

DECYZJA KOMISJI (UE) 2018/1537**z dnia 18 lipca 2017 r.****w sprawie pomocy państwa SA.38105 2014/C (ex 2014/NN) wdrożonej przez Królestwo Belgii na rzecz przedsiębiorstw Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium i Thomas Cook Airlines Belgium***(notyfikowana jako dokument nr C(2017) 5023)***(Jedynie teksty w językach francuskim i niderlandzkim są autentyczne)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag ⁽¹⁾ zgodnie z przywołanymi artykułami i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) W dniu 19 grudnia 2013 r. w komunikacie prasowym Rady Ministrów rządu belgijskiego poinformowano o zatwierdzeniu projektu zarządzenia królewskiego mającego na celu przyznanie pomocy finansowej na rzecz użytkowników usług świadczonych przez przedsiębiorstwo Brussels Airport Company (zwane dalej „BAC”), posiadacza koncesji dotyczącej portu lotniczego Bruxelles-National.
- (2) Pismem z dnia 31 grudnia 2013 r. Komisja otrzymała skargę dotyczącą tego projektu, złożoną przez grupę International Airlines group (zwaną dalej „IAG”), która kontroluje różne przedsiębiorstwa lotnicze, w szczególności przedsiębiorstwa British Airways i Iberia.
- (3) Pismem z dnia 2 stycznia 2014 r. przedsiębiorstwo lotnicze Ryanair również złożyło skargę dotyczącą tego projektu.
- (4) Komisja przekazała Belgii skargi złożone przez grupę IAG i przedsiębiorstwo Ryanair oraz wezwała ją do udzielenia dodatkowych informacji pismem z dnia 13 stycznia 2014 r. Belgia przedstawiła swoje uwagi pismem z dnia 5 lutego 2014 r.
- (5) W dniu 7 stycznia 2014 r. przyjęto zarządzenie królewskie, którego projekt był przedmiotem skarg wskazanych w motywach 2 i 3.
- (6) W dniu 11 lutego 2014 r. Komisja skierowała do Belgii wezwanie do udzielenia informacji. Belgia przedstawiła swoje uwagi w piśmie z dnia 2 kwietnia 2014 r.
- (7) Pismem z dnia 1 października 2014 r. Komisja poinformowała Belgię o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 TFUE w odniesieniu do tego środka (zwanego dalej „formalnym postępowaniem wyjaśniającym”). Komisja wezwała Belgię do przedstawienia uwag i dostarczenia wszelkich informacji przydatnych do oceny przedmiotowego środka. Belgia przekazała Komisji swoje uwagi w dniu 16 stycznia 2015 r.
- (8) Decyzję Komisji o wszczęciu postępowania (zwaną dalej „decyzją o wszczęciu postępowania”) opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽²⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag dotyczących przedmiotowego środka.
- (9) Komisja otrzymała uwagi od przedsiębiorstwa Ryanair, grupy IAG, przedsiębiorstwa lotniczego Brussels Airlines, a także innej zainteresowanej strony, która zastrzegła sobie anonimowość. Komisja przekazała te uwagi Belgii, która przedstawiła Komisji swoje uwagi na ich temat pismami z dnia 14 sierpnia 2015 r. i z dnia 3 czerwca 2016 r.
- (10) Pismem z dnia 10 lutego 2015 r. Komisja wezwała Belgię do udzielenia informacji dotyczących przedmiotowego środka. Belgia udzieliła odpowiedzi w dniu 12 marca 2015 r. Belgia przekazała dodatkowe informacje w pismach z dni 20 marca oraz 16 maja 2017 r.

⁽¹⁾ Dz.U. C 24 z 23.1.2015, s. 10.⁽²⁾ Zob. przypis 1.

2. OPIS ŚRODKA

2.1. Elementy wstępne – informacje ogólne dotyczące portu lotniczego Bruxelles–National

2.1.1. Charakterystyka portu lotniczego i natężenie ruchu

- (11) Port lotniczy Bruxelles-National znajduje się dwanaście kilometrów na północny wschód od Brukseli, w gminie Zaventem.
- (12) W 2013 r. port lotniczy przyjął około 19 mln pasażerów, a teoretyczną maksymalną przepustowość portu lotniczego szacuje się na 35 mln pasażerów. Ruch pasażerski w porcie lotniczym Bruxelles-National od 2005 r. podsumowano w tabeli 1.

Tabela 1

Natężenie ruchu w porcie lotniczym Bruxelles-National w latach 2005-2015 (komercyjny i niekomercyjny ruch pasażerski) ⁽¹⁾

Rok	Liczba pasażerów	Operacje lotnicze
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) Dane liczbowe w nawiasach oznaczają zmianę liczby pasażerów lub operacji lotniczych w porównaniu z rokiem poprzednim.

- (13) Port lotniczy Bruxelles-National jest zasadniczo otwarty dla europejskiego i międzynarodowego ruchu komercyjnego. W tabeli 2 podsumowano udział europejskiego i międzynarodowego ruchu pasażerskiego w całkowitym ruchu portu lotniczego.

Tabela 2

Zmiana natężenia komercyjnego ruchu pasażerskiego z UE/SPOZA UE (z wyłączeniem niekomercyjnego ruchu pasażerskiego) w porcie lotniczym Bruxelles-National w latach 2005–2015

	UE	SPOZA UE	OGÓŁEM
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

	UE	SPOZA UE	OGÓŁEM
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) Port lotniczy Bruxelles-National służy jako węzeł transportowy (hub) dla różnych przedsiębiorstw lotniczych, takich jak przedsiębiorstwo Brussels Airlines, oraz przedsiębiorstw lotniczych, które współpracują z nim w ramach sojuszu Star Alliance, a także dla przedsiębiorstwa Jet Airways.
- (15) W tabeli 3 przedstawiono ruch głównych przedsiębiorstw lotniczych prowadzących działalność w porcie lotniczym Bruxelles-National w latach 2012–2015.

Tabela 3

Główne przedsiębiorstwa lotnicze obsługujące połączenia z portu lotniczego Bruxelles-National (w latach 2012–2015)

	Liczba pasażerów odlatujących (w tym pasażerów tranzytowych i transferowych)	
	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
	Liczba pasażerów odlatujących (w tym pasażerów tranzytowych i transferowych)	
	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) Od lutego 2014 r. w porcie lotniczym Bruxelles-National działają tanie linie lotnicze Ryanair i Vueling. Po rozpoczęciu korzystania z portu lotniczego Bruxelles-National przedsiębiorstwo Ryanair uruchomiło w nim dziewięć połączeń, tworząc swoją drugą – po porcie lotniczym Charleroi – bazę w Belgii.

2.1.2. Obsługa i własność infrastruktury portu lotniczego – przedsiębiorstwo BAC

- (17) Od 2004 r. zarządzaniem portem lotniczym Bruxelles-National zajmuje się przedsiębiorstwo BAC zgodnie z zarządzeniem królewskim z dnia 27 maja 2004 r. ⁽³⁾ (zwanym dalej „zarządzeniem królewskim z dnia 27 maja 2004 r.”). Przedsiębiorstwo BAC jest również właścicielem obiektów portu lotniczego.
- (18) Przedsiębiorstwo BAC jest następcą spółki akcyjnej prawa publicznego o nazwie Brussels International Airport Company (BIAC).
- (19) Przedsiębiorstwo BAC jest spółką prywatną. 75 % akcji przedsiębiorstwa BAC należy do inwestorów prywatnych: 38,99 % do kanadyjskiego funduszu emerytalno-rentowego ⁽⁴⁾, a 36,01 % do grupy australijskiej ⁽⁵⁾. Pozostałe akcje (25 %) należą do państwa belgijskiego. W skład zarządu wchodzi 11 członków, z których czterech, w tym prezes zarządu, mianuje państwo belgijskie.

2.1.3. Ramy regulacyjne dotyczące zarządzania portem lotniczym Bruxelles-National

- (20) Zgodnie z art. 6 § 1 pkt X ppkt 7 ustawy specjalnej z dnia 8 sierpnia 1980 r. o reformach instytucjonalnych ⁽⁶⁾ kompetencje w zakresie wyposażenia i obsługi portów lotniczych powierza się regionom, przy czym wyjątek stanowi port lotniczy Bruxelles-National, którego obsługa wchodzi w zakres kompetencji państwa federalnego.
- (21) W rozdziale IV zarządzenia królewskiego z dnia 27 maja 2004 r. określono warunki obsługi obiektów portu lotniczego Bruxelles-National. Zależy ona od wcześniejszego przyznania – na mocy zarządzenia królewskiego – indywidualnej koncesji na czas nieokreślony. Art. 30 zarządzenia królewskiego z dnia 27 maja 2004 r. stanowi, że posiadacz koncesji musi w szczególności:

„1. utrzymywać i rozwijać obiekty portu lotniczego w warunkach akceptowalnych pod względem gospodarczym w celu zapewnienia ochrony osób i bezpieczeństwa obiektów portu lotniczego, ciągłej certyfikacji obiektów portu lotniczego, wystarczającej przepustowości, uwzględniając zmieniający się popyt i międzynarodową rolę portu lotniczego Bruxelles-National, a także wysokiej jakości”;

- (22) Koncesję dotyczącą portu lotniczego Bruxelles-National przyznano przedsiębiorstwu B.I.A.C. (które zostało przekształcone w 2013 r. w przedsiębiorstwo BAC) na mocy zarządzenia królewskiego z dnia 21 czerwca 2004 r. ⁽⁷⁾ (zwanego dalej „zarządzeniem królewskim z dnia 21 czerwca 2004 r.”). Art. 4 pkt 4 wspomnianego zarządzenia królewskiego stanowi, że posiadacz koncesji zapewnia „[...] utrzymanie bezpieczeństwa i ochrony na ziemi, z wyłączeniem zadań należących do kompetencji policji i inspekcji lotniczej, a także zadań wojskowych”. Art. 7 pkt 1 stanowi, że posiadacz koncesji „musi utrzymywać i rozwijać obiekty portu lotniczego [...] w sposób zapewniający bezpieczeństwo i ochronę osób i obiektów portu lotniczego [...]”.
- (23) W porcie lotniczym Bruxelles-National prowadzona jest „działalność regulowana”, z której dochód, który może pobierać posiadacz koncesji dotyczącej portu lotniczego (w niniejszej sprawie przedsiębiorstwo BAC), podlega kontroli zgodnie z formułą kontroli taryfowej w celu ograniczenia zmian dochodów uzyskiwanych za jednostkę ruchu lotniczego z tytułu tej działalności ⁽⁸⁾. Przedmiotem działalności regulowanej są:
- lądowania i starty samolotów;
 - postój samolotów;
 - korzystanie przez pasażerów z udostępnionych im obiektów portu lotniczego;
 - zaopatrywanie samolotów w paliwo przy użyciu scentralizowanej infrastruktury;
 - usługi mające na celu zapewnienie ochrony pasażerów i bezpieczeństwa obiektów portu lotniczego.

⁽³⁾ Zarządzenie królewskie z dnia 27 maja 2004 r. w sprawie przekształcenia przedsiębiorstwa Brussels International Airport Company w spółkę akcyjną prawa prywatnego i w sprawie obiektów portu lotniczego (belgijski dziennik urzędowy z dnia 24 czerwca 2004 r., s. 51750).

⁽⁴⁾ Ontario Teachers' Pension Plan.

⁽⁵⁾ M&P Airports za pośrednictwem Macquarie European Infrastructure Fund I i Macquarie European Infrastructure Fund III.

⁽⁶⁾ Ustawa specjalna z dnia 8 sierpnia 1980 r. o reformach instytucjonalnych (belgijski dziennik urzędowy z dnia 15 sierpnia 1980 r., s. 9434).

⁽⁷⁾ Zarządzenie królewskie z dnia 21 czerwca 2004 r. w sprawie przyznania koncesji dotyczącej portu lotniczego Bruxelles-National spółce akcyjnej B.I.A.C. (belgijski dziennik urzędowy z dnia 15 lipca 2004 r., s. 55640).

⁽⁸⁾ Art. 1 pkt 12 i art. 30 pkt 7 zarządzenia królewskiego z dnia 27 maja 2004 r.

- (24) W art. 30 pkt 7 zarządzenia królewskiego z dnia 27 maja 2004 r. przewidziano, że system taryfowy, który stanowi spójny zestaw opłat lotniskowych ⁽⁹⁾, oraz formułę kontroli taryfowej, o której mowa w motywie 23, ustala posiadacz koncesji po konsultacji z organizacjami reprezentującymi użytkowników. Formuła kontroli taryfowej ma ograniczać zmiany dochodów, które posiadacz koncesji może pobierać za jednostkę ruchu z tytułu działalności regulowanej.
- (25) Ponadto art. 42 zarządzenia królewskiego z dnia 21 czerwca 2004 r. stanowi, że formułę kontroli taryfowej i system taryfowy, o których mowa w art. 30 pkt 7 zarządzenia królewskiego z dnia 27 maja 2004 r., ustala się w taki sposób, aby:

- „1. odzwierciedlić całkowite koszty regulowane na podstawie wyników modelu kosztów ABC;
2. zapewnić sprawiedliwą marżę zysku stanowiącą wynagrodzenie z tytułu zainwestowanego kapitału w celu zapewnienia w szczególności rozwoju obiektów portu lotniczego [...];
3. dostosować taryfy opłat lotniskowych z tytułu działalności regulowanej do poziomu praktyk taryfowych portów lotniczych odniesienia na podstawie wyników modelu taryfowego odniesienia”.

Art. 43 zarządzenia królewskiego z dnia 21 czerwca 2004 r. stanowi, że system taryfowy, formułę kontroli taryfowej i ich coroczne zmiany ustala przedsiębiorstwo BAC po konsultacji z użytkownikami portu lotniczego na okres regulacyjny, który wyznaczono na pięć lat (od dnia 1 kwietnia roku „n” do dnia 31 marca roku „n + 5”). Jeżeli żaden użytkownik portu lotniczego nie zgłosi uzasadnionego sprzeciwu wobec propozycji taryfowej przedstawionej przez przedsiębiorstwo BAC, strony osiągają porozumienie dotyczące systemu taryfowego i formuły kontroli taryfowej zgodnie z art. 55 § 1 zarządzenia królewskiego z dnia 21 czerwca 2004 r. Jeżeli co najmniej dwa przedsiębiorstwa niepowiązane, z których każde odpowiada za co najmniej 1 % operacji lotniczych rocznie albo 1 % pasażerów rocznie oraz które łącznie odpowiadają za co najmniej 25 % operacji lotniczych rocznie albo 25 % pasażerów w ostatnim roku kalendarzowym poprzedzającym konsultację z użytkownikami portu lotniczego, odrzuca formułę kontroli taryfowej lub system taryfowy, mogą wnieść uzasadnioną skargę do organu ds. regulacji gospodarczej. Organ ds. regulacji gospodarczej może wówczas zatwierdzić formułę kontroli taryfowej i system taryfowy lub zażądać pewnych dostosowań lub zmian formuły kontroli taryfowej lub systemu taryfowego. Formuła kontroli taryfowej i system taryfowy są następnie przedmiotem decyzji ministra właściwego do spraw żeglugi powietrznej przed opublikowaniem w belgijskim dzienniku urzędowym. Opłatę za ochronę, o której mowa w motywie 26, ustala się zgodnie z tą samą procedurą ⁽¹⁰⁾.

- (26) Jak uściślono w motywie 23 lit. e) niniejszej decyzji, usługi mające na celu zapewnienie ochrony pasażerów i bezpieczeństwa obiektów portu lotniczego stanowią działalność regulowaną. W celu sfinansowania tych usług przedsiębiorstwo BAC nakłada na przedsiębiorstwa lotnicze obowiązek wnoszenia opłaty za ochronę (*ang. security charge*) każdego pasażera odlatującego z portu lotniczego Bruxelles-National.

