagerare, som används för att fastställa stödmottagarna, förklarar Belgien att det fastställdes på grundval av följande analyser:

— 41 % av skyddskostnaderna är fasta, medan 59 % är rörliga.

— Transfer av passagerare undantas inte från säkerhetsavgifter, vilket är en betydande skillnad jämfört med många andra europeiska flygplatser.

— Modellen för säkerhetsavgifter vid flygplatsen Bruxelles-National avspeglar inte degressiviteten i säkerhetskostnaderna och de faktiska förvaltningskostnaderna för passagerarna avspeglas därför inte i den här avgiftsmodellen.

— De flygbolag som befordrar passagerare bidrar med en större andel till skyddskostnaderna än de som befordrar gods, eftersom avgifterna baseras på antalet passagerare, trots att en stor andel av säkerhetskostnaderna beror på förvaltningen av skyddet för godstransportörerna.

- (170) Enligt Belgien innebär detta att alltför stora belopp har fakturerats dem som befordrar passagerare och att det behövdes korrigerande åtgärder, eftersom flygplatsens utveckling krävde att antalet avresande passagerare ökade från flygplatsen Bruxelles-National.

- (171) Belgien tillägger att det handlade om att stabilisera de viktigaste transportörernas verksamhet genom ett tydligt och objektivt incitament. Enligt Belgien är det efter tröskelvärde på 400 000 avresande passagerare som incitamentet kan ge effekt. Ett lägre värde skulle enligt Belgien spåda ut åtgärden, som endast subventionerar en tredjedel av kostnaderna för flygplatsskyddet, medan ett högre värde skulle göra det omöjligt att nå målet för de flygbolag som ville utveckla verksamheten vid flygplatsen Bruxelles-National.

- (172) Slutligen tillade Belgien följande i sina synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet: målet var att ge flygbolagen incitament för att utveckla sin verksamhet i Bryssel genom att ge dem kompensation för att sänka de skyddskostnader som ett ökat passagerarantal skulle medföra ⁽⁴⁰⁾.

- (173) Kommissionen konstaterar för det första att Belgiens argument angående godstransportörer inte kan motivera de skillnader som åtgärden medför för transportörer av passagerare och att det är de skillnaderna som är föremål för denna granskning.

- (174) Belgiens övriga argument, som återges i skälen 169–172, kan inte motivera tröskelvärde på 400 000 passagerare per år, vare sig när det gäller nivån på tröskelvärde eller det faktum att det avser historiska uppgifter för år 2012. Dessa argument kan sammanfattas i två huvudpunkter. För det första skulle tröskelvärde motiveras av viljan att gynna eller utveckla trafiken vid flygplatsen, framför allt genom att stabilisera trafiken för de operatörer som befordrar flest passagerare. För det andra skulle det motiveras av viljan att korrigera effekterna av den nuvarande säkerhetsavgiften, som inte korrekt avspeglar de verkliga skyddskostnader som genereras av flygbolagens passagerartrafik.

⁽³⁹⁾ De argument som Belgien har framfört i detta avseende återfinns huvudsakligen i Belgiens svar den 2 april 2014 på begäran om upplysningar av den 11 februari 2014, Belgiens synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet och Belgiens svar av den 12 mars 2015 på begäran om upplysningar av den 10 februari 2015.

⁽⁴⁰⁾ Belgiens synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet (skrivelse av den 15 januari 2015).

- (175) När det gäller den första punkten konstaterar kommissionen att målet att stabilisera eller utveckla trafiken vid flygplatsen Bruxelles-National inte har någon koppling till det mål som anges i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014, dvs. att finansiera skyddsinfrastruktur. Målet att stabilisera eller utveckla trafiken hänger dessutom ihop med BAC:s företagsstrategi och affärspolicy. Här bör det påpekas att det i systemet för flygplatsavgifter vid flygplatsen Bruxelles-National inte finns några föreskrifter om att den federala regeringen ska kunna gå in i BAC:s ställe för att genomföra ekonomiska incitament för att gynna trafiken. Som anges tidigare är det enligt gällande lagstiftning BAC som ska fastställa nivån på flygplatsavgifterna, inom gränserna för den rättsliga ram som beskrivs i avsnitt 2.1.3. Om Belgiens mål är att öka trafiken vid flygplatsen Bruxelles-National är det ännu mer oklart varför de har valt att begränsa de ekonomiska incitamenten till flygbolag som har befordrat mer än 400 000 passagerare 2012, dvs. innan den berörda kungliga förordningen trädde i kraft. De flygbolag som inte hade uppnått den trafiken 2012 är uteslutna från åtgärdens tillämpningsområde, trots att de hade kunnat öka sin trafik avsevärt de efterföljande åren, om de hade fått lämpliga incitament.
- (176) De enda kvantifierade uppgifter som Belgien har lämnat för att motivera tröskelvärdet på 400 000 passagerare per år kan sammanfattas som uppgifter om antalet avresande passagerare som befordrades 2012 och 2013 av de flygbolag som hade befordrat mer än 100 000 passagerare under något av de båda åren, varvid åtskillnad gjordes mellan transferpassagerare, transitpassagerare och andra avresande passagerare⁽⁴¹⁾. Belgien ger följande kommentar till uppgifterna: Analysen av siffrorna i bilaga 2 visar att för år 2012 är det från och med tröskelvärdet på 400 000 avresande passagerare som tillväxttakten – i vinkelkoefficienten för den kurva som kan ritas upp med dessa uppgifter – ökar betydligt. Därför är det från och med den punkten som incitamentet kommer att kunna ge effekt⁽⁴²⁾. Eftersom dessa uppgifter emellertid endast visar utvecklingen av antalet befordrade passagerare mellan 2012 och 2013 och inte förhållandet mellan flygplatsavgifterna, särskilt säkerhetsavgiften, och antalet befordrade passagerare, går det inte att bedöma stimulans effekterna av den planerade åtgärden för trafiken vid flygplatsen Bruxelles-National.
- (177) Kommissionen anser att den första punkten i Belgiens argument, som återges i skäl 174, inte kan motivera det tröskelvärde på 400 000 avresande passagerare per år som anges i artikel 2.1 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014.
- (178) När det gäller den andra punkten, som återges i skäl 174, konstaterar kommissionen att viljan att korrigera BAC:s metod för att ta betalt för sina skyddskostnader från de olika flygbolagen, vilket Belgien anser är nödvändigt för att avspegla de verkliga kostnader som olika flygbolag orsakar, inte hänger samman med målet för åtgärden, dvs. att ge stöd till skyddsinfrastruktur. En subvention till BAC för att minska deras kostnadsstruktur i fråga om skydd⁽⁴³⁾ skulle visserligen kunna bibehålla skyddsinfrastrukturen, men BAC:s metod för att fördela de respektive andelarna av subventionen mellan de olika flygbolagen verkar inte ha någon inverkan på det målet. Dessutom bör det påpekas att det är BAC som ska föreslå ett avgiftssystem och en formel för avgiftskontroll som avspeglar de faktiska kostnaderna. Den ekonomiska tillsynsmyndigheten kan endast fatta ett slutligt beslut under vissa omständigheter och efter en samrådsprocess som omfattar användarna av flygplatsen Bruxelles-National. Genom att ingripa unilateralt genom den omtvistade åtgärden för att korrigera utformningen av säkerhetsavgiften har den federala regeringen utan objektiv anledning avvikit från det allmänna systemet för att fastställa flygplatsavgifter.
- (179) Även om den federala regeringen legitimt hade kunnat göra en sådan korrigering för att avspegla de faktiska skyddskostnader som de olika flygbolagen hade gett upphov till, skulle målet inte gå att uppnå eftersom åtgärden utesluter de flygbolag som har befordrat färre än 400 000 avresande passagerare 2012, exklusive transit- och transferpassagerare. Även om det inte går att utesluta att marginalkostnaden per passagerare för skyddskostnaderna är degressiv finns det inget i de underlag som Belgien har lämnat som pekar på att det är först från och med den 400 000:e passageraren som denna degressiva effekt bör beaktas och att de flygbolag som befordrar färre passagerare än så inte skulle gynnas av att staten täcker en del av BAC:s skyddskostnader. Belgien har inte lämnat in någon kvalitativ eller kvantitativ motivering av detta. Det bör påpekas att under ett visst tillämpningsår för bestämelsen kan ett stödberättigat flygbolag få ersättning för hela den säkerhetsavgift som ska betalas för alla avresande passagerare utöver den 400 000:e passageraren, förutsatt att budgeten på 19 miljoner euro tillåter detta Enligt Belgien är emellertid en betydande andel av BAC:s skyddskostnader (59 %)