Tabela 4

Kwota opłaty za ochronę w latach 2013–2017

Okres	Kwota opłaty za ochronę (za pasażera odlatującego)
1 stycznia 2013 r. – 31 marca 2013 r.	6,39 EUR
1 kwietnia 2013 r. – 31 marca 2014 r.	6,62 EUR
1 kwietnia 2014 r. – 31 marca 2015 r.	6,71 EUR
1 kwietnia 2015 r. – 31 marca 2016 r.	6,73 EUR
1 kwietnia 2016 r. – 31 marca 2017 r.	6,19 EUR

- (27) W przedmiotowym okresie przedsiębiorstwo BAC stosowało jedną kwotę opłaty z tytułu ochrony za pasażera odlatującego, bez rozróżnienia według rodzaju pasażera (pasażer, który rozpoczyna trasę ATS w porcie lotniczym Bruxelles-National, pasażer transferowy lub pasażer tranzytowy).

⁽⁹⁾ Art. 35 § 1 zarządzenia królewskiego z dnia 27 maja 2004 r.

⁽¹⁰⁾ Odpowiedź z dnia 12 marca 2015 r. na wezwanie do udzielenia informacji z dnia 10 lutego 2015 r. (odpowiedź na pytanie 5 b).

2.2. Zarządzenie królewskie z dnia 7 stycznia 2014 r.

- (28) Środek będący przedmiotem niniejszej decyzji polega na przyznaniu – na podstawie zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. ⁽¹⁾ (zwanego dalej „zarządzeniem królewskim z dnia 7 stycznia 2014 r.”) – dotacji na rzecz różnych przedsiębiorstw lotniczych, przy czym dotacje te pochodzą ze środków otrzymanych przez przedsiębiorstwo BAC od belgijskiego rządu federalnego i są poddawane redystrybucji zgodnie z zasadami określonymi we wspomnianym zarządzeniu królewskim.
- (29) Na podstawie art. 1 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. przedsiębiorstwu BAC przyznano dotację w wysokości 19 000 000 EUR rocznie na wsparcie infrastruktury związanej z ochroną, tj. ogółu działań mających na celu zapewnienie ochrony pasażerów i obiektów portu lotniczego, takich jak kontrola pasażerów i ich bagaży przy wejściu do strefy zastrzeżonej portu lotniczego w celu wykrycia ewentualnych materiałów wybuchowych, broni lub wszelkich innych niebezpiecznych przedmiotów. Dotację tę przyznano na lata budżetowe 2014, 2015 i 2016. Jest ona wypłacana corocznie na rachunek przedsiębiorstwa BAC najpóźniej w dniu 31 marca każdego roku.
- (30) Na podstawie art. 2 pkt 1 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. przedsiębiorstwo BAC dokonuje redystrybucji na rzecz użytkowników portu lotniczego Bruxelles-National ⁽²⁾, którzy przewieźli ponad 400 000 pasażerów odlatujących od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia 2012 r., nie uwzględniając pasażerów tranzytowych i transferowych, dotacji, o której mowa w art. 1 wspomnianego zarządzenia królewskiego, w kwocie odpowiadającej części kwoty uiszczanej przez nich z tytułu usług mających na celu zapewnienie ochrony pasażerów i ochrony obiektów portu lotniczego w poprzednim roku.
- (31) Art. 2 pkt 2 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. stanowi, że kwotę wypłacaną każdemu użytkownikowi spełniającemu warunki określone w art. 2 pkt 1 wspomnianego zarządzenia królewskiego „oblicza się co roku na podstawie liczby pasażerów odlatujących, w tym pasażerów tranzytowych i transferowych, w latach 2013, 2014 i 2015; powyżej 400 000. pasażera rocznie, użytkownik jest zwolniony – w latach 2013, 2014 i 2015 – z opłaty za usługi mające na celu zapewnienie ochrony pasażerów i ochrony obiektów portu lotniczego, w maksymalnej łącznej rocznej kwocie dziewiętnastu milionów euro (19 000 000 EUR)”.
- (32) Art. 4 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. stanowi, że ten środek budżetowy zostanie poddany ocenie w 2015 r., aby umożliwić jego dostosowanie przed rozpoczęciem nowego okresu taryfowego 2016–2021. Okres taryfowy, o którym mowa w tym przepisie, odpowiada pięcioletniemu okresowi regulowania taryf opłat lotniskowych w porcie lotniczym Bruxelles-National zgodnie z art. 43 zarządzenia królewskiego z dnia 21 czerwca 2004 r.
- (33) Zarządzenie królewskie z dnia 7 stycznia 2014 r. stanowi, że wchodzi ono w życie z dniem 1 stycznia 2013 r.

2.3. Płatności dokonane na podstawie zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r.

- (34) Wbrew dyspozycji art. 2 pkt 1 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. („[...] przedsiębiorstwo BAC dokonuje redystrybucji na rzecz użytkowników portu lotniczego Bruxelles-National [...] dotacji określonej w art. 1 [...]”) Belgia dokonała bezpośrednio płatności należnych przedsiębiorstwom lotniczym, bez pośrednictwa przedsiębiorstwa BAC.
- (35) Zdaniem Belgii przedsiębiorstwo BAC zwróciło się wyraźnie do władz belgijskich – w piśmie z dnia 8 lipca 2014 r. – o wpłatę kwot bezpośrednio na rachunki bankowe przedsiębiorstw lotniczych będących beneficjentami w celu ułatwienia administracyjnego wdrożenia zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r.
- (36) W dniu 12 września 2014 r. Rada Ministrów przyjęła do wiadomości wolę przedsiębiorstwa BAC wyrażoną w piśmie z dnia 8 lipca 2014 r. i zatwierdziła uproszczenie proponowanej procedury, tj. bezpośrednią wypłatę odnośnych kwot na rachunki bankowe przedsiębiorstw lotniczych będących beneficjentami.
- (37) W dniu 22 września 2014 r. przedsiębiorstwa lotnicze spełniające kryteria przewidziane w zarządzeniu królewskim z dnia 7 stycznia 2014 r., tj. przedsiębiorstwa Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium i Thomas Cook Airlines Belgium, otrzymały odpowiednio 16 779 819 EUR, 2 143 621 EUR i 76 560 EUR za 2013 r.
- (38) Belgia przedstawiła szczegółowe wyliczenia tych kwot, wyjaśniając w ten sposób zasady stosowania zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. ⁽³⁾.
- (39) Belgia ustaliła przede wszystkim, że tylko trzy przedsiębiorstwa lotnicze, tj. Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium i Thomas Cook Airlines Belgium, kwalifikują się do uczestnictwa w mechanizmie, ponieważ żadne inne przedsiębiorstwo lotnicze nie przewiozło ponad 400 000 pasażerów odlatujących od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia 2012 r., nie uwzględniając pasażerów tranzytowych i transferowych.

⁽¹⁾ Zarządzenie królewskie z dnia 7 stycznia 2014 r. w sprawie przyznania dotacji przedsiębiorstwu Brussels Airport Company, posiadaczowi koncesji dotyczącej portu lotniczego Bruxelles-National, na wsparcie infrastruktury związanej z ochroną (belgijski dziennik urzędowy z dnia 23 kwietnia 2014 r., s. 34506).

⁽²⁾ Termin „użytkownicy portu lotniczego Bruxelles-National” oznacza w tym kontekście przedsiębiorstwa lotnicze obsługujące loty z tego portu lotniczego.

⁽³⁾ Odpowiedź z dnia 12 marca 2015 r. na wezwanie do udzielenia informacji z dnia 10 lutego 2015 r.

- (40) Kwoty należne każdemu z tych trzech przedsiębiorstw w 2014 r. obliczono na podstawie liczby pasażerów odlatujących przewiezionych przez każde z nich w każdym miesiącu 2013 r., w tym pasażerów transferowych i tranzytowych. W przypadku każdego przedsiębiorstwa określono miesiąc, w którym przekroczone próg 400 000 pasażerów odlatujących przewiezionych od dnia 1 stycznia 2013 r., oraz opłatę z tytułu ochrony obowiązującą w tym miesiącu. Następnie obliczono kwotę opłaty za ochronę należną od każdego przedsiębiorstwa w ujęciu miesięcznym za każdego przewiezionego pasażera, z wyjątkiem pierwszych 400 000 pasażerów przewiezionych od dnia 1 stycznia 2013 r. Kwota ta odpowiada dotacji, która byłaby należna przedsiębiorstwu lotniczemu na podstawie zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. w przypadku braku pułapu budżetowego.
- (41) W celu zachowania pułapu budżetowego w wysokości 19 000 000 EUR rocznie do każdej z trzech obliczonych w ten sposób kwot zastosowano zasadę proporcji, aby określić kwotę faktycznie należną każdemu przedsiębiorstwu lotniczemu za 2013 r.

2.4. Beneficjenci

- (42) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wskazała przedsiębiorstwa lotnicze spełniające kryteria określone w art. 2 pkt 1 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. jako jedynych potencjalnych beneficjentów środka, który może stanowić pomoc państwa będącą przedmiotem formalnego postępowania wyjaśniającego.

2.5. Zawieszenie stosowania zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r.

- (43) Po wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego Belgia postanowiła – w ramach środka ostrożności i bez uszczerbku dla swojego stanowiska w sprawie wstępnej oceny dokonanej przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania – o zawieszeniu wykonywania zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. od dnia 3 grudnia 2014 r. Belgia zobowiązała się nie dokonywać aż do odwołania żadnych dalszych wypłat pieniężnych na podstawie wspomnianego zarządzenia królewskiego. Zgodnie z informacjami, którymi dysponuje Komisja, Belgia wywiązała się z tego zobowiązania.

2.6. Zarządzenie królewskie z dnia 15 marca 2017 r.

- (44) W dniu 15 marca 2017 r. przyjęto zarządzenie królewskie⁽¹⁴⁾ (zwane dalej „zarządzeniem królewskim z dnia 15 marca 2017 r.”) mające na celu uchylene zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r.
- (45) Ponadto zgodnie z art. 2 zarządzenia królewskiego z dnia 15 marca 2017 r. dotacje przewidziane w uchylonym zarządzeniu królewskim i pobrane przez odnośne przedsiębiorstwa lotnicze w czasie, w którym obowiązywało, tj. od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 7 stycznia 2014 r., należy zwrócić belgijskim organom federalnym najpóźniej do dnia 31 marca 2017 r. Wspomniany artykuł stanowi również, że do kwot podlegających zwrotowi dolicza się odsetki naliczane od dnia, w którym pomoc została przekazana do dyspozycji beneficjenta, do dnia jej faktycznego odzyskania. Odsetki nalicza się zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004⁽¹⁵⁾. Belgia przekazała Komisji dokument potwierdzający, że przedsiębiorstwa Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium i Thomas Cook Airlines Belgium zwróciły wszystkie otrzymane dotacje wraz z odsetkami zgodnie z art. 2 zarządzenia królewskiego z dnia 15 marca 2017 r.

3. POWODY WSZCZĘCIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (46) W swojej decyzji o wszczęciu postępowania Komisja rozważyła przede wszystkim istnienie pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw lotniczych spełniających warunki określone w art. 2 pkt 1 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. Następnie poruszyła kwestię zgodności tej ewentualnej pomocy. Ponadto zbadała kwestię niezgodności tej ewentualnej pomocy z prawem i jej ewentualnego odzyskania.
- (47) Jeżeli chodzi o istnienie pomocy państwa, Komisja przeanalizowała przede wszystkim działalność beneficjentów przedmiotowego środka. Ponieważ użytkownicy portu lotniczego Bruxelles-National, na rzecz których przedsiębiorstwo BAC ma dokonać redystrybucji dotacji, są przedsiębiorstwami lotniczymi, Komisja uznała, że ich działalność ma charakter gospodarczy w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

⁽¹⁴⁾ Zarządzenie królewskie z dnia 15 marca 2017 r. uchylające zarządzenie królewskie z dnia 7 stycznia 2014 r. w sprawie przyznania dotacji przedsiębiorstwu Brussels Airport Company, posiadaczowi koncesji dotyczącej portu lotniczego Bruxelles-National, na wsparcie infrastruktury związanej z ochroną (belgijski dziennik urzędowy z dnia 24 marca 2017 r.).

⁽¹⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1). Zawiadomienie Komisji w sprawie bieżących stóp procentowych od zwracanej pomocy państwa oraz stóp referencyjnych/dyskontowych obowiązujących 28 państw członkowskich od dnia 1 stycznia 2014 r. (Opublikowano zgodnie z art. 10 rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. (Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1)) (Dz.U. C 2 z 7.1.2014, s. 7).

- (48) Jeżeli chodzi o obecność zasobów państwowych i możliwość przypisania środka państwu, Komisja zauważyła, że dotację przyznano na podstawie zarządzenia królewskiego i sfinansowano z budżetu Belgii, a dokładniej z budżetu federalnej służby publicznej ds. mobilności i transportu. Ponadto zgodnie z art. 2 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. przedsiębiorstwo BAC jest zobowiązane dokonać redystrybucji – na rzecz użytkowników portu lotniczego Bruxelles-National, którzy przewieźli ponad 400 000 pasażerów odlatujących (nie uwzględniając pasażerów tranzytowych i transferowych) od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia 2012 r. – dotacji, o której mowa w art. 1 wspomnianego zarządzenia królewskiego, zgodnie z zasadami określonymi w całości we wspomnianym zarządzeniu królewskim. Komisja uznała zatem, że środek polegający na dokonywaniu płatności na rzecz niektórych przedsiębiorstw lotniczych na podstawie art. 2 zarządzenia królewskiego można przypisać Belgii i że jest on finansowany z zasobów państwowych.
- (49) Jeśli chodzi o istnienie korzyści gospodarczej na rzecz przedsiębiorstw lotniczych, Komisja zauważyła, że zgodnie z art. 2 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. przedsiębiorstwo BAC nie mogło swobodnie utrzymywać bez zmian opłat pobieranych od przedsiębiorstw lotniczych po otrzymaniu dotacji przyznanej na mocy wspomnianego zarządzenia królewskiego, ale musiało zapewnić niektórym przedsiębiorstwom lotniczym możliwość korzystania ze skutków tej dotacji, co stanowi korzyść gospodarczą na rzecz wspomnianych przedsiębiorstw.
- (50) Komisja stwierdziła ponadto wstępnie, że środek ma charakter selektywny. Przynosi on korzyść wyłącznie przedsiębiorstwom lotniczym korzystającym z portu lotniczego Bruxelles-National i spełniającym szereg warunków dotyczących ruchu w porcie lotniczym Bruxelles-National w 2012 r. Zgodnie ze wstępną analizą Komisji kwalifikowalność przedsiębiorstw lotniczych do uczestnictwa w przedmiotowym mechanizmie opiera się na dyskryminujących kryteriach niezwiązanych z celem i charakterem środka, które faktycznie faworyzują trzy przedsiębiorstwa lotnicze, wykluczając jednocześnie w nieuzasadniony sposób wszystkich pozostałych użytkowników portu lotniczego Bruxelles-National.
- (51) Komisja stwierdziła wstępnie, że ta selektywna korzyść mogła doprowadzić do zakłóceń konkurencji na rynku wewnętrznym i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi, ponieważ mogła pozwolić przedmiotowym przedsiębiorstwom lotniczym na prowadzenie bardziej agresywnej polityki cenowej, a także na utrzymywanie lub sztuczne zwiększanie oferty świadczonych usług w porównaniu z normalnymi warunkami rynkowymi.
- (52) Komisja wstępnie stwierdziła, że dotacja otrzymaną przez przedsiębiorstwa lotnicze będące beneficjentami stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (53) Komisja stwierdziła ponadto w decyzji o wszczęciu postępowania, że nie istnieje podstawa prawna zwalniająca Belgię z obowiązku zgłoszenia tej pomocy zgodnie z art. 108 ust. 4 TFUE. Komisja zauważyła w szczególności, że przedmiotowe dotacje nie były objęte zakresem stosowania ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych⁽¹⁶⁾, ponieważ nie spełniały warunków określonych w rozdziale I tego rozporządzenia. Komisja uznała zatem, że środek może stanowić pomoc niezgodną z prawem, ponieważ zarządzenie królewskie z dnia 7 stycznia 2014 r. weszło w życie bez powiadomienia Komisji.
- (54) Ponadto Komisja wyraziła wątpliwości dotyczące zgodności ewentualnej pomocy z rynkiem wewnętrznym, w szczególności w świetle wytycznych Komisji dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych z dnia 4 kwietnia 2014 r. (zwanych dalej „wytycznymi lotniczymi”)⁽¹⁷⁾, które nie przewidują możliwości przyznania pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw lotniczych w odniesieniu do ich działalności w zakresie połączeń z portów lotniczych o przepływie przekraczającym 5 mln pasażerów rocznie, które nie znajdują się w regionach oddalonych⁽¹⁸⁾, takich jak port lotniczy Bruxelles-National.