⁽⁴¹⁾ Bilaga 2 till svaret av den 2 april 2014 på begäran om upplysningar av den 11 februari 2014.

⁽⁴²⁾ Svar av den 2 april 2014 på fråga 14 i begäran om upplysningar av den 11 februari 2014.

⁽⁴³⁾ Se det tredje skälet i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014, där detta mål anges.

rörlig. Det betyder att varje ytterligare passagerare, även efter den 400 000:e passageraren, leder till icke obetydliga extra skyddskostnader. Det är alltså inte särskilt sannolikt att den omtvistade åtgärden ger en korrekt avspeglning av de faktiska skyddskostnader som de olika användarna av flygplatsen Bruxelles-National ger upphov till.

- (180) Brussels Airlines har för sin del konstaterat att de anser att det var relevant att använda ett tröskelvärde för antalet passagerare i fråga om subventioner för tjänster i samband med flygplatsskydd, eftersom kostnaderna för skyddet på flygplatser även är knutna till antalet passagerare. Brussels Airlines angav dock inte närmare på vilket sätt skyddskostnadernas variation i förhållande till antalet passagerare kan motivera valet av ett tröskelvärde som uttrycks i antal passagerare och som redan från början utesluter en hel kategori av flygbolag. Brussels Airlines har inte heller gett någon motivering av det valda tröskelvärdet.
- (181) Ett flygbolag som har befordrat mer än 400 000 avresande passagerare per år under 2013, 2014 eller 2015, exklusive transfer- och transitpassagerare skulle dessutom inte få någon partiell återbetalning av sin säkerhetsavgift enligt artikel 2 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 om flygbolaget inte hade uppnått tröskelvärdet på 400 000 passagerare 2012 och skulle alltså fortsätta att påverkas negativt av strukturen på den säkerhetsavgift som enligt Belgien inte avspeglar degressiviteten i skyddskostnaderna tillräckligt väl. Att i förväg utesluta de flygbolag som hade befordrat färre än 400 000 avresande passagerare 2012, exklusive transit- och transferpassagerare, från åtgärdens tillämpningsområde är alltså inte förenligt med målet att bättre avspegla de faktiska skyddskostnaderna i säkerhetsavgiften.
- (182) I sina motiveringar har Belgien slutligen angett att befordran av passagerare inte uteslöts från skyddskostnaderna vid flygplatsen Bruxelles-National, vilket inte avspeglar degressiviteten i skyddskostnaderna. Även om detta skulle vara korrekt, är det inte förenligt med det faktum att transfer- och transitpassagerare utesluts från beräkningen vid identifieringen av de flygbolag som överskrider tröskelvärdet på 400 000 avresande passagerare under 2012 och som därmed är berättigade till en återbetalning enligt den omtvistade åtgärden.
- (183) Den andra punkten i Belgiens argument, som återges i skäl 174, kan alltså inte motivera det tröskelvärde på 400 000 avresande passagerare per år, som anges i artikel 2.1 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014.
- (184) Dessutom utesluts transfer- och transitpassagerare från räkningen av passagerare när det ska fastställas vilka flygbolag som är stödberättigade enligt artikel 2.1 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014, men de räknas in när beloppen för återbetalningen ska beräknas för de flygbolag som tar emot stöd enligt artikel 2.2 i den kungliga förordningen. Metoden för att beräkna subventionerna borde stämma överens med det kriterium som används för att fastställa stödmottagarna. Annars kan subventionerna inte vara förenliga med det underliggande syftet med att välja urvalskriteriet för stödmottagarna.
- (185) Ryanair tar upp denna brist på överensstämmelse i sina synpunkter. I sina kommentarer till Ryanairs synpunkter nöjer sig Belgien med att hänvisa till sina tidigare skrivelser. Men dessa skrivelser innehåller ingen förklaring till skillnaden i behandling av transfer- och transitpassagerare i utformningen av urvalskriteriet för stödmottagare och i bestämmelserna om hur subventionen ska beräknas.
- (186) Kommissionen konstaterar att om transit- och transferpassagerare hade ingått i den beräkning av antalet passagerare som gjordes enligt artikel 2.1 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014, skulle ytterligare två flygbolag på förhand ha varit stödberättigade, nämligen Lufthansa och Jet Airways ⁽⁴⁴⁾.
- (187) Därför verkar begränsningen av antalet stödmottagare till enbart flygbolag som befordrat mer än 400 000 avresande passagerare exklusive transit- och transferpassagerare vid Bruxelles National år 2012 inte vara objektivt motiverad av egenskaperna och systematiken i det system som den berörda åtgärden ingår i.

Valet av år 2012

- (188) Enligt Belgien ⁽⁴⁵⁾ valdes 2012 som referensår eftersom det var det senaste år som det fanns tillgängliga siffror om när ministerrådet beslutade att anta åtgärden. Belgien menar att valet av siffrorna från 2012 gör det möjligt att garantera en viss rättssäkerhet för de stödmottagande företagen.

⁽⁴⁴⁾ Belgiens svar av den 12 mars 2015 på fråga 2 i begäran om upplysningar av den 10 februari 2015.

⁽⁴⁵⁾ Svar av den 2 april 2014 på begäran om upplysningar av den 11 februari 2014 och svar av den 12 mars 2015 på begäran om upplysningar av den 10 februari 2015.

- (189) Kommissionen anser dock att detta argument inte kan godtas. Enligt artikel 2.2 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 ska de subventioner som flygbolagen tar emot beräknas för ett visst år (2013, 2014 eller 2015) med hänsyn till antalet avresande passagerare (inklusive transit- och transferpassagerare) under det året. Det finns inget objektivt skäl till att på förhand utesluta vissa flygbolag från förteckningen över stödmottagare på grundval av uppgifter om år 2012. Den enda säkerhet som kriteriet i artikel 2.1 i den kungliga förordningen skapar är att de flygbolag som inte uppfyller kriteriet vet att de är uteslutna från åtgärden. Belgiens argument om rättssäkerhet kan därför inte godtas.
- (190) Enligt Brussels Airlines, som håller med Belgien på denna punkt, kan användningen av 2012 som referensår förklaras av att det var det senaste år som det fanns tillgängliga siffror om när ministerrådet beslutade att anta åtgärden. Brussels Airlines anser att valet av en referenspunkt ändå alltid till viss del är godtyckligt, men att Belgien vid valet av 2012 som referensår inte har överskridit sitt utrymme för att göra skönsmässiga bedömningar. Dessa argument baseras dock underförstått på antagandet att det var nödvändigt att på förhand begränsa antalet stödmottagare bland hela gruppen av användare vid flygplatsen Bruxelles-National, beroende på uppgifter om ett visst referensår som redan hade inträffat. Av de skäl som beskrivs i det föregående anser kommissionen att det antagandet är felaktigt, vilket innebär att Brussels Airlines argument inte kan godtas.
- (191) Enligt Belgien skulle det gå att på nytt fastställa vilka flygbolag som skulle vara stödberättigade enligt åtgärden baserat på antalet beförade passagerare 2015, för budgetperioden 2016, 2017 och 2018, vilket i förekommande fall skulle ha kunnat innebära att andra flygbolag blev stödberättigade eller att någon eller några av de nuvarande stödmottagarna upphörde att vara berättigade till stöd. Därför anser Belgien att mekanismen är en stimulansåtgärd, eftersom den skulle innebära att en ny förteckning över stödmottagare upprättas vart tredje år ⁽⁴⁶⁾. Kommissionen konstaterar att åtgärden endast har införts för åren 2013, 2014 och 2015. En eventuell förlängning är alltså hypotetisk.
- (192) Begränsningen av antalet stödmottagare beroende på trafikuppgifter för år 2012 är därför inte berättigad med hänsyn till arten och systematiken för det system som den berörda åtgärden ingår i.