4. UWAGI BELGII DOTYCZĄCE DECYZJI O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA

- (55) W dniu 15 stycznia 2015 r. Belgia przekazała Komisji swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania.

4.1. W przedmiocie istnienia pomocy państwa

- (56) Belgia przypomina przede wszystkim łączne warunki niezbędne, aby zakwalifikować środek jako pomoc państwa, w szczególności fakt, że 1) beneficjentem lub beneficjentami pomocy są przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE; 2) przedmiotowy środek musi zostać przyznany przy użyciu zasobów państwowych i musi istnieć możliwość przypisania go państwu; 3) środek musi wiązać się z przyznaniem beneficjentowi lub beneficjentom korzyści i korzyść ta musi być selektywna; oraz 4) przedmiotowy środek musi zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem i musi istnieć możliwość wpływu tego środka na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

⁽¹⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 800/2008 z dnia 6 sierpnia 2008 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze wspólnym rynkiem w zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu (ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych) (Dz.U. L 214 z 9.8.2008, s. 3).

⁽¹⁷⁾ Komunikat Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych (Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3).

⁽¹⁸⁾ Pkt 145 wytycznych lotniczych.

- (57) Belgia uściśla ponadto, że nie kwestionuje faktu, iż przedmiotowy środek można przypisać państwu i że może on ewentualnie wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (58) Belgia uważa natomiast, że nie jest to 1) dotacja przyznana przedsiębiorstwu prowadzącemu działalność gospodarczą ani 2) selektywna korzyść, co wystarczy, by wykluczyć wszelką możliwość uznania środka wprowadzonego zarządzeniem królewskim z dnia 7 stycznia 2014 r. za pomoc państwa.
- (59) Argumenty przedstawione przez Belgię na poparcie tych dwóch wniosków podsumowano w motywach 60–72.

4.1.1. W przedmiocie pojęć przedsiębiorstwa i działalności gospodarczej

- (60) Belgia zauważa, że pojęcie przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 TFUE obejmuje każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą, niezależnie od jego statusu prawnego i sposobu jego finansowania.
- (61) Podkreśla ponadto, że działalności prowadzonej w ramach wykonywania prerogatyw władzy publicznej nie uznaje się za „gospodarczą”.
- (62) Jeżeli chodzi o porty lotnicze, działalność taka obejmuje w szczególności działania związane z ochroną i kontrolą ruchu lotniczego oraz działania policji.
- (63) Zdaniem Belgii z powyższego wynika, że działania związane z ochroną w portach lotniczych nie stanowią działalności gospodarczej w rozumieniu prawa konkurencji, a ich finansowanie nie stanowi w związku z tym pomocy państwa.
- (64) W tym zakresie Belgia uważa, że podmiot może łączyć wykonywanie prerogatyw władzy publicznej z wykonywaniem niektórych rodzajów działalności gospodarczej i że w związku z tym podmiot ten podlega zasadom pomocy państwa wyłącznie w przedmiocie prowadzonej działalności gospodarczej.
- (65) Belgia uważa, że finansowanie usług związanych z ochroną portu lotniczego wprowadzone na mocy zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. nie stanowi pomocy państwa w zakresie, w jakim takie działania wchodzą w zakres wykonywania prerogatyw władzy publicznej.

4.1.2. W przedmiocie istnienia selektywnej korzyści

- (66) Belgia uważa ponadto, że przedmiotowy środek nie prowadzi do przyznania beneficjentom żadnej korzyści w rozumieniu zasad pomocy państwa.
- (67) Ścisłej rzecz ujmując, odnosi się do faktu, że istnienie korzyści należy ustalić poprzez porównanie sytuacji będącej przedmiotem postępowania z normalną sytuacją.
- (68) W związku z tym aby ocenić istnienie korzyści w niniejszej sprawie w rozumieniu zasad pomocy państwa, zdaniem Belgii należy porównać środek będący przedmiotem niniejszego postępowania z porównywalną sytuacją w Belgii w celu sprawdzenia, czy kwestionowany środek prowadzi do przyznania takiej korzyści przedsiębiorstwom lotniczym będącym beneficjentami.
- (69) Belgia uściśla, że do chwili przyjęcia przedmiotowego środka jedynie port lotniczy Bruxelles-National pobierał od swoich użytkowników opłatę pokrywającą koszty ochrony wynikające z korzystania przez nich z portu lotniczego, bez interwencji publicznej. Kwestia ta odróżnia sytuację portu lotniczego Bruxelles-National od sytuacji pozostałych portów lotniczych położonych w Regionie Walońskim i Regionie Flamandzkim, w przypadku których wszystkie koszty związane z usługami w zakresie ochrony i bezpieczeństwa portu lotniczego ponoszą odnośne regiony. Belgia odnosi się do decyzji Komisji z dnia 1 października 2014 r. w sprawie pomocy państwa wdrożonej przez Belgię na rzecz portu lotniczego Charleroi i przedsiębiorstwa Ryanair⁽¹⁹⁾ (zwanej dalej „decyzją w sprawie Charleroi”), a w szczególności jej motywów 269 i 270.
- (70) Zdaniem Belgii z motywów tych wynika, że nie wydaje się, by w Belgii cena rynkowa usług portu lotniczego pobierana od przedsiębiorstw lotniczych obejmowała całkowite koszty związane z ochroną portów lotniczych. W tym zakresie uważa, że Komisja w decyzji w sprawie Charleroi nie uznała tego faktu za pomoc państwa.

⁽¹⁹⁾ Decyzja Komisji (UE) 2016/2069 z dnia 1 października 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.14093 (C 76/2002) wdrożonej przez Belgię na rzecz Brussels South Charleroi Airport i Ryanair (Dz.U. L 325 z 30.11.2016, s. 63).

4.1.3. W przedmiocie progu 400 000 pasażerów rocznie i jego wpływu na selektywność środka

- (71) Jeżeli chodzi o próg 400 000 pasażerów, Belgia odnosi się głównie do swojego pisma z dnia 2 kwietnia 2014 r., w którym przed wszczęciem formalnego postępowania wyjaśniającego przedstawiła swoje argumenty dotyczące zasadności tego progu, które to argumenty podsumowano w pkt 46–49 decyzji o wszczęciu postępowania. Belgia dodaje do tych argumentów, że „celem było zachęcenie przedsiębiorstw lotniczych do rozwoju w Brukseli w zamian za rekompensatę z tytułu obniżenia kosztów ochrony w związku ze wzrostem liczby pasażerów”.
- (72) Ponadto – opierając się na klauzuli okresowej oceny mechanizmu przewidzianej w art. 4 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. – Belgia przedstawia hipotezę odpowiedniego przedłużenia środka na dodatkowy trzyletni okres, tj. z korzyścią dla przedsiębiorstw lotniczych, które w 2015 r. przewiozą ponad 400 000 pasażerów odlatujących. Belgia wnioskuję na tej podstawie, że mechanizm stanowi zachętę, ponieważ może skutkować zmianą układu listy beneficjentów co trzy lata w przypadku wszystkich stron, które podczas odbywającej się co trzy lata oceny przekroczyły próg 400 000 pasażerów.

4.2. W przedmiocie zgodności ewentualnej pomocy

- (73) Ponieważ Belgia uważa, że środek wprowadzony na mocy zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. nie stanowi pomocy państwa, nie uznaje za zasadne wskazania podstawy prawnej uznania przedmiotowego środka za zgodny z rynkiem wewnętrznym i wykazania spełnienia warunków zgodności.

4.3. W przedmiocie zgodności ewentualnej pomocy z prawem i jej odzyskania

- (74) Belgia podnosi argument bezzasadności analizy kwestii, czy przedmiotowy środek zgłoszono Komisji Europejskiej zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE.
- (75) Uznaje tym samym, że kwestia, czy wspomniany środek podlega odzyskaniu, również nie jest istotna.

5. UWAGI ZAINTERESOWANYCH OSÓB TRZECICH

5.1. Uwagi przedsiębiorstwa Ryanair

- (76) W dniu 13 lutego 2015 r. przedsiębiorstwo Ryanair przekazało Komisji swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania.

5.1.1. W przedmiocie ewentualnego nakazu zawieszenia pomocy

- (77) Przedsiębiorstwo Ryanair podziela wstępne wnioski Komisji dotyczące istnienia pomocy państwa i zwraca się do Komisji o nakazanie Belgii zawieszenia przedmiotowego środka.
- (78) Zdaniem przedsiębiorstwa Ryanair sam cel środka jest wyraźnie antykonkurencyjny, ponieważ środek ten ma na celu zakłócenie konkurencji poprzez osłabienie pozostałych przedsiębiorstw lotniczych, w szczególności tanich linii lotniczych, działających w porcie lotniczym Bruxelles-National.
- (79) Ponadto przedsiębiorstwo Ryanair uważa, że beneficjenci środka (w szczególności przedsiębiorstwa Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium i Thomas Cook Airlines Belgium) wykorzystywali go do wzmocnienia istniejącego wcześniej partnerstwa strategicznego, którego celem było stawienie czoła wszystkim skutecznym konkurentom, takim jak przedsiębiorstwa Ryanair i Vueling, w obrębie węzła transportowego Bruxelles-National.

5.1.2. W przedmiocie struktury środka i charakteru umożliwiającego uznanie go za pomoc państwa

- (80) Po pierwsze, przedsiębiorstwo Ryanair zgadza się ze wstępnymi wnioskami Komisji dotyczącymi arbitralnego charakteru progu 400 000 pasażerów, który przedsiębiorstwo Ryanair uważa za pozbawiony logiki gospodarczej.
- (81) Po drugie, przedsiębiorstwo Ryanair podkreśla, że przedsiębiorstwa lotnicze kwalifikujące się do uczestnictwa w mechanizmie wybiera się na podstawie kryterium, które wyklucza pasażerów transferowych i tranzytowych, podczas gdy kwoty należne każdemu beneficjentowi obejmują te kategorie pasażerów. Przedsiębiorstwo Ryanair uważa to za niespójność i zakłada, że wywołane przez środek różnice w traktowaniu pasażerów tranzytowych i transferowych można logicznie wytłumaczyć dążeniem Belgii do utrzymania przedsiębiorstw spoza Belgii poza zakresem stosowania środka.

- (82) Ponadto przedsiębiorstwo Ryanair zgadza się ze wstępną analizą Komisji, zgodnie z którą wybór roku 2012 jako roku odniesienia do celów ustalenia beneficjentów środka jest arbitralny. Przedsiębiorstwo Ryanair zauważa, że nie jest to jedyny rok, w odniesieniu do którego dane były dostępne, ponieważ przedsiębiorstwo BAC co miesiąc publikuje na swojej stronie internetowej dane dotyczące ruchu pasażerskiego za poprzedni miesiąc.

5.1.3. *W przedmiocie niezgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym*

- (83) Przedsiębiorstwo Ryanair uważa, że pomocy nie można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym, ponieważ narusza ona zasady swobody świadczenia usług. Zdaniem przedsiębiorstwa Ryanair pomoc sprzyja usługom oferowanym przez kilka starannie wybranych belgijskich przedsiębiorstw lotniczych. Przedsiębiorstwo Ryanair podkreśla, że żadnego dużego belgijskiego przedsiębiorstwa lotniczego nie wykluczono z listy beneficjentów, a belgijski minister transportu sam przyznał, że celem środka jest wsparcie krajowych przedsiębiorstw lotniczych.
- (84) Ponadto przedsiębiorstwo Ryanair informuje o skierowanych przeciwko niemu wypowiedziach ówczesnego rządu belgijskiego, który zdaniem przedsiębiorstwa Ryanair był przeciwny prowadzeniu przez nie działalności w porcie lotniczym Bruxelles-National i chciał poprzez tę antykonkurencyjną pomoc zniechęcić wszystkie tanie linie lotnicze oferujące połączenia z tego portu lotniczego do oferowania jakichkolwiek nowych usług.

5.1.4. *W przedmiocie trudnej sytuacji finansowej przedsiębiorstwa Brussels Airlines*

- (85) Przedsiębiorstwo Ryanair zauważa, że przedsiębiorstwo Brussels Airlines od 2009 r. co roku odnotowuje straty operacyjne. Jego zdaniem bez interwencji Belgii przedsiębiorstwo Brussels Airlines prawdopodobnie zostałoby wykluczone z rynku w perspektywie krótko- lub średnioterminowej. Zdaniem przedsiębiorstwa Ryanair sytuacja była tak krytyczna, że przedsiębiorstwo Brussels Airlines natychmiast uwzględniło oczekiwaną pomoc w rocznym sprawozdaniu finansowym za 2013 r., chociaż jego prawo do otrzymania tej kwoty było jeszcze niepewne.
- (86) Przedsiębiorstwo Ryanair zwraca się do Komisji o wykorzystanie „wszelkich uprawnień na mocy rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999”⁽²⁰⁾ zastąpionego rozporządzeniem Rady (UE) 2015/1589⁽²¹⁾ w celu zażądania szczegółowych i aktualnych informacji finansowych dotyczących sprawozdań finansowych przedsiębiorstw Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium i Thomas Cook Airlines Belgium za lata 2012, 2013 i 2014. Przedsiębiorstwo Ryanair zwraca się do Komisji również o sprawdzenie, w jaki sposób pomoc odzwierciedlono w sprawozdaniach finansowych beneficjentów, aby ustalić, czy wspomniani beneficjenci są przedsiębiorstwami znajdującymi się w trudnej sytuacji w rozumieniu wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzacji w wersji mającej zastosowanie w momencie zaistnienia okoliczności faktycznych.

5.2. Uwagi grupy International Airlines Group (IAG)

- (87) W dniu 16 lutego 2015 r. grupa IAG przekazała Komisji swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania.

5.2.1. *W przedmiocie możliwości przypisania środka państwu*

- (88) Zdaniem grupy IAG nie ulega wątpliwości, że Belgia zatwierdziła środek zarządzeniem królewskim z dnia 7 stycznia 2014 r. i że opiera się on na zasobach państwowych, w szczególności na budżecie „federalnej służby publicznej ds. mobilności i transportu”. Grupa IAG podkreśla także, że rola przedsiębiorstwa BAC w zarządzaniu tymi zasobami i ich podziale ogranicza się do stosowania decyzji państwa belgijskiego, ponieważ zasady podziału środków finansowych otrzymanych od państwa przez przedsiębiorstwo BAC określono w całości w przepisach wspomnianego zarządzenia królewskiego. Zdaniem grupy IAG fakt, że przedsiębiorstwo BAC jest prywatnym podmiotem gospodarczym, nie podważa zatem obecności zasobów państwowych i możliwości przypisania środka państwu.

5.2.2. *W przedmiocie istnienia selektywnej korzyści na rzecz przedsiębiorstw lotniczych*

- (89) Grupa IAG przypomina, że przedsiębiorstwa lotnicze, które nie prowadziły działalności w 2012 r., są automatycznie wyłączone z zakresu stosowania zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. Jej zdaniem chociaż środek przedstawia się jako mający powszechne zastosowanie do wszystkich użytkowników portu lotniczego Bruxelles-National, opracowano go w taki sposób, aby mógł mieć zastosowanie wyłącznie do niewielkiej części przedsiębiorstw lotniczych.

5.2.3. *W przedmiocie aspektów dotyczących pasażerów tranzytowych i transferowych*

- (90) Grupa IAG odnosi się do jednego ze stwierdzeń Belgii dotyczącego selektywności środka, zgodnie z którym w przeciwieństwie do portu lotniczego Bruxelles-National wiele europejskich portów lotniczych nie zwalnia pasażerów tranzytowych i transferowych z opłat za ochronę. Grupa IAG uściśliła to stwierdzenie, opierając się na różnych przykładach dużych europejskich portów lotniczych.

⁽²⁰⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1).

⁽²¹⁾ Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 9).