Slutsats

- (193) Åtgärden innebär en fördel för tre specifika användare vid flygplatsen Bruxelles-National i förhållande till de andra. Denna fördel är inte motiverad av arten och systematiken för det system som den berörda åtgärden ingår i. Denna slutsats bekräftar att åtgärden är selektiv.
- (194) Dessutom är alla andra användare vid flygplatsen Bruxelles-National uteslutna från åtgärden och får alltså inte någon subvention, samtidigt som en sådan uteslutning inte kan motiveras av arten och systematiken för det system som den berörda åtgärden ingår i. Därför är hela den subvention som stödmottagarna har tagit emot en selektiv ekonomisk fördel.

7.1.5 Påverkan på handeln mellan medlemsstaterna och på konkurrensen

- (195) Offentligt stöd till företag är endast statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om de "snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion" och "i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna".
- (196) När stöd som beviljas av en medlemsstat stärker ett visst företags ställning gentemot andra konkurrerande företag på den inre marknaden, anses den inre marknaden ha påverkats av det stödet. För att en åtgärd enligt rättspraxis ⁽⁴⁷⁾ ska anses riskera att snedvrیدا konkurrensen räcker det med att stödmottagarna konkurrerar direkt med andra företag på marknader som är öppna för konkurrens.

⁽⁴⁶⁾ Svar av den 14 mars 2015 på begäran om upplysningar av den 10 februari 2015.

⁽⁴⁷⁾ Tribunalens dom av den 30 april 1998, *Het Valmade Gewest mot kommissionen*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, punkterna 46 och 49–53.

- (197) När det gäller påverkan på handeln är det inte heller nödvändigt att påvisa ett faktiskt exempel där stödet har påverkat handeln mellan medlemsstaterna. Det räcker med att undersöka om stödet kan påverka handeln ⁽⁴⁸⁾. EU-domstolarna har framför allt konstaterat att när ett finansiellt stöd som beviljas av en stat förstärker ett företags ställning gentemot andra konkurrerande företag vid handel inom unionen, måste de sistnämnda anses ha påverkats av stödet ⁽⁴⁹⁾.
- (198) Den berörda åtgärden innebär att de stödmottagande flygbolagen kan föra en mer aggressiv prispolitik och upprätthålla eller på konstgjord väg utöka sitt tjänsteerbjudande jämfört med normala förhållanden på marknaden, vilket snedvrider konkurrensen med andra flygbolag som inte får stöd via åtgärden. Därför riskerar åtgärden att stärka de stödmottagande företagens ställning i förhållande till andra flygbolag som är verksamma på luftfartsmarknaden för passagerare i unionen. Denna marknad är fullständigt avreglerad och öppen för alla flygbolag i unionen och omfattas av unionslagstiftningen.
- (199) Genom att snedvrider konkurrensen mellan flygbolag på den inre marknaden riskerar denna åtgärd alltså även att påverka handeln mellan medlemsstaterna.