- (91) Ponadto grupa IAG zauważa, że w związku ze stratami odnotowanymi przez przedsiębiorstwo Brussels Airlines w ostatnich latach przedsiębiorstwo Lufthansa postanowiło odroczyć do 2017 r. decyzję o nabyciu wszystkich akcji przedsiębiorstwa Brussels Airlines, chociaż decyzję tę przewidziano pierwotnie na 2014 r. Zdaniem grupy IAG można uznać, że przedsiębiorstwo Lufthansa nie nabędzie przedsiębiorstwa Brussels Airlines, dopóki nie poprawi ono swojego rachunku zysków i strat, w tym dzięki środkom publicznym.

5.3. Uwagi przedsiębiorstwa Brussels Airlines

- (92) W dniu 23 lutego 2015 r. przedsiębiorstwo Brussels Airlines przekazało Komisji swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania.
- (93) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines uważa, że przedmiotowy środek nie stanowi pomocy państwa, ponieważ dotyczy finansowania działalności pozagospodarczej, a w każdym razie nie zapewnia selektywnej korzyści beneficjentom dotacji.
- (94) Dodatkowo przedsiębiorstwo Brussels Airlines uważa, że środek należy uznać za zgodny z rynkiem wewnętrznym przed wejściem w życie wytycznych lotniczych.

5.3.1. Pojęcia przedsiębiorstwa i działalności gospodarczej

- (95) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines uważa, że dotacja przyznana na podstawie zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. dotyczy działalności pozagospodarczej, w odniesieniu do której przewidziano częściową rekompensatę finansową.
- (96) Na poparcie tej analizy przedsiębiorstwo Brussels Airlines odnosi się do decyzji o rozszerzeniu postępowania wyjaśniającego z dnia 21 marca 2012 r. w sprawie SA.14093 (C76/2002) *Korzyści przyznane przez Region Waloński portowi lotniczemu Brussels South Charleroi Airport oraz przedsiębiorstwu lotniczemu Ryanair* ⁽²²⁾.
- (97) Zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines przedsiębiorstwa lotnicze prowadzące działalność w porcie lotniczym Charleroi nie uiszczają opłat za bezpieczeństwo na rzecz tego portu lotniczego i zgodnie ze wspomnianą decyzją Komisji z dnia 21 marca 2012 r. nie oznacza to pomocy państwa. Ponadto przedsiębiorstwo Brussels Airlines zauważa, że we wspomnianej wyżej decyzji w sprawie Charleroi, która zakończyła formalne postępowanie wyjaśniające rozszerzone decyzją z dnia 21 marca 2012 r., zdaniem ministra Regionu Walońskiego zatwierdzono rekompensaty finansowe z tytułu ochrony przyznane przez Region Waloński na rzecz portu lotniczego Charleroi, a w związku z tym – zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines – na rzecz tamtejszych operatorów.

5.3.2. Selektywna korzyść

- (98) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines wskazuje pkt 44 decyzji o wszczęciu postępowania, w którym Komisja stwierdziła, że środek jest selektywny z trzech powodów: 1) środek przynosi korzyści wyłącznie przedsiębiorstwom lotniczym, wykluczając przedsiębiorstwa świadczące usługi w zakresie innych rodzajów transportu pasażerskiego; 2) środek przynosi korzyści przedsiębiorstwom lotniczym korzystającym z portu lotniczego Bruxelles-National; oraz 3) środek przynosi korzyści przedsiębiorstwom lotniczym, które spełniają określone warunki dotyczące ruchu w porcie lotniczym Bruxelles-National.
- (99) Odnosząc się do pierwszego punktu, przedsiębiorstwo Brussels Airlines wyraża wątpliwości co do selektywności dotacji ze względu na fakt, że jest ona przyznawana wyłącznie przedsiębiorstwom lotniczym. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines uważa, że istnieją obiektywne powody, które wyjaśniają rozróżnienie pomiędzy ruchem lotniczym a pozostałymi rodzajami transportu pasażerskiego, związane z tym, że pozostałe rodzaje transportu pasażerskiego nie powodują tak wielu zagrożeń w zakresie bezpieczeństwa jak transport lotniczy.
- (100) Jeżeli chodzi o drugą kwestię, przedsiębiorstwo Brussels Airlines odnosi się do belgijskiego porządku prawnego, zgodnie z którym pomoc jest wypłacana wyłącznie przedsiębiorstwom, które prowadzą tranzyt przez port lotniczy Bruxelles-National. Regiony belgijskie odpowiadają za wyposażenie i obsługę publicznych portów lotniczych i lotnisk, z wyjątkiem portu lotniczego Bruxelles-National, który podlega kompetencji federalnej. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines wnioskuje na tej podstawie, że państwo federalne może udzielić tej dotacji tylko portowi lotniczemu Bruxelles-National, a nie pozostałym portom lotniczym.
- (101) Jeśli chodzi o trzeci punkt, przedsiębiorstwo Brussels Airlines wzywa Komisję do zwrócenia się do państwa federalnego, które przyjęło zarządzenie królewskie z dnia 7 stycznia 2014 r. Pragnie jednak wyjaśnić, że uważa, iż próg związany z liczbą pasażerów ma znaczenie w przypadku dotacji na usługi związane z bezpieczeństwem portów lotniczych, ponieważ koszty bezpieczeństwa w portach lotniczych wiążą się również z liczbą pasażerów.
- (102) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines uważa również, że wykorzystanie roku odniesienia 2012 wynika z faktu, iż jest to ostatni rok, w przypadku którego dostępne były dane liczbowe, kiedy Rada Ministrów zdecydowała o przyjęciu środka. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines uważa, że nie ulega wątpliwości, iż wybór punktu odniesienia zawsze pozostaje w pewnym stopniu arbitralny. Zgodnie z analizą przedsiębiorstwa Brussels Airlines nie wydaje się jednak, by przy wyborze roku odniesienia 2012 Belgia przekroczyła margines swobody przysługujący jej w tej kwestii.

⁽²²⁾ Dz.U. L 325 z 30.11.2016, s. 63.

- (103) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines stwierdza na tej podstawie, że środek nie przyznaje selektywnej korzyści.

5.3.3. Zgodność pomocy

- (104) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines przypomina, że gdyby Komisja stwierdziła jednak istnienie pomocy, pomoc ta była zgodna przynajmniej do dnia 4 kwietnia 2014 r., tj. daty wejścia w życie wytycznych lotniczych. W tym zakresie przedsiębiorstwo Brussels Airlines odnosi się do wspomnianej wyżej decyzji w sprawie Charleroi, w której Komisja przyjęła, że szereg środków przyznanych przez Region Waloński na rzecz operatora portu lotniczego Charleroi stanowiących selektywne dotacje na działalność gospodarczą portu lotniczego, a tym samym pomoc państwa niezgodną z prawem, było niezgodnych z rynkiem wewnętrznym dopiero od dnia wejścia w życie wytycznych lotniczych.
- (105) Oznacza to – zgodnie z analizą przedsiębiorstwa Brussels Airlines – że dotacje wypłacanych z tytułu usług związanych z bezpieczeństwem świadczonych przed tą datą nie można w żadnym wypadku odzyskać od przedsiębiorstw, które je otrzymały.

5.3.4. Wniosek

- (106) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines uważa, że przedmiotowy środek nie stanowi pomocy państwa, ponieważ nie stanowi dotacji na działalność gospodarczą oraz nie prowadzi do przyznania selektywnej korzyści. W każdym razie zauważa, że środek należy uznać za zgodny z rynkiem wewnętrznym przed wejściem w życie wytycznych lotniczych.

5.4. Uwagi innej zainteresowanej strony, która wniosła o zachowanie anonimowości

- (107) W dniu 26 lutego 2015 r. inna zainteresowana strona, która wniosła o zachowanie anonimowości (zwana dalej „zainteresowaną stroną, która wniosła o zachowanie anonimowości”), przekazała Komisji swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania.
- (108) Przynajmniej dla wszystkich zainteresowanych stron, która wniosła o zachowanie anonimowości, przypomina, że ustawa programowa z dnia 30 grudnia 2001 r. ⁽²³⁾ wyraźnie przewiduje ⁽²⁴⁾, iż opłaty lotniskowe pobierane przez przedsiębiorstwo BAC muszą być niedyskryminacyjne, przejrzyste i ustalane w oparciu o koszty.
- (109) Podkreśla następnie, że zarządzenie królewskie z dnia 7 stycznia 2014 r. pozostaje bez uszczerbku dla stosowania przepisów ustawy programowej, ponieważ jest ona normą wyższego rzędu niż zarządzenie królewskie.
- (110) Zainteresowana strona, która wniosła o zachowanie anonimowości, zauważa, że na podstawie ustawy programowej Belgia przyznała przedsiębiorstwu BAC koncesję umożliwiającą mu obsługę portu lotniczego Bruxelles-National. W związku z tym zdaniem zainteresowanej strony, która wniosła o zachowanie anonimowości, Belgia powinna zapewnić przestrzeganie warunków związanych z koncesją, a zatem niedyskryminacyjny charakter opłat lotniskowych. Zainteresowana strona, która wniosła o zachowanie anonimowości, uważa, że jeżeli przedsiębiorstwo BAC nie przestrzega wspomnianych warunków, Belgia może i musi zastosować odpowiednie środki zaradcze.
- (111) Zainteresowana strona, która wniosła o zachowanie anonimowości, powzięła zatem wątpliwości co do faktu, czy Belgia chciała udzielić wsparcia jednostronnemu belgijskiemu przedsiębiorstwu lotniczemu, nie naruszając regulacji gospodarczej, o której mowa w motywie 108, i zastanawia się w związku z tym, czy przedsiębiorstwo BAC ma zapewnić wszystkim przedsiębiorstwom lotniczym korzystającym z portu lotniczego Bruxelles-National takie samo obniżenie kosztów środków w zakresie ochrony.
- (112) Ponadto zainteresowana strona, która wniosła o zachowanie anonimowości, przypomina, że przedsiębiorstwo BAC i przedsiębiorstwa lotnicze zawarły na okres pięciu lat umowę dotyczącą systemu ustalania taryf i zasad kontroli taryf. Każda zmiana obowiązującej umowy wymaga przeprowadzenia nowych konsultacji z przedsiębiorstwami lotniczymi.
- (113) Zainteresowana strona, która wniosła o zachowanie anonimowości, stwierdza zatem na tej podstawie, że Belgia zakłada, iż przedsiębiorstwo BAC musi zapewnić wszystkim przedsiębiorstwom lotniczym niedyskryminacyjną obniżkę (tj. obniżyć w ujęciu ogólnym koszty związane ze środkami w zakresie ochrony). W przeciwnym razie byłaby to selektywna korzyść na rzecz niektórych przedsiębiorstw lotniczych, co stanowiłoby naruszenie art. 15 konwencji chicagowskiej ⁽²⁵⁾ oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE ⁽²⁶⁾.

⁽²³⁾ Belgijski dziennik urzędowy z dnia 31 grudnia 2001 r.

⁽²⁴⁾ W szczególności jej art. 158 §§ 1, 2 i 4.

⁽²⁵⁾ Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, Chicago, 7 grudnia 1944 r., Organizacja Narodów Zjednoczonych, Zbiór traktatów, tom 15, nr 102, art. 15.

⁽²⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11).

6. UWAGI BELGII DOTYCZĄCE UWAG ZAINTERESOWANYCH OSÓB TRZECICH

6.1. Uwagi dotyczące uwag przedsiębiorstwa Ryanair

- (114) Tytułem wstępu Belgia przypomina, że w swoich uwagach z dnia 16 stycznia 2015 r., a także w swojej odpowiedzi z dnia 12 marca 2015 r. na wezwanie do udzielenia informacji z dnia 10 lutego 2015 r. szczegółowo wyjaśniła, dlaczego kwestionowany środek nie stanowi pomocy państwa.
- (115) Ponadto Belgia uważa, że elementy przedstawione przez przedsiębiorstwo Ryanair w większym stopniu odzwierciedlają jej strategię handlową niż stanowią argumenty czysto prawne.

6.1.1. W przedmiocie wniosku o zawieszenie pomocy

- (116) Belgia przypomina, że w związku z wątpliwościami wyrażonymi przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania minister ds. mobilności postanowił – w ramach środka ostrożności i bez uszczerbku dla swojego stanowiska w sprawie wstępnej oceny dokonanej przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania – o zawieszeniu wykonywania zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r.

6.1.2. W przedmiocie istnienia pomocy państwa

- (117) Komentując argumenty przedsiębiorstwa Ryanair dotyczące istnienia pomocy państwa, w szczególności rzekomo arbitralny charakter progu 400 000 pasażerów rocznie, rzekomo niezwykle traktowanie pasażerów transferowych i tranzytowych w celu określenia beneficjentów pomocy i obliczenia kwoty pomocy oraz rzekomo arbitralny charakter wykorzystania roku 2012 jako roku odniesienia w celu wyboru beneficjentów pomocy, Belgia odsyła Komisję do swoich uwag z dnia 16 stycznia 2015 r. oraz do swojej odpowiedzi z dnia 12 marca 2015 r. na wezwanie do udzielenia informacji z dnia 10 lutego 2015 r.
- (118) Jeżeli chodzi o argumenty dotyczące roku 2012 jako roku odniesienia, zdaniem Belgii przedsiębiorstwo Ryanair nie uściśliło, że chociaż prawdą jest, iż dane liczbowe dotyczące ruchu za poprzedni miesiąc są publikowane co miesiąc na stronie internetowej przedsiębiorstwa BAC, są to tylko ogólne statystyki dotyczące liczby pasażerów odlatających, przylatujących, tranzytowych lub transferowych, bez podziału na przedsiębiorstwa lotnicze.
- (119) W odniesieniu do oświadczenia byłego sekretarza stanu ds. mobilności, na które powołuje się przedsiębiorstwo Ryanair, Belgia uważa, że oświadczenie to w żaden sposób nie wskazuje na istnienie pomocy państwa ani zresztą na istnienie jakiegokolwiek innego planu rządu belgijskiego mającego na celu przeciwdziałanie konkurencji ze strony przedsiębiorstwa Ryanair względem pozostałych przedsiębiorstw lotniczych.

6.1.3. W przedmiocie zgodności domniemanej pomocy z rynkiem wewnętrznym

- (120) W tym zakresie Belgia przypomina, że środek nie stanowi pomocy państwa, ponieważ obejmuje usługi, które nie mają charakteru gospodarczego, a dodatkowo nie przynosi korzyści swoim beneficjentom.
- (121) Na tej podstawie Belgia wnioskuje, że kwestia zgodności domniemanej pomocy państwa z rynkiem wewnętrznym jest w niniejszej sprawie bez znaczenia.

6.1.4. W przedmiocie wniosku o informacje finansowe dotyczące beneficjentów

- (122) W tym zakresie Belgia podkreśla, że przedmiotowy środek nie stanowi pomocy państwa, w związku z czym Komisja nie ma żadnego powodu, aby zwracać się o informacje finansowe do przedsiębiorstw Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium i Thomas Cook Airlines Belgium.
- (123) W każdym razie Belgia uważa, że w stosownych przypadkach do przedstawienia uwag należy wezwać trzy przedmiotowe przedsiębiorstwa lotnicze.

6.2. Uwagi dotyczące uwag grupy IAG

- (124) W uwagach dotyczących uwag grupy IAG Belgia odsyła Komisję do swoich uwag z dnia 16 stycznia 2015 r., a także do swojej odpowiedzi z dnia 12 marca 2015 r. na wezwanie do udzielenia informacji z dnia 10 lutego 2015 r., w których zdaniem Belgii szczegółowo wyjaśniła ona, dlaczego przedmiotowy środek nie stanowi pomocy państwa.

6.3. Uwagi dotyczące uwag przedsiębiorstwa Brussels Airlines

- (125) Belgia odnotowała uwagi przedstawione przez przedsiębiorstwo Brussels Airlines, w których stwierdza ono przede wszystkim, że przedmiotowy środek nie stanowi pomocy państwa. Belgia informuje Komisję, że zgadza się w tym zakresie ze wspomnianym wnioskiem przedsiębiorstwa Brussels Airlines.

6.4. Uwagi dotyczące uwag zainteresowanej strony, która wniosła o zachowanie anonimowości

- (126) Belgia odnosi się do swoich uwag z dnia 16 stycznia 2015 r., a także do swojej odpowiedzi z dnia 12 marca 2015 r. na wezwanie do udzielenia informacji z dnia 10 lutego 2015 r., w których zdaniem Belgii szczegółowo wyjaśniła ona, dlaczego przedmiotowy środek nie stanowi pomocy państwa.

7. OCENA

7.1. Istnienie pomocy państwa

- (127) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (128) Uznanie środka za pomoc państwa zakłada zatem, że spełnione są łącznie następujące warunki: 1) beneficjentami pomocy są przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE; 2) przedmiotowy środek przyznawany jest przy użyciu zasobów państwowych i można go przypisać państwu; 3) środek wiąże się z przyznaniem beneficjentom korzyści gospodarczej i korzyść ta musi być selektywna; 4) przedmiotowy środek zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem i może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi ⁽²⁷⁾.

7.1.1. Pojęcia przedsiębiorstwa i działalności gospodarczej

- (129) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE zasady pomocy państwa mają zastosowanie wyłącznie wówczas, gdy beneficjent jest „przedsiębiorstwem”. Pojęcie przedsiębiorstwa obejmuje każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą, niezależnie od jego statusu prawnego i sposobu finansowania ⁽²⁸⁾. Działalność gospodarczą stanowi wszelka działalność polegająca na oferowaniu dóbr lub usług na danym rynku ⁽²⁹⁾. Jak przypominała Komisja w pkt 34 wytycznych lotniczych, sklasyfikowanie podmiotu jako przedsiębiorstwa zawsze zależy od konkretnej działalności.
- (130) Zdaniem Belgii dotacja wypłacona na podstawie zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. finansuje usługi mające zapewnić ochronę pasażerów i obiektów portu lotniczego, w związku z czym nie wspiera działalności o charakterze gospodarczym. Belgia odnosi się do decyzji w sprawie Charleroi, w której Komisja uznała, że finansowanie przez Region Waloński niektórych rodzajów działalności w ramach prerogatyw władzy publicznej w porcie lotniczym Charleroi nie stanowi pomocy państwa, w szczególności z powodu pozagospodarczego charakteru tych rodzajów działalności. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines przedstawiło podobne argumenty.
- (131) Komisja nie kwestionuje faktu, że Belgia może ewentualnie przyznać przedsiębiorstwu BAC rekompensaty z tytułu działań w zakresie ochrony, które wykonuje w porcie lotniczym Bruxelles-National, przy czym takie rekompensaty nie muszą zostać uznane za pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa BAC. Przedmiotem niniejszego postępowania nie jest jednak dotacja wypłacona na rzecz przedsiębiorstwa BAC, lecz dotacja na rzecz przedsiębiorstw lotniczych.
- (132) W tym zakresie należy zauważyć, że w zarządzeniu królewskim z dnia 7 stycznia 2014 r. przewidziano, iż przedsiębiorstwo BAC ma przekazać całą otrzymaną dotację przedsiębiorstwom lotniczym, które w 2012 r. przewiozły ponad 400 000 pasażerów odlatujących. W związku z tym dotacja przewidziana w zarządzeniu królewskim z dnia 7 stycznia 2014 r. przynosi korzyści przedsiębiorstwom lotniczym, które w 2012 r. przewiozły ponad 400 000 pasażerów odlatujących, poprzez mechanizm redystrybucji ustanowiony na mocy art. 2 wspomnianego zarządzenia królewskiego.
- (133) Dotacje otrzymane przez przedsiębiorstwa lotnicze od przedsiębiorstwa BAC na podstawie art. 2 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. mają na celu zwrócenie im części opłaty za ochronę należnej przedsiębiorstwu BAC. Opłata za ochronę jest jedną z opłat lotniskowych, za pośrednictwem których przedsiębiorstwa

⁽²⁷⁾ Zob. np. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 10 stycznia 2006 r., Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, pkt 129.

⁽²⁸⁾ Zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 18 czerwca 1998 r., Komisja/Włochy, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, pkt 36; wyrok z dnia 23 kwietnia 1991 r., Höfner and Elser, C-41/90, ECLI:CU:C:1991:161, pkt 21; wyrok z dnia 16 listopada 1995 r., Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, pkt 14, i wyrok z dnia 11 grudnia 1997 r., Job Centre, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603, pkt 21.

⁽²⁹⁾ Wyroki Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 czerwca 1987 r., Komisja/Włochy, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, pkt 7, oraz z dnia 18 czerwca 1998 r., Komisja/Włochy, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, pkt 36.

lotnicze płać przedsiębiorstwu BAC za dostęp do infrastruktury portu lotniczego i świadczenie usług portu lotniczego. Jest to zatem jeden z elementów ceny usług handlowych określanej przez prywatny podmiot gospodarczy świadczący te usługi. Ponadto opłata za ochronę jest kwotą pobieraną od przedsiębiorstwa lotniczego za każdego przewiezionego pasażera odlatującego. Nie ulega zatem wątpliwości, że przedmiotowe dotacje służą finansowaniu działalności w zakresie zarobkowego transportu pasażerów, która, jak wyjaśniła Komisja w pkt 27 wytycznych lotniczych, stanowi działalność gospodarczą. Nie jest to w żadnym wypadku rekompensata kosztów, które powinny ponosić przedsiębiorstwa lotnicze, realizując działania wchodzące w zakres kompetencji państwa w ramach wykonywania jego urzędowych prerogatyw władzy publicznej.

- (134) W decyzji w sprawie Charleroi Komisja zbadała finansowanie działań wchodzących w zakres kompetencji państwa w ramach wykonywania jego urzędowych prerogatyw władzy publicznej prowadzonych przez organ zarządzający portem lotniczym Charleroi. Nie zbadała w niej mechanizmu redystrybucji na rzecz przedsiębiorstw lotniczych, takiego jak mechanizm ustanowiony na mocy art. 2 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. Nie stwierdziła również, że ewentualnych środków finansowych otrzymanych przez przedsiębiorstwa lotnicze nie można uznać za pomoc państwa, ponieważ służą one finansowaniu działalności pozagospodarczej. Decyzja w sprawie Charleroi nie jest zatem istotna do celów analizy środka będącego przedmiotem niniejszej decyzji.
- (135) Z powyższego wynika, że środek będący przedmiotem postępowania, tj. dotacja na rzecz przedsiębiorstw lotniczych przyznana na mocy zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r., finansuje działalność gospodarczą, tj. zarobkowy transport pasażerów. Jego beneficjenci, którymi są przedsiębiorstwa lotnicze, są w oczywisty sposób przedsiębiorstwami w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

7.1.2. Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka państwu

- (136) Dotację przyznaje się na podstawie zarządzenia królewskiego przyjętego przez Radę Ministrów. Art. 6 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. stanowi, że minister właściwy do spraw żeglugi powietrznej odpowiada za wykonanie zarządzenia.
- (137) Ponadto dotacja jest finansowana z zasobów pochodzących z belgijskiego budżetu państwa. Art. 3 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. stanowi bowiem, co następuje: „Dotacja, o której mowa w art. 1, pokrywana jest z przydziału podstawowego 52.60.31.32.01, „Pomoc na rzecz sektora lotnictwa,, [...] budżetu federalnej służby publicznej ds. mobilności i transportu na rok budżetowy 2014”.
- (138) Ponadto w art. 2 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. zobowiązano przedsiębiorstwo BAC do redystrybucji całej dotacji otrzymanej od państwa na rzecz niektórych przedsiębiorstw lotniczych według stawek określonych dla każdego przedsiębiorstwa lotniczego zgodnie z metodą ustaloną w całości w zarządzeniu królewskim. Przepis ten nie pozostawia przedsiębiorstwu BAC żadnej swobody wyboru przedsiębiorstw lotniczych będących beneficjentami ani kwot przyznanych każdemu z tych przedsiębiorstw. W związku z tym płatności dokonane przez przedsiębiorstwo BAC na rzecz przedsiębiorstw lotniczych zgodnie z zarządzeniem królewskim z dnia 7 stycznia 2014 r. należy uznać za płatności, które można przypisać państwu oraz które są finansowane z zasobów państwowych, przy czym na wniosek ten nie ma wpływu fakt, że przedsiębiorstwo BAC jest spółką, w której 75 % akcji należy do inwestorów prywatnych ⁽³⁰⁾.
- (139) Ponadto należy zauważyć, że jedynych płatności na podstawie zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. dokonano bez dokładnego przestrzegania zasad określonych pierwotnie w tym zarządzeniu. Kwoty należne każdemu przedsiębiorstwu lotniczemu – obliczone zgodnie z przepisami art. 2 wspomnianego zarządzenia królewskiego – państwo wypłaciło bowiem bezpośrednio przedsiębiorstwom spełniającym kryteria określone w art. 2 pkt 1 wspomnianego zarządzenia królewskiego, bez pośrednictwa przedsiębiorstwa BAC. W dniu 22 września 2014 r. państwo belgijskie wypłaciło zatem bezpośrednio przedsiębiorstwom lotniczym następujące kwoty: 16 779 819 EUR (Brussels Airlines), 2 143 621 EUR (TUI Airlines Belgium), 76 560 EUR (Thomas Cook Airlines Belgium). Nie ulega wątpliwości, że te płatności bezpośrednio można przypisać państwu i że sfinansowano je przy użyciu zasobów państwowych.
- (140) Na podstawie tych informacji należy stwierdzić, że mechanizm dotacji na rzecz przedsiębiorstw lotniczych ustanowiony na mocy art. 2 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. można przypisać państwu i że Belgia finansuje go przy użyciu zasobów państwowych w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

7.1.3. Korzyść gospodarcza

- (141) W celu dokonania oceny, czy dany środek państwowy stanowi pomoc dla danego przedsiębiorstwa, należy określić, czy dane przedsiębiorstwo odnosi korzyść gospodarczą, która pozwala mu uniknąć kosztów, jakie normalnie obciążałyby jego własne zasoby finansowe lub czy odnosi korzyść, której by nie uzyskało w normalnych warunkach rynkowych ⁽³¹⁾.

⁽³⁰⁾ Zob. np. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 lipca 2008 r., Essent Netwerk Noord, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, pkt 58–74.

⁽³¹⁾ Zob. w szczególności wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14 lutego 1990 r., Francja/Komisja, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, pkt 41.

- (142) Znaczenie ma wyłącznie wpływ środka na przedsiębiorstwo, a nie przyczyna czy cel interwencji państwa⁽³²⁾. Korzyść występuje zawsze, ilekroć sytuacja finansowa przedsiębiorstwa poprawia się w wyniku interwencji państwa na warunkach innych niż normalne warunki rynkowe⁽³³⁾. Aby to ocenić, należy porównać sytuację finansową przedsiębiorstwa po zastosowaniu środka z jego sytuacją finansową w przypadku braku środka⁽³⁴⁾. Ponieważ znaczenie ma wyłącznie wpływ środka na przedsiębiorstwo, nieistotne jest to, czy korzyść ma charakter obowiązkowy dla przedsiębiorstwa w tym sensie, że nie mogło ono jej uniknąć ani odmówić jej przyjęcia⁽³⁵⁾.
- (143) Zgodnie z art. 2 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. przedsiębiorstwo BAC jest zobowiązane dokonać redystrybucji dotacji otrzymanej od państwa na rzecz użytkowników portu lotniczego Bruxelles-National, którzy przewieźli ponad 400 000 pasażerów odlatujących od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia 2012 r., nie uwzględniając pasażerów tranzytowych i transferowych, zgodnie z zasadami określonymi w tym samym artykule. Płatności te polegają na zwrocie części opłaty za ochronę należnej przedsiębiorstwu BAC od każdego z przedmiotowych przedsiębiorstw lotniczych, jak wykazano w obliczeniach przedstawionych w motywach 39–41. Opłata za ochronę jest częścią opłat lotniskowych ustalanych przez przedsiębiorstwo BAC i pobieranych od przedsiębiorstw lotniczych w zamian za usługi komercyjne, w szczególności dostęp do infrastruktury portu lotniczego, które są niezbędne przedsiębiorstwom lotniczym w celu świadczenia usług transportu lotniczego. Ponadto opłatę tę wyraża się jako kwotę pobieraną za każdego przewiezionego pasażera odlatującego, a zatem wynikającą bezpośrednio z działalności przedsiębiorstw lotniczych w zakresie zarobkowego transportu pasażerów. Jest to zatem część kosztów, które przedsiębiorstwa lotnicze prowadzące działalność w porcie lotniczym Bruxelles-National muszą ponieść w normalnych warunkach rynkowych. W związku z tym przedmiotowy środek pozwala odnośnym przedsiębiorstwom lotniczym uniknąć kosztów, jakie normalnie obciążałyby ich własne zasoby finansowe, i zapewnia im korzyść, której by nie uzyskały w normalnych warunkach rynkowych.
- (144) Zdaniem Belgii aby ocenić istnienie korzyści gospodarczej w niniejszej sprawie, należy porównać środek będący przedmiotem postępowania z porównywalną sytuacją w Belgii. Belgia podkreśla w tym zakresie, że do chwili przyjęcia przedmiotowego środka jedynie port lotniczy Bruxelles-National pobierał od swoich użytkowników opłatę pokrywającą koszty ochrony wynikające z korzystania przez nich z portu lotniczego, bez interwencji publicznej. Zdaniem Belgii kwestia ta odróżnia sytuację portu lotniczego Bruxelles-National od sytuacji pozostałych portów lotniczych położonych w Regionie Walońskim i Regionie Flamandzkim, w przypadku których wszystkie koszty związane z usługami w zakresie ochrony i bezpieczeństwa portu lotniczego ponoszą odnośne regiony. Belgia odnosi się w tym zakresie do decyzji w sprawie Charleroi, a w szczególności jej motywów 269 i 270. Opierając się na pkt 54–60 wytycznych lotniczych dotyczących stosowania testu prywatnego inwestora do środków na rzecz przedsiębiorstw lotniczych oraz korzystania z metod porównywania portów lotniczych do tego celu, Belgia stwierdza, że przedmiotowy środek nie zapewnia żadnej korzyści gospodarczej odnośnym przedsiębiorstwom lotniczym. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines przedstawia podobne argumenty, podkreślając brak opłaty za ochronę pobieranej od przedsiębiorstw lotniczych w porcie lotniczym Charleroi.
- (145) Komisja nie podziela stanowiska Belgii dotyczącego metody, jaką należy zastosować w celu oceny istnienia korzyści gospodarczej w niniejszej sprawie. Komisja zauważa przede wszystkim, że fragment wytycznych lotniczych, do których odnosi się Belgia, dotyczy analizy zachowania organu zarządzającego portem lotniczym wobec jednego przedsiębiorstwa lotniczego lub ich większej liczby w celu ustalenia, czy opłaty pobierane przez ten organ zarządzający są zgodne z testem prywatnego inwestora. Środek będący przedmiotem niniejszej analizy nie mieści się w tych ramach, ponieważ jest to środek polegający na częściowym zwrocie przez państwo opłat pobieranych przez prywatny organ zarządzający portem lotniczym od trzech konkretnych przedsiębiorstw lotniczych.
- (146) Ponadto w przypadku przedsiębiorstw lotniczych prowadzących działalność w Belgii normalne warunki rynkowe odpowiadają sytuacji, w której ponoszą one wszystkie koszty finansowania związane z pobieranymi od nich opłatami lotniskowymi, niezależnie od różnic między wspomnianymi opłatami, których poziomy ustalają poszczególne organy zarządzające portami lotniczymi na podstawie wielu czynników, takich jak odpowiednia polityka handlowa, odpowiednie poziomy kosztów, regionalne lub krajowe ramy regulacyjne, w których muszą one ustalić te opłaty lub zakres, w jakim muszą ponosić koszty finansowania działań wchodzących w zakres

⁽³²⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 2 lipca 1974 r., Włochy/Komisja, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, pkt 27.

⁽³³⁾ Określenie „interwencja państwa” nie odnosi się jedynie do aktywnych działań państwa, lecz obejmuje również fakt niezastosowania przez państwo środków w niektórych okolicznościach, np. egzekwowania długu. Zob. np. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 12 października 2000 r., Magefesa, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, pkt 19 i 20.

⁽³⁴⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 2 lipca 1974 r., Włochy/Komisja, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, pkt 13.