7.1.6 Slutsats om förekomsten av ett stöd till fördel för flygbolagen

- (200) Den granskade åtgärden är statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget till fördel för de flygbolag som uppfyller de villkor som anges i artikel 2.1 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014.

7.2 Stödets laglighet

- (201) I artikel 108.3 i EUF-fördraget anges följande: "Kommissionen ska underrättas i så god tid att den kan yttra sig om alla planer på att vidta eller ändra stödåtgärder. (...) Medlemsstaten i fråga får inte genomföra åtgärden förrän detta förfarande lett till ett slutgiltigt beslut."
- (202) I detta fall hade den berörda åtgärden redan genomförts, eftersom den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 trädde i kraft utan att åtgärden anmäldes till kommissionen. Att den kungliga förordningen senare upphävdes påverkar inte stödets olaglighet.
- (203) Kommissionen har inte hittat någon rättslig grund som undantar Belgien från skyldigheten att anmäla stödet. Den beviljade subventionen omfattas varken av förordning (EG) nr 800/2008 eller av kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 ⁽⁵⁰⁾ där följande föreskrivs i artikel 58.1: "Denna förordning ska tillämpas på individuellt stöd som har beviljats innan de relevanta bestämmelserna i denna förordning har trätt i kraft, om stödet uppfyller samtliga villkor i denna förordning, med undantag för artikel 9." Dessutom är subventionen utesluten från tillämpningsområdet för kommissionens beslut 2012/21/EU ⁽⁵¹⁾, om inte annat för att trafiknivån för flygplatsen Bruxelles-National överskrider det tröskelvärde på 200 000 passagerare per år som fastställs i artikel 2.1 e i det beslutet.
- (204) Den granskade åtgärden är alltså olagligt stöd.

7.3 Stödets förenlighet

- (205) Eftersom den berörda subventionen är stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget måste dess förenlighet med den inre marknaden granskas. Belgien anser inte att åtgärden är statligt stöd och har därför inte åberopat någon rättslig grund eller motivering för att åtgärden ska kunna anses vara förenlig med den inre marknaden, om den skulle betecknas som statligt stöd.

⁽⁴⁸⁾ Domstolens dom av den 14 januari 2015, Eventech mot Parking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, punkt 65. Domstolens dom av den 8 maj 2013, Libert m.fl., förenade målen C-197/11 och C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, punkt 76.

⁽⁴⁹⁾ Domstolens dom av den 14 januari 2015, Eventech mot Parking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, punkt 66. Domstolens dom av den 8 maj 2013, Libert m.fl., förenade målen C-197/11 och C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, punkt 77. Tribunalens dom av den 4 april 2001, Friulia Venezia Giulia, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, punkt 41.

⁽⁵⁰⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den gemensamma marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (allmän gruppundantagsförordning) (EUT L 187, 26.6.2014, s. 1).

⁽⁵¹⁾ Kommissionens beslut 2012/21/EU av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L 7, 11.1.2012, s. 3).