⁽³⁵⁾ Decyzja Komisji 2004/339/WE z dnia 15 października 2003 r. w sprawie środków wdrożonych przez Włochy na rzecz RAI SpA (Dz.U. L 119 z 23.4.2004, s. 1), motyw 69; opinia rzecznika generalnego Fennelly'ego z dnia 26 listopada 1998 r. w sprawie Francja/Komisja, C-251/97, ECLI:EU:C:1998:572, pkt 26.

prerogatyw władzy publicznej. Normalne warunki rynkowe nie zakładają jednolitości opłat lotniskowych w poszczególnych belgijskich portach lotniczych, nawet jeżeli są one wystarczająco porównywalne, aby można było zastosować metodę zalecaną w pkt 54–60 wytycznych lotniczych, czego Belgia nie próbowała wykazać. W związku z tym sam fakt, że dotacja miała na celu dostosowanie opłat pobieranych w belgijskim porcie lotniczym do opłat pobieranych w innych belgijskich portach lotniczych, nie może umożliwić nieuznania jej za korzyść gospodarczą.

- (147) Ponadto odwołanie się przez Belgię do motywów 269 i 270 decyzji w sprawie Charleroi wydaje się bezzasadne. W motywach tych Komisja nie zajmuje stanowiska, lecz podsumowuje uwagi Belgii dotyczące uwag otrzymanych od zainteresowanych osób trzecich w toku formalnego postępowania wyjaśniającego dotyczącego portu lotniczego Charleroi. Ponadto motywy te dotyczą decyzji belgijskich organów publicznych, czy przejąć wykonywanie lub finansowanie działań realizowanych przez organy zarządzające portami lotniczymi, które odnośnie organów publiczne uznają za związane z wykonywaniem prerogatyw władzy publicznej. Kwestia ta jest bez znaczenia z punktu widzenia analizy środka będącego przedmiotem niniejszej analizy. Jak wskazano powyżej w motywie 131 niniejszej decyzji, Komisja nie kwestionuje możliwości, aby państwo federalne rekompensowało koszty poniesione przez przedsiębiorstwo BAC w związku z jego działalnością w zakresie ochrony, lecz dąży do ustalenia, czy mechanizm redystrybucji dotacji ustanowiony na mocy zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. na rzecz przedsiębiorstw lotniczych przyznaje im korzyść gospodarczą.
- (148) Z powyższego wynika, że argumenty przedstawione przez Belgię i przedsiębiorstwo Brussels Airlines nie mogą podważyć wniosku, zgodnie z którym analizowany środek pozwala odnośnym przedsiębiorstwom lotniczym uniknąć ponoszenia kosztów, jakie normalnie obciążałoby ich własne zasoby finansowe w normalnych warunkach rynkowych.
- (149) Ponadto gdyby przedsiębiorstwo BAC otrzymało dotację na warunkach przewidzianych w art. 1 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r., przy czym dotacja ta nie podlegałaby jakiegokolwiek obowiązkowi redystrybucji na rzecz przedsiębiorstw lotniczych, jest mało prawdopodobne, aby przedsiębiorstwo BAC przeniosło skutki tej dotacji na opłatę za ochronę podbieraną od przedsiębiorstw lotniczych w identyczny sposób, jak przewidziano w art. 2 wspomnianego zarządzenia królewskiego.
- (150) Po pierwsze nie ma wyraźnych wskazówek, że w związku z taką dotacją przedsiębiorstwo BAC zmniejszyłoby opłatę za ochronę lub zwróciło jej część. Przedsiębiorstwo BAC mogłoby przeznaczyć dotację na finansowanie dodatkowych inwestycji w zakresie ochrony, nieprzewidzianych w jego wcześniej istniejącym programie inwestycji. W takiej sytuacji przedsiębiorstwo BAC nie miałyby żadnego powodu, by zmniejszyć opłatę za ochronę lub zwrócić jej część. Z drugiej strony, jak wskazano w sekcji 2.1.3, przedsiębiorstwo BAC ustala system kontroli taryfowej i formułę kontroli taryfowej na pięcioletni okres regulacyjny. Zarządzenie królewskie z dnia 7 stycznia 2014 r. przyjęto w trakcie okresu regulacyjnego 2011–2015. Jest mało prawdopodobne, aby w związku z dotacją przedsiębiorstwo BAC mogło zostać lub zostało zachęcone do zaproponowania zmniejszenia opłaty za ochronę lub częściowego zwrotu tej opłaty przed końcem tego okresu regulacyjnego, tj. prawie dwa lata po przyjęciu zarządzenia królewskiego.
- (151) Ponadto nawet zakładając, że w związku z taką dotacją przedsiębiorstwo BAC mogło uznać i uznać za pożądane umożliwienie przedsiębiorstwom lotniczym korzystania ze skutków tej dotacji, obniżając opłatę za ochronę lub zwracając jej część, można racjonalnie przyjąć, że uczyniłoby to w sposób jednolity wobec wszystkich użytkowników portu lotniczego Bruxelles-National. Opłata za ochronę ma obecnie postać jednej kwoty za pasażera odlatującego, bez żadnego rozróżnienia według rodzaju pasażerów. Dotacja obniżająca koszty ochrony ponoszone przez przedsiębiorstwo BAC powinna zatem logicznie prowadzić do zmniejszenia tej jednej kwoty, przynosząc tym samym korzyści wszystkim przedsiębiorstwom lotniczym proporcjonalnie do liczby przewiezionych przez nich pasażerów odlatujących z tego portu lotniczego Bruxelles-National. Mechanizm przewidziany w art. 2 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. wywołuje jednak całkiem inny skutek. W szczególności na podstawie tego mechanizmu wielu użytkowników portu lotniczego Bruxelles-National nie korzysta z żadnego częściowego zwrotu opłaty za ochronę, podczas gdy zaledwie trzy przedsiębiorstwa lotnicze dzielą się dostępnym budżetem w wysokości 19 000 000 EUR rocznie.
- (152) W związku z tym mechanizm redystrybucji zmienia obciążenia finansowe ponoszone przez przedsiębiorstwa lotnicze korzystające z portu lotniczego Bruxelles-National na korzyść trzech przedsiębiorstw lotniczych korzystających z tego mechanizmu w porównaniu z hipotetyczną sytuacją, w której przedsiębiorstwo BAC otrzymałoby dotację na warunkach określonych w art. 1 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. bez powiązania tej dotacji z jakimkolwiek obowiązkiem redystrybucji na rzecz przedsiębiorstw lotniczych.
- (153) Ponadto środka nie można uznać za rekompensatę finansową, którą państwo przyznaje odnośnym przedsiębiorstwom lotniczym z tytułu jakiegokolwiek usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym, ponieważ Belgia nie powołała się na istnienie takiej usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym powierzonej odnośnym przedsiębiorstwom lotniczym. Środek nie może zatem zostać uznany za nieprzysparzający korzyści gospodarczej zgodnie z wyrokiem w sprawie Altmark ⁽³⁶⁾.

⁽³⁶⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 24 lipca 2003 r., Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, pkt 87–93.

- (154) Z powyższego wynika, że przedmiotowy środek przyznaje korzyść gospodarczą przedsiębiorstwom lotniczym.
- (155) Komisja zauważa, że w dniu 26 sierpnia 2014 r. na stronie internetowej Melchiora Watheleta, ówczesnego wicepremiera i byłego sekretarza stanu ds. środowiska, energii, mobilności i reform instytucjonalnych, informowano, że „Komitet Ministerialny w ograniczonym składzie postanowił w grudniu 2012 r. przyznać pulę w wysokości 20 000 000 EUR rocznie na wsparcie belgijskich przedsiębiorstw lotniczych [...]”. W dniu 27 sierpnia 2014 r. Catherine Fonck, ówczesna sekretarz stanu ds. mobilności, oświadczyła: „Rząd podjął decyzję, która nie budzi żadnych wątpliwości. Przedsiębiorstwom lotniczym należy wypłacić dotacje za pośrednictwem przedsiębiorstwa Brussels Airport”. Powyższe oświadczenia ministerialne odzwierciedlają wniosek, zgodnie z którym mechanizm redystrybucji ustanowiony na mocy art. 2 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. zapewnia korzyść gospodarczą odnośnym przedsiębiorstwom lotniczym, a nawet sugerują, że przyznanie takiej korzyści tym przedsiębiorstwom lotniczym może stanowić główny cel wspomnianego zarządzenia królewskiego.
- (156) Pozostaje ustalić, czy korzyść gospodarcza określona w motywach 141–154 jest selektywna.

7.1.4. *Selektywność*

- (157) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE aby pomoc przyznaną przez państwo można było uznać za pomoc państwa, musi ona w szczególności sprzyjać „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów”. W rezultacie tylko środki, które przynoszą korzyść w sposób selektywny niektórym przedsiębiorstwom lub kategoriom przedsiębiorstw lub niektórym sektorom gospodarki, mogą stanowić pomoc państwa.
- (158) Komisja zauważa przede wszystkim, że zgodnie z zarządzeniem królewskim z dnia 7 stycznia 2014 r. środek może przynosić korzyści wyłącznie trzem przedsiębiorstwom lotniczym, które przewiozły ponad 400 000 pasażerów odlatujących z portu lotniczego Bruxelles-National w 2012 r., tj. przedsiębiorstwom Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium i Thomas Cook Airlines Belgium, czyli podgrupie przedsiębiorstw lotniczych przewożących obecnie lub potencjalnie pasażerów odlatujących z portu lotniczego Bruxelles-National. W związku z tym w momencie przyjęcia zarządzenia królewskiego łatwo było zidentyfikować jedynych możliwych beneficjentów środka, którzy stanowili zamkniętą podgrupę przedsiębiorstw lotniczych przewożących pasażerów odlatujących z portu lotniczego Bruxelles-National ustaloną wyłącznie w oparciu o dane dotyczące roku 2012, które były dostępne podczas przyjmowania zarządzenia królewskiego. Korzyść gospodarcza przyznana na rzecz zamkniętej grupy przedsiębiorstw, które można było łatwo zidentyfikować w momencie jej przyznania, jest siłą rzeczy selektywna, zarówno formalnie, jak i faktycznie.
- (159) Środek będący przedmiotem niniejszej analizy przyznaje zatem selektywną korzyść przedsiębiorstwom lotniczym, które z niego korzystają. Wniosek ten nie może być sprzeczny z rozumowaniem Trybunału w wyroku wydanym w dniu 21 grudnia 2016 r. w sprawie Hansestadt Lübeck ⁽³⁷⁾ z powodów przedstawionych w motywach 161 i 162.
- (160) W wyroku tym Trybunał zbadał warunki, na jakich tabela opłat lotniskowych w porcie lotniczym w Lubece mogłaby wiązać się z selektywną korzyścią. Orzekł, że właściwymi ramami odniesienia w celu zbadania kryterium selektywności przedmiotowej tabeli jest system opłat lotniskowych mający zastosowanie do portu lotniczego w Lubece ⁽³⁸⁾. W związku z tym to w ramach grupy składającej się z obecnych i potencjalnych użytkowników portu lotniczego w Lubece należy zbadać, czy przedmiotowa tabela zapewnia korzyść niektórym przedsiębiorstwom w porównaniu z innymi, i w stosownych przypadkach ustalić, czy przyznanie tej korzyści jest uzasadnione charakterem oraz strukturą systemu, w który wpisuje się środek, o którym mowa.
- (161) Środek będący przedmiotem niniejszej analizy różni się od środka będącego przedmiotem sprawy Hansestadt Lübeck, ponieważ nie polega on na uregulowaniu opłat lotniskowych mających zastosowanie do wszystkich użytkowników krajowego portu lotniczego Bruxelles-National tworzących otwartą grupę, lecz przyznaje dotację na rzecz jej zamkniętej podgrupy. W szczególności z zakresu stosowania tego środka wyłączone jest każde przedsiębiorstwo lotnicze, która przewiozło poniżej 400 000 pasażerów odlatujących z portu lotniczego Bruxelles-National w 2012 r., niezależnie od liczby i rodzaju pasażerów przewiezionych w okresie stosowania środka. Model analizy selektywności przyjęty przez Trybunał w sprawie Hansestadt Lübeck nie ma zatem zastosowania do środka będącego przedmiotem niniejszej analizy.

⁽³⁷⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 21 grudnia 2016 r., Komisja/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971.

⁽³⁸⁾ Wyrok w sprawie Komisja/Hansestadt Lübeck przywołany w przypisie 37, pkt 62.

- (162) Zakładając jednak nawet, że mechanizm redystrybucji ustanowiony na mocy art. 2 pkt 1 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. można porównać do środka dotyczącego ustalania opłat lotniskowych w porcie lotniczym Bruxelles-National i że ewentualną selektywność środka należy zbadać, przyjmując jako odniesienie grupę stworzoną z obecnych i potencjalnych użytkowników portu lotniczego Bruxelles-National, nie zmienia to faktu, że pozostaje on selektywny, jak zostanie wykazane w motywach 163–192.
- (163) Zgodnie z założeniem, o którym mowa w motywie 162, należy uznać, że odpowiednimi ramami odniesienia dla oceny ewentualnej selektywności przedmiotowego środka jest system opłat lotniskowych obowiązujących w porcie lotniczym Bruxelles-National oraz system finansowania działań tego portu lotniczego w zakresie ochrony. Ponadto istnienie różnic w traktowaniu wynikających ze środka będącego przedmiotem postępowania i ich ewentualne uzasadnienia należy zbadać w ramach grupy składającej się z obecnych i potencjalnych użytkowników portu lotniczego Bruxelles-National. Jest to, przynajmniej w sposób dorozumiany, podejście przyjęte przez Belgię w toku postępowania. Przedstawiła ona bowiem różne uzasadnienia niektórych aspektów środka, które powodują różnicę w traktowaniu obecnych i potencjalnych użytkowników portu lotniczego Bruxelles-National, w szczególności progę 400 000 pasażerów i wykorzystania danych dotyczących roku 2012 w celu ustalenia przedsięwzięć będących beneficjentami. Z powodów, o których mowa w motywie 161, Komisja uważa, że metoda ta nie ma zastosowania w niniejszym przypadku. Ponadto jak wykazano w motywach 164–192, zastosowanie tej metody prowadziło do wniosku, że środek jest selektywny.
- (164) W przypadku zastosowania metody opisanej w motywie 162 – przy ustaleniu ram odniesienia zgodnie z motywem 163 – należy zauważyć, że środek zapewnia korzyść niektórym przedsiębiorstwom względem innych przedsiębiorstw znajdujących się w porównywalnej sytuacji faktycznej i prawnej. Wszystkie przedsiębiorstwa lotnicze obsługujące loty z portu lotniczego Bruxelles-National znajdują się bowiem w porównywalnej sytuacji faktycznej i prawnej, podlegając w szczególności temu samemu systemowi opłat lotniskowych, zwłaszcza opłacie za ochronę, którą wyraża się jako jedną kwotę pobieraną za pasażera odlatującego, bez rozróżnienia ze względu na rodzaj lub liczbę pasażerów. Tymczasem, podczas gdy niektórzy użytkownicy korzystają z częściowego zwrotu opłaty za ochronę – w niniejszym przypadku użytkownicy, którzy spełniają kryterium określone w art. 2 pkt 1 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. – inni nie otrzymują żadnego zwrotu.
- (165) Pozostaje ustalić, czy ta różnica w traktowaniu znajduje uzasadnienie w charakterze i strukturze systemu, w który wpisuje się odnośny środek. W tym zakresie należy przypomnieć cel zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. ustanawiającego przedmiotowy środek. Zgodnie z jego brzmieniem jest to środek wsparcia infrastruktury związanej z ochroną w porcie lotniczym Bruxelles-National. Należy również przypomnieć, że zgodnie z obowiązującymi przepisami obowiązkiem przedsiębiorstwa BAC jest ustalenie poziomu opłat lotniskowych w granicach ram regulacyjnych opisanych w sekcji 2.1.3. Zgodnie z przepisami przytoczonymi w motywie 25 przedsiębiorstwo BAC ustala, po konsultacji z użytkownikami portu lotniczego, system taryfowy i formułę kontroli taryfowej, które uznaje się za przedmiot porozumienia między stronami w przypadku niezgłoszenia uzasadnionego sprzeciwu przez użytkownika. Organ ds. regulacji gospodarczej może wymagać pewnych dostosowań lub zmian formuły kontroli taryfowej lub systemu taryfowego w przypadku braku porozumienia między stronami zgodnie z art. 55 § 4 zarządzenia królewskiego z dnia 21 czerwca 2004 r. Formuła kontroli taryfowej i wszelkie zmiany tej formuły wprowadzone przez organ ds. regulacji gospodarczej oraz system taryfowy podlegają zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw żeglugi powietrznej. Ponadto Komisja zauważa, że przedsiębiorstwo BAC wprowadziło opłatę za ochronę przeznaczoną na finansowanie – przynajmniej do czasu wprowadzenia dotacji ustanowionej na mocy art. 1 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. – działań w zakresie ochrony prowadzonych przez przedsiębiorstwo BAC. Elementy, o których mowa w tym motywie, wchodzą w zakres charakteru i struktury systemu, w który wpisuje się przedmiotowy środek.
- (166) Opłatę za ochronę wyraża się jako jedną kwotę pobieraną za pasażera odlatującego, niezależnie od rodzaju przewiezionych pasażerów. Środek publicznego finansowania działań w zakresie ochrony powinien zatem logicznie doprowadzić przedsiębiorstwo BAC do jednolitego obniżenia opłaty za ochronę, chyba że wykorzystano całą dotację na finansowanie dodatkowych wydatków na ochronę. Wszyscy użytkownicy portu lotniczego Bruxelles-National korzystaliby wówczas ze skutków tego finansowania proporcjonalnie do liczby pasażerów odlatujących, których przewożą. Omawiany środek ma jednak wyraźnie odmienny skutek, chociażby dlatego, że wielu użytkowników nie może korzystać z żadnego zwrotu zgodnie z art. 2 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. Środek ten pod wieloma względami i bez obiektywnego powodu odbiega zatem od ogólnej struktury systemu opłat lotniskowych. Przede wszystkim jest wynikiem jednostronnej decyzji rządu federalnego, który nie jest właściwy do ustalania opłat lotniskowych. Rola rządu federalnego ogranicza się