- (206) Brussels Airlines har för sin del angett att även om kommissionen skulle konstatera att det är fråga om statligt stöd, borde det stödet ändå anses vara förenligt med den inre marknaden fram till den 4 april 2014, då riktlinjerna för luftfarten trädde i kraft. Här hänvisar Brussels Airlines till Charleroi-beslutet där kommissionen ansåg att flera stödåtgärder som beviljats av regionen Vallonien var förenliga med den inre marknaden fram till den 4 april 2014.
- (207) De åtgärder som granskades i Charleroi-beslutet, som Brussels Airlines hänvisar till, var emellertid stödåtgärder som gynnade förvaltaren av flygplatsen i Charleroi och som delvis ansågs vara förenliga med den inre marknaden på grundval av avsnitt 5.1.2 i riktlinjerna för luftfarten, om driftsstöd till förmån för flygplatser. Eftersom den granskade åtgärden är ett stöd till förmån för flygbolag och inte till flygplatsförvaltare är Brussels Airlines argument inte relevant.
- (208) Trots avsaknaden av argument från Belgien för att motivera varför stödet skulle vara förenligt med den inre marknaden, har kommissionen undersökt om stödet kan vara förenligt med hänvisning till artikel 107.3 c i EUF-fördraget, som innebär att det enda stöd som kan anses vara förenligt med den inre marknaden är "stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset".
- (209) Det förefaller som om stödet inte kan anses vara förenligt med den inre marknaden enligt någon annan rättslig grund. Framför allt kan stödet inte betraktas som en ersättning som beviljas flygbolag för att de tillhandahåller en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Därför kan åtgärden inte anses vara förenlig med den inre marknaden på grundval av artikel 106.2 i EUF-fördraget.
- (210) Riktlinjerna för luftfarten utgör en allmän ram för att bedöma förenligheten i stöd till flygbolag enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget.
- (211) Med undantag för stöd av social karaktär, som gagnar slutkonsumenter på en viss flyglinje, vilket den omtvistade åtgärden uppenbart inte gör, är det endast startstöd till flygbolag som kan tillåtas på grundval av riktlinjerna för luftfart.
- (212) När det gäller olagligt startstöd till flygbolag ska kommissionen enligt punkt 174 i riktlinjerna för luftfart tillämpa gällande regler vid tidpunkten för beviljandet av stödet. Den kungliga förordningen antogs den 7 januari 2014, dvs. före den 4 april 2014. Vid den tidpunkten omfattades startstöd till flygbolag av gemenskapens riktlinjer för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser ⁽³²⁾ (nedan kallade 2005 års riktlinjer).
- (213) Enligt punkt 79 c i 2005 års riktlinjer får igångsättningsstöd endast betalas ut för nya linjer eller ökad turtäthet som leder till en nettoökning av passagerarvolymen. Den omtvistade åtgärden uppfyller inte detta villkor eftersom de passagerare som ger rätt till den ersättning som föreskrivs i artikel 2.1 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 inte nödvändigtvis är passagerare på nya flyglinjer eller linjer med ökad turtäthet som leder till en ökning av antalet passagerare.
- (214) I punkt 15 i 2005 års riktlinjer görs det åtskillnad mellan fyra flygplatskategorier, A, B, C och D. I punkt 79 b i samma riktlinjer krävs att igångsättningsstödet ska betalas ut för linjer mellan en regional flygplats i kategori C eller D och en annan EU-flygplats. Stöd för linjer mellan nationella flygplatser (kategori B) kan inte godkännas annat än i undantagsfall. Det föreskrivs inte i punkt 79 b att igångsättningsstöd får beviljas för linjer mellan en flygplats i kategori A och en annan flygplats i kategori A eller B, eller en flygplats utanför EU. Flygplatsen Bruxelles-National har mer än tio miljoner passagerare per år och tillhör alltså kategori A. Eftersom åtgärden inte omfattar något villkor avseende destinationsflygplats för de linjer som används av de passagerare som ger rätt till återbetalning av säkerhetsavgiften enligt artikel 2.1 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 är det villkor som anges i punkt 79 b i riktlinjerna inte uppfyllt.
- (215) Stödet uppfyller alltså inte de kriterier som anges i 2005 års riktlinjer för att igångsättningsstöd ska anses vara förenligt.
- (216) Därför är stödet inte förenligt med den inre marknaden.

⁽³²⁾ EUT C 312, 9.12.2005, s. 1.

8. ÅTERKRAV

- (217) Enligt EUF-fördraget och domstolens fasta rättspraxis har kommissionen befogenhet att besluta att den berörda medlemsstaten måste upphäva eller ändra stöd när kommissionen har konstaterat att det inte är förenligt med den inre marknaden. Domstolen har också konsekvent framhållit att syftet med att ålägga den berörda staten att upphäva stöd som kommissionen har betraktat som oförenligt med den inre marknaden är att återställa den situation som rådde innan stödet beviljades.
- (218) I detta sammanhang har domstolen fastställt att målet har uppnåtts så snart stödmottagaren har återbetalat de belopp som har beviljats genom olagligt stöd. Genom återbetalningen förlorar stödmottagaren de fördelar denne åtnjöt på marknaden i förhållande till sina konkurrenter och den situation som förelåg före utbetalningen av stödet är återställt.
- (219) Enligt samma rättspraxis anges följande i artikel 16.1 i förordning (EU) 2015/1589: "Vid negativa beslut i fall av olagligt stöd ska kommissionen besluta att den berörda medlemsstaten ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att återkräva stödet från mottagaren ..."
- (220) Eftersom de berörda åtgärderna har vidtagits i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget och är oförenliga med den inre marknaden måste stödet återkrävas för att återställa den marknadssituation som förelåg innan det beviljades. Återkravet ska omfatta perioden från och med den tidpunkt när mottagaren erhöll fördelen, dvs. när stödet ställdes till dennes förfogande, till den faktiska återbetalningen. De belopp som återkrävs ska omfatta den ränta som uppkommit fram till den faktiska återbetalningen.
- (221) Genom en skrivelse av den 20 mars 2017 informerade Belgien kommissionen om att den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 hade upphävts genom en kunglig förordning av den 15 mars 2017. Belgien har alltså upphävt stödåtgärden, som inte kommer att ge fler verkningar i framtiden.
- (222) Genom en skrivelse av den 16 maj 2017 överlämnade Belgien dessutom de nödvändiga uppgifter som visar att flygbolagen Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium och Thomas Cook Airlines Belgium i enlighet med den kungliga förordningen av den 15 mars 2017 hade återbetalat de mottagna stödbeloppen med ränta beräknad från och med den 22 september 2014, på en bas som utformats i enlighet med kapitel V i förordning (EG) nr 794/2004 och kommissionens förordning (EG) nr 271/2008⁽⁵³⁾ om ändring av förordning (EG) nr 794/2004, dvs. 16 779 819 euro i stöd och 543 546,30 euro i ränta, 2 143 621 euro i stöd och 69 438,01 euro i ränta respektive 76 560 euro i stöd och 2 480 euro i ränta.
- (223) Med hänsyn till dessa uppgifter och de mottagna återbetalningarna av stödet plus motsvarande ränta, anser kommissionen att stödmottagarna har förlorat den fördel som de åtnjöt på marknaden i förhållande till sina konkurrenter och att den konkurrenssituation som förelåg före utbetalningen av stödet har återställts.
- (224) Därför finns det inget behov av att kräva att Belgien ska upphäva åtgärden och återkräva det oförenliga stödet från stödmottagarna, eftersom Belgien redan har vidtagit dessa åtgärder.

9. SLUTSATSER

- (225) Kommissionen konstaterar att Belgien olagligen har genomfört ett statligt stöd till förmån för de flygbolag som uppfyller kraven i artikel 2.1 i den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget. Eftersom det helt saknas grund för förenlighet konstateras att ordningen är oförenlig med den inre marknaden.
- (226) Eftersom Belgien emellertid har upphävt den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 och har återkrävt stödet och motsvarande ränta, har den situation som förelåg före utbildningen av detta olagliga och oförenliga stöd återställts. Därför finns det inget behov av att föreskriva att åtgärden ska upphävas och det berörda stödet återkrävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Den subvention som beviljas genom den kungliga förordningen av den 7 januari 2014 till förmån för vissa flygbolag är statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

⁽⁵³⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 271/2008 av den 30 januari 2008 om ändring av förordning (EG) nr 794/2004 om genomförande av rådets förordning (EG) nr 659/1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget (EUT L 82, 25.3.2008, s. 1).

2. Det stöd som avses i punkt 1 och som Belgien olagligen har genomfört i strid med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt är oförenligt med den inre marknaden.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Konungariket Belgien.

Utfärdat i Bryssel den 18 juli 2017.

På kommissionens vägnar
Margrethe VESTAGER
Ledamot av kommissionen