bowiem do zatwierdzenia lub odrzucenia formuły kontroli i systemu taryfowego po zakończeniu procesu opisanego w sekcji 2.1.3, którego nie zastosowano w celu przyjęcia przedmiotowego środka. Ponadto środek jest niespójny ze strukturą opłaty za ochronę, która przyjmuje postać kwoty za pasażera odlatującego i nie wprowadza żadnego rozróżnienia według rodzaju lub liczby przewiezionych pasażerów. Różnic w traktowaniu spowodowanych przez środek nie można zatem uzasadnić charakterem i strukturą systemu, w który wpisuje się odnośny środek.

- (167) W dalszej części niniejszej decyzji Komisja tytułem uzupełnienia zbada jednak uzasadnienia przedstawione przez Belgię ⁽³⁹⁾ i niektóre osoby trzecie dotyczące parametrów określających beneficjentów środka.

W przedmiocie ograniczenia liczby beneficjentów na podstawie progu 400 000 pasażerów rocznie w 2012 r., nie uwzględniając pasażerów tranzytowych i transferowych.

- (168) Zdaniem Belgii ideą leżącą u podstaw środka jest odzwierciedlenie malejącego kosztu krańcowego za pasażera w zakresie kosztów ochrony, a tym samym uniknięcie tworzenia niekorzystnych warunków dla użytkowników, którzy w największym stopniu przyczyniają się do rozwoju ruchu pasażerskiego w porcie lotniczym.

- (169) Jeżeli chodzi o wybór progu 400 000 pasażerów rocznie, nie uwzględniając pasażerów tranzytowych i transferowych, w celu ustalenia beneficjentów, Belgia wyjaśnia, że próg ten ustalono na podstawie następujących analiz:

- 41 % kosztów ochrony jest stałych, natomiast 59 % jest zmiennych,
- transfer pasażerów nie jest zwolniony z kosztów ochrony, co stanowi wyraźną różnicę w porównaniu z wieloma europejskimi portami lotniczymi,
- sposób ustalania kosztów ochrony w porcie lotniczym Bruxelles-National nie odzwierciedla stopniowego zmniejszania kosztów ochrony, przez co rzeczywiste koszty zarządzania pasażerami nie znajdują odzwierciedlenia w tej praktyce taryfowej,
- pasażerskie przedsiębiorstwa lotnicze mają większy udział w kosztach ochrony niż przewoźnicy towarów, ponieważ opłaty opierają się na liczbie pasażerów, natomiast w przypadku tych przewoźników towarowych znaczna część kosztów ochrony wynika z zarządzania ochroną.

- (170) Zdaniem Belgii analiza ta prowadzi do wniosku, że przewoźnicy pasażerów zostali nadmiernie obciążeni i że konieczne były działania naprawcze, ponieważ rozwój portu lotniczego wymaga szczególnie zwiększenia liczby pasażerów odlatujących z portu lotniczego Bruxelles-National.

- (171) Przedstawiając swoje uzasadnienia, Belgia dodaje, że chodziło o stabilizację działalności głównych przewoźników poprzez wyraźną i możliwą do zobjektywizowania zachętę. Zdaniem Belgii zachęta może przynieść efekty poczynając od progu 400 000 pasażerów odlatujących. Niższa wartość spowodowałaby zdaniem Belgii osłabienie środka, który dotuje jedynie jedną trzecią kosztów ochrony portu lotniczego, podczas gdy wyższa wartość uniemożliwiłaby osiągnięcie tego celu przez przedsiębiorstwa lotnicze pragnące rozwijać się w porcie lotniczym Bruxelles-National.

- (172) Ponadto Belgia dodała w swoich uwagach dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania: „celem było zachęcenie przedsiębiorstw lotniczych do rozwoju w Brukseli w zamian za rekompensatę z tytułu obniżenia kosztów ochrony w związku ze wzrostem liczby pasażerów” ⁽⁴⁰⁾.

- (173) Komisja zauważa przede wszystkim, że rozważania przedstawione przez Belgię w odniesieniu do przewoźników towarów nie mogą uzasadniać wynikających ze środka różnic między przewoźnikami pasażerów, które to różnice są przedmiotem niniejszej analizy.

- (174) Pozostałe argumenty przedstawione przez Belgię, które podsumowano w motywach 169–172, nie mogą uzasadnić istnienia progu 400 000 pasażerów rocznie, jego poziomu ani faktu, że dotyczy on danych historycznych za rok 2012. Argumenty te można bowiem podsumować w dwóch głównych punktach. Po pierwsze, próg ten jest uzasadniony chęcią wspomaganie rozwoju ruchu w porcie lotniczym, w szczególności poprzez stabilizację ruchu operatorów przewożących najwięcej pasażerów. Po drugie, jest on uzasadniony chęcią skorygowania skutków obecnej opłaty za ochronę, która nie odzwierciedla prawidłowo rzeczywistych kosztów ochrony wynikających z ruchu pasażerskiego każdego przedsiębiorstwa lotniczego.

⁽³⁹⁾ Co do zasady Belgia przedstawiła argumenty w tym zakresie w odpowiedzi z dnia 2 kwietnia 2014 r. na wezwanie do udzielenia informacji z dnia 11 lutego 2014 r., w uwagach dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania oraz w odpowiedzi z dnia 12 marca 2015 r. na wezwanie do udzielenia informacji z 10 lutego 2015 r.

⁽⁴⁰⁾ Uwagi Belgii dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania (pismo z dnia 15 stycznia 2015 r.).

- (175) W odniesieniu do pierwszego punktu Komisja zauważa, że cel polegający na ustabilizowaniu lub rozwoju ruchu w porcie lotniczym Bruxelles-National nie ma żadnego związku z deklarowanym celem zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r., tj. finansowaniem infrastruktury związanej z ochroną. Ponadto cel polegający na stabilizacji lub rozwoju ruchu jest w rzeczywistości częścią strategii i polityki handlowej przedsiębiorstwa BAC. W tym zakresie należy przypomnieć, że w systemie opłat lotniskowych w porcie lotniczym Bruxelles-National w żaden sposób nie przewidziano, że rząd federalny może zastąpić przedsiębiorstwo BAC we wdrażaniu zachęt finansowych mających na celu ułatwienie ruchu. Jak już wspomniano, zgodnie z obowiązującymi przepisami obowiązkiem przedsiębiorstwa BAC jest ustalenie poziomu opłat lotniskowych w granicach ram regulacyjnych opisanych w sekcji 2.1.3. Ponadto jeżeli celem Belgii jest zwiększenie ruchu w porcie lotniczym Bruxelles-National, powody, dla których zachęty finansowe powinny być zarezerwowane dla przedsiębiorstw, które przewiozły ponad 400 000 pasażerów w 2012 r., czyli roku poprzedzającym wejście w życie wspomnianego zarządzenia królewskiego, są niejasne. W szczególności przedsiębiorstwa lotnicze, które nie osiągnęły tego progu ruchu w 2012 r., są wyłączone z zakresu stosowania środka, chociaż mogą znacznie zwiększyć ruch w kolejnych latach, o ile będą otrzymywać odpowiednie zachęty.
- (176) Jedynymi danymi liczbowymi, które Belgia przedstawiła w celu uzasadnienia progu 400 000 pasażerów rocznie, są dane dotyczące liczby pasażerów odlatujących przewiezionych w latach 2012 i 2013 przez przedsiębiorstwa lotnicze, które przewiozły ponad 100 000 pasażerów odlatujących w ciągu jednego z tych dwóch lat, z rozróżnieniem pasażerów transferowych, pasażerów tranzytowych i pozostałych pasażerów odlatujących⁽⁴¹⁾. Belgia komentuje swoje dane w następujący sposób: „Z analizy danych liczbowych przedstawionych w załączniku 2 wynika, że w 2012 r. wskaźnik wzrostu – współczynnika kątego krzywej uzyskanej na podstawie tych danych – znacznie wzrasta począwszy od progu 400 000 pasażerów odlatujących. W związku z tym zachęta może wywołać te skutki począwszy od tej wartości”⁽⁴²⁾. Ponieważ dane te obejmują jedynie zmianę liczby pasażerów przewiezionych w latach 2012–2013, a nie związki między opłatami lotniskowymi, w szczególności opłatą za ochronę, a liczbą przewiezionych pasażerów, nie pozwalają jednak ocenić *a priori* skutków zachęty przewidzianego środka w odniesieniu do ruchu w porcie lotniczym Bruxelles-National.
- (177) Komisja uważa zatem, że pierwszy główny argument przedstawiony przez Belgię, który podsumowano w motywie 174, nie pozwala uzasadnić progu 400 000 pasażerów odlatujących rocznie uwzględnionego w art. 2 pkt 1 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r.
- (178) Jeżeli chodzi o drugi główny argument wskazany w motywie 174, Komisja zauważa, że chęć skorygowania sposobu, w jaki przedsiębiorstwo BAC przenosi swoje koszty ochrony na poszczególne przedsiębiorstwa lotnicze, co Belgia uważa za konieczne, aby odzwierciedlić rzeczywiste koszty poniesione przez poszczególne przedsiębiorstwa lotnicze, nie jest zgodna z celem środka, jakim jest wsparcie infrastruktury związanej z ochroną. Jeżeli bowiem przyznanie przedsiębiorstwu BAC dotacji w celu ograniczenia jego struktury kosztów w zakresie ochrony⁽⁴³⁾ może potencjalnie wspierać infrastrukturę związaną z ochroną, wydaje się, że sposób, w jaki przedsiębiorstwo BAC rozdziela między poszczególne przedsiębiorstwa lotnicze część tej dotacji, z której skorzystanie im umożliwia, nie ma wpływu na ten cel. Ponadto należy przypomnieć, że obowiązkiem przedsiębiorstwa BAC jest zaproponowanie systemu taryfowego i formuły kontroli taryfowej, które odzwierciedlają rzeczywiste koszty. Organ ds. regulacji gospodarczej może podjąć ostateczną decyzję jedynie w określonych okolicznościach i po zakończeniu procesu konsultacji z udziałem użytkowników portu lotniczego Bruxelles-National. Interwenując jednostronnie za pośrednictwem przedmiotowego środka – w celu faktycznej korekty struktury opłaty za ochronę – rząd federalny odstąpił bez obiektywnego powodu od ogólnego systemu ustalania opłat lotniskowych.
- (179) Ponadto nawet zakładając, że rząd federalny mógł zgodnie z prawem dokonać takiej korekty, aby odzwierciedlić rzeczywiste koszty ochrony ponoszone przez poszczególne przedsiębiorstwa lotnicze, wyłączenie przedsiębiorstw lotniczych, które przewiozły mniej niż 400 000 pasażerów odlatujących w 2012 r., nie uwzględniając pasażerów tranzytowych i transferowych, nie pozwala osiągnąć tego celu. O ile bowiem nie można wykluczyć, że koszt krańcowy opłat za ochronę za pasażera maleje, z informacji przedstawionych przez Belgię nie wynika, iż dopiero od 400 000 pasażera należy uwzględnić skutek polegający na obniżeniu kosztu oraz że przedsiębiorstwa lotnicze przewożące mniejszą liczbę pasażerów nie mogą korzystać z przejęcia przez państwo części kosztów ochrony ponoszonych przez przedsiębiorstwo BAC. Belgia nie przedstawiła w tej kwestii żadnego uzasadnienia jakościowego ani ilościowego. Należy zauważyć, że w danym roku stosowania mechanizmu kwalifikowalne przedsiębiorstwo lotnicze może otrzymać zwrot pełnej opłaty za ochronę należnej za każdego pasażera odlatującego powyżej 400 000 pasażera, pod warunkiem że pozwala na to pula budżetowa w wysokości

⁽⁴¹⁾ Załącznik 2 do odpowiedzi z dnia 2 kwietnia 2014 r. na wezwanie do udzielenia informacji z dnia 11 lutego 2014 r.

⁽⁴²⁾ Odpowiedź z dnia 2 kwietnia 2014 r. na pytanie 14 w wezwaniu do udzielenia informacji z dnia 11 lutego 2014 r.

⁽⁴³⁾ Zob. motywy trzeci zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r., w którym określono ten cel.

19 mln EUR. Zdaniem Belgii znaczna część kosztów ochrony przedsiębiorstwa BAC (59 %) jest jednak zmienna. Wynika z tego, że każdy dodatkowy pasażer, w tym powyżej 400 000. pasażera, powoduje znaczne dodatkowe koszty ochrony. Jest zatem mało prawdopodobne, aby przedmiotowy środek prawidłowo odzwierciedlał rzeczywiste koszty ochrony ponoszone przez poszczególnych użytkowników portu lotniczego Bruxelles-National.

- (180) Ze swojej strony przedsiębiorstwo Brussels Airlines uznało, że próg związany z liczbą pasażerów ma znaczenie w przypadku dotacji na usługi związane z bezpieczeństwem portów lotniczych, ponieważ koszty bezpieczeństwa w portach lotniczych wiążą się również z liczbą pasażerów. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines nie wyjaśniło jednak, w jaki sposób różnicowanie kosztów bezpieczeństwa w zależności od liczby pasażerów uzasadnia wybór progu wyrażonego jako liczba pasażerów, który wyklucza z góry całą kategorię przedsiębiorstw lotniczych. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines nie przedstawiło ponadto żadnego uzasadnienia dotyczącego poziomu przyjętego progu.
- (181) Ponadto przedsiębiorstwo lotnicze, które przewiozło ponad 400 000 pasażerów odlatujących rocznie w latach 2013, 2014 lub 2015, nie uwzględniając pasażerów transferowych i tranzytowych, nie otrzyma za ten rok żadnego częściowego zwrotu opłaty za ochronę na podstawie art. 2 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r., jeżeli nie osiągnęło progu 400 000 pasażerów w 2012 r., i odczuje negatywne skutki struktury opłaty za ochronę, która według Belgii niewystarczająco odzwierciedla stopniowe zmniejszanie kosztów ochrony. W związku z tym wykluczenie z góry przedsiębiorstw, które przewiozły poniżej 400 000 pasażerów odlatujących w 2012 r., z zakresu stosowania środka, nie uwzględniając pasażerów tranzytowych i transferowych, jest niespójne z celem polegającym na lepszym odzwierciedleniu rzeczywistych kosztów ochrony w opłacie za ochronę.
- (182) Ponadto w przedstawionych uzasadnieniach Belgia zauważyła, że transfer pasażerów nie jest zwolniony z opłat za ochronę w porcie lotniczym Bruxelles-National, co nie odzwierciedla stopniowego zmniejszania kosztów ochrony. Zakładając, że twierdzenie to jest prawidłowe, jest ono niespójne z faktem, że pasażerów transferowych i tranzytowych nie uwzględnia się przy ustalaniu przedsiębiorstw lotniczych przekraczających próg 400 000 pasażerów odlatujących przewiezionych w 2012 r., a tym samym kwalifikujących się do zwrotu z tytułu przedmiotowego środka.
- (183) W świetle powyższego drugi główny argument przedstawiony przez Belgię wskazany w motywie 174 nie pozwala uzasadnić progu 400 000 pasażerów odlatujących rocznie uwzględnionego w art. 2 pkt 1 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r.
- (184) Ponadto chociaż zgodnie z art. 2 pkt 1 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. pasażerów transferowych i tranzytowych nie uwzględnia się podczas ustalania liczby pasażerów w celu określenia przedsiębiorstw lotniczych będących beneficjentami, pasażerów tych uwzględnia się przy obliczaniu kwot, które mają zostać przekazane każdemu z przedsiębiorstw lotniczych będących beneficjentami zgodnie z art. 2 pkt 2 wspomnianego zarządzenia królewskiego. Zasady obliczania dotacji powinny być jednak zgodne z kryterium stosowanym do ustalenia beneficjentów, ponieważ w przeciwnym razie nie mogą być zgodne z celami, które stanowią podstawę wyboru kryterium wyboru beneficjentów.
- (185) W swoich uwagach przedsiębiorstwo Ryanair zwróciło uwagę na tę niespójność. W swoich uwagach dotyczących uwag przedsiębiorstwa Ryanair Belgia ograniczyła się do odesłania w tej kwestii do swoich wcześniejszych pism. Pisma te nie zawierają jednak wyjaśnienia odmiennego traktowania pasażerów transferowych i tranzytowych przy określaniu kryterium wyboru beneficjentów i sposobów obliczania dotacji.
- (186) Komisja zauważa w tym zakresie, że gdyby przy ustalaniu liczby pasażerów zgodnie z art. 2 pkt 1 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. uwzględniono pasażerów tranzytowych i transferowych, dwa dodatkowe przedsiębiorstwa lotnicze zakwalifikowałyby się *a priori* do mechanizmu, tj. przedsiębiorstwa Lufthansa i Jet Airways ⁽⁴⁴⁾.
- (187) W związku z powyższym wydaje się, że ograniczenie liczby beneficjentów wyłącznie do przedsiębiorstw lotniczych, które przewiozły ponad 400 000 pasażerów odlatujących z portu lotniczego Bruxelles-National w 2012 r., nie uwzględniając pasażerów tranzytowych i transferowych, nie jest obiektywnie uzasadnione charakterem i strukturą systemu, w który wpisuje się odnośny środek.

W przedmiocie wyboru roku 2012

- (188) Zdaniem Belgii ⁽⁴⁵⁾ jako rok odniesienia wybrano rok 2012, ponieważ jest to ostatni rok, w odniesieniu do którego dostępne były dane liczbowe, gdy Rada Ministrów decydowała o przyjęciu środka. Zdaniem Belgii fakt uwzględnienia danych liczbowych z 2012 r. pozwala zagwarantować określony stopień pewności prawa dla przedsiębiorstw będących beneficjentami.

⁽⁴⁴⁾ Odpowiedź Belgii z dnia 12 marca 2015 r. na pytanie 2 w wezwaniu Komisji do udzielenia informacji z dnia 10 lutego 2015 r.

⁽⁴⁵⁾ Odpowiedź z dnia 2 kwietnia 2014 r. na wezwanie do udzielenia informacji z dnia 11 lutego 2014 r. i odpowiedź z dnia 12 marca 2015 r. na wezwanie do udzielenia informacji z 10 lutego 2015 r.

- (189) Komisja uważa jednak powyższy argument za bezzasadny. Art. 2 pkt 2 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. stanowi, że dotacje otrzymywane przez przedsiębiorstwa lotnicze oblicza się na dany rok (2013, 2014 lub 2015), uwzględniając liczbę pasażerów odlatujących (w tym pasażerów tranzytowych i transferowych) w ciągu tego roku. Nie ma zatem żadnego obiektywnego powodu, aby wykluczyć *a priori* niektóre przedsiębiorstwa lotnicze z listy beneficjentów na podstawie danych za rok 2012. W rzeczywistości kryterium określone w art. 2 pkt 1 zarządzenia królewskiego nie gwarantuje żadnej innej pewności poza wyłączeniem z mechanizmu przedsiębiorstw lotniczych, które go nie spełniają. Argument Belgii dotyczący pewności prawa jest zatem bezzasadny.
- (190) Zdaniem przedsiębiorstwa Brussels Airlines, które zgadza się w tym przedmiocie z Belgią, wykorzystanie roku odniesienia 2012 wynika z faktu, iż jest to ostatni rok, w przypadku którego dostępne były dane liczbowe, kiedy Rada Ministrów decydowała o przyjęciu środka. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines uważa, że nie ulega wątpliwości, iż wybór punktu odniesienia zawsze pozostaje w pewnym stopniu arbitralny, ale wybierając rok odniesienia 2012, Belgia nie przekroczyła przysługującego jej marginesu swobody. Argumenty te opierają się jednak w sposób dorozumiany na założeniu, że konieczne było ograniczenie *a priori* liczby beneficjentów spośród wszystkich użytkowników portu lotniczego Bruxelles-National na podstawie danych dotyczących określonego minionego roku odniesienia. Z powodów wspomnianych wcześniej Komisja uważa, że założenie to jest błędne, co sprawia, że argument przedsiębiorstwa Brussels Airlines jest bezskuteczny.
- (191) Zdaniem Belgii środek pozwala na ponowne określenie przedsiębiorstw lotniczych będących beneficjentami na podstawie liczby pasażerów przewiezionych w 2015 r. w odniesieniu do okresu budżetowego 2016, 2017 i 2018, co umożliwi w stosownych przypadkach korzystanie ze środka innym przedsiębiorstwom lotniczym lub wykluczy jednego obecnego beneficjenta lub ich większą liczbę. Belgia uznaje tym samym, że mechanizm stanowi zachętę, ponieważ może skutkować zmianą układu listy beneficjentów co trzy lata⁽⁴⁶⁾. Komisja zauważa w tym zakresie, że środek wprowadzono jedynie w odniesieniu do lat 2013, 2014 i 2015. Jego przedłużenie w czasie jest zatem hipotetyczne.
- (192) W związku z powyższym ograniczenie liczby beneficjentów na podstawie danych dotyczących ruchu za 2012 r. nie jest uzasadnione charakterem i strukturą systemu, w który wpisuje się odnośny środek.

Wniosek

- (193) Środek zapewnia korzyść trzem konkretnym użytkownikom portu lotniczego Bruxelles-National względem innych użytkowników, przy czym korzyść ta nie jest uzasadniona charakterem i strukturą systemu, w który wpisuje się odnośny środek. Wniosek ten potwierdza selektywny charakter środka.
- (194) Ponadto z powyższego wynika, że wszyscy pozostali użytkownicy portu lotniczego Bruxelles-National są wykluczeni z mechanizmu, w związku z czym nie otrzymują żadnej dotacji, przy czym wykluczenia tego nie uzasadniają charakter i struktura systemu, w który wpisuje się odnośny środek. W związku z tym cała dotacja otrzymana przez beneficjentów mechanizmu stanowi selektywną korzyść gospodarczą.

7.1.5. Wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi i konkurencję

- (195) Pomoc publiczna dla przedsiębiorstw stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE wyłącznie wówczas, gdy „zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów”, oraz w zakresie, w jakim „wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.
- (196) Jeżeli pomoc przyznana przez państwo członkowskie wzmacnia pozycję danego przedsiębiorstwa względem innych przedsiębiorstw konkurujących na rynku wewnętrznym, należy przyjąć, że przyznana pomoc ma wpływ na rynek wewnętrzny. Zgodnie z orzecznictwem⁽⁴⁷⁾ do uznania danego środka za środek mogący grozić zakłóceniem konkurencji wystarczy, że beneficjent pomocy konkuruje bezpośrednio z innymi przedsiębiorstwami na rynkach otwartych na konkurencję.

⁽⁴⁶⁾ Odpowiedź z dnia 14 marca 2015 r. na wezwanie do udzielenia informacji z dnia 10 lutego 2015 r.

⁽⁴⁷⁾ Wyrok Sądu z dnia 30 kwietnia 1998 r., Het Vlaamse Gewest/Komisja, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, pkt 46 i 49–53.

- (197) Jeżeli chodzi o wpływ na wymianę handlową, nie jest konieczne stwierdzenie faktycznego wpływu pomocy na wymianę handlową między państwami członkowskimi, lecz jedynie zbadanie, czy pomoc może mieć wpływ na tę wymianę handlową⁽⁴⁸⁾. W szczególności według orzecznictwa sądów unijnych jeśli pomoc finansowa przyznana przez państwo wzmacnia pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do pozycji zajmowanej przez inne konkurencyjne przedsiębiorstwa w ramach wewnątrzunijnej wymiany handlowej, należy uznać, że ma ona wpływ na tę wymianę⁽⁴⁹⁾.
- (198) Przedmiotowy środek pozwala przedsiębiorstwom lotniczym będącym beneficjentami prowadzić bardziej agresywną politykę cenową oraz utrzymywać lub sztucznie zwiększać ofertę świadczonych usług w porównaniu z normalnymi warunkami rynkowymi, a co za tym idzie zakłócać konkurencję z pozostałymi przedsiębiorstwami, które nie korzystają ze środka. Środek może zatem wzmocnić pozycję przedsiębiorstw będących beneficjentami w stosunku do innych przedsiębiorstw lotniczych prowadzących działalność na rynku przewozów lotniczych pasażerów wewnątrz Unii. Rynek ten został jednak w pełni zliberalizowany i otwarty dla wszystkich unijnych przedsiębiorstw lotniczych na mocy przepisów Unii.
- (199) Wynika z tego, że zakłócając konkurencję między przedsiębiorstwami lotniczymi prowadzącymi działalność na rynku wewnętrznym, środek ten może również zakłócać wymianę handlową między państwami członkowskimi.

7.1.6. Wniosek dotyczący istnienia pomocy na rzecz przedsiębiorstw lotniczych

- (200) Środek będący przedmiotem postępowania stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE na rzecz przedsiębiorstw lotniczych spełniających warunki określone w art. 2 pkt 1 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r.

7.2. Zgodność pomocy z prawem

- (201) Zgodnie z art. 108 ust. 3 Traktatu „Komisja jest informowana, w czasie odpowiednim do przedstawienia swych uwag, o wszelkich planach przyznania lub zmiany pomocy.[...] Dane państwo członkowskie nie może wprowadzać w życie projektowanych środków, dopóki procedura ta nie doprowadzi do wydania decyzji końcowej”.
- (202) W niniejszej sprawie przedmiotowy środek został już wdrożony, ponieważ zarządzenie królewskie z dnia 7 stycznia 2014 r. weszło w życie bez zgłoszenia środka Komisji. Późniejsze zawieszenie stosowania wspomnianego zarządzenia królewskiego pozostaje bez uszczerbku dla niezgodności pomocy z prawem.
- (203) Komisja nie stwierdziła podstawy prawnej zwalniającej Belgię z obowiązku zgłoszenia tej pomocy. Przyznana dotacja nie jest objęta zakresem stosowania rozporządzenia (WE) nr 800/2008 ani rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014⁽⁵⁰⁾, którego art. 58 ust. 1 stanowi, że „niniejsze rozporządzenie stosuje się do pomocy indywidualnej przyznanej przed jego wejściem w życie, jeżeli spełnia ona wszystkie warunki określone w niniejszym rozporządzeniu z wyjątkiem art. 9”. Ponadto jest wyłączone z zakresu stosowania decyzji Komisji 2012/21/UE⁽⁵¹⁾, choćby dlatego, że poziom ruchu w porcie lotniczym Bruxelles-National przekracza próg 200 000 pasażerów rocznie ustanowiony w art. 2 ust. 1 lit. e) wspomnianej decyzji.
- (204) Środek będący przedmiotem postępowania stanowi zatem pomoc niezgodną z prawem.

7.3. Zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym

- (205) W związku z faktem, że wspomniana dotacja stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, należy zbadać jej zgodność z rynkiem wewnętrznym. Uznając, że środek nie stanowi pomocy państwa, Belgia nie przedstawiła żadnej podstawy prawnej ani uzasadnienia, na podstawie których środek mógłby zostać uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym w przypadku uznania go za pomoc państwa.

⁽⁴⁸⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14 stycznia 2015 r., Eventech/Parking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, pkt 65; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 8 maja 2013 r., Libert i in., sprawy połączone C-197/11 i C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, pkt 76.

⁽⁴⁹⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14 stycznia 2015 r., Eventech/Parking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, pkt 66; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 8 maja 2013 r., Libert i in., sprawy połączone C-197/11 i C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, pkt 77; wyrok Sądu z dnia 4 kwietnia 2001 r., Friuli Venezia Giulia, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, pkt 41.

⁽⁵⁰⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz.U. L 187 z 26.6.2014, s. 1).

⁽⁵¹⁾ Decyzja Komisji 2012/21/UE z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 7 z 11.1.2012, s. 3).

- (206) Przedsiębiorstwo Brussels Airlines ze swej strony utrzymywało, że gdyby Komisja stwierdziła istnienie pomocy państwa, pomoc tę należałoby uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym przynajmniej do dnia 4 kwietnia 2014 r., kiedy weszły w życie nowe wytyczne lotnicze. Przedsiębiorstwo Brussels Airlines odnosi się w tym zakresie do decyzji w sprawie Charleroi, w której Komisja uznała, że szereg środków pomocy przyznanych przez Region Waloński było zgodnych z rynkiem wewnętrznym do dnia 4 kwietnia 2014 r.
- (207) Środki będące przedmiotem decyzji w sprawie Charleroi, na które powołuje się przedsiębiorstwo Brussels Airlines, były jednak środkami pomocy na rzecz podmiotu zarządzającego portem lotniczym Charleroi uznanymi za częściowo zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie sekcji 5.1.2 wytycznych lotniczych dotyczącej pomocy operacyjnej na rzecz portów lotniczych. Ponieważ środek będący przedmiotem postępowania stanowi pomoc na rzecz przedsiębiorstw lotniczych, a nie na rzecz podmiotów zarządzających portami lotniczymi, argument przedsiębiorstwa Brussels Airlines jest bezzasadny.
- (208) Pomimo braku argumentów przedstawionych przez Belgię w celu uzasadnienia zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym Komisja zbadała ewentualną zgodność pomocy w świetle art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, zgodnie z którym za zgodną z rynkiem wewnętrznym może zostać uznana „pomoc przeznaczona na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem”.
- (209) Wydaje się bowiem, że pomocy nie można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym w oparciu o żadną inną podstawę prawną. W szczególności środka nie można uznać za rekompensatę na rzecz przedsiębiorstw lotniczych z tytułu usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym. Środka nie można zatem uznać za zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE.
- (210) Wytyczne lotnicze zapewniają ogólne ramy oceny zgodności pomocy udzielonej przedsiębiorstwom lotniczym w świetle art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (211) Z wyjątkiem pomocy o charakterze socjalnym, która przynosi korzyści konsumentowi finalnemu w odniesieniu do określonej trasy i której przedmiotowy środek w oczywisty sposób nie stanowi, pomoc na rozpoczęcie działalności jest jedyną pomocą na rzecz przedsiębiorstw lotniczych, na którą można zezwolić na mocy wytycznych lotniczych.
- (212) Zgodnie z pkt 174 wytycznych lotniczych do niezgodnej z prawem pomocy na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych Komisja będzie stosowała zasady obowiązujące w chwili udzielenia przedmiotowej pomocy. Zarządzenie królewskie przyjęte w dniu 7 stycznia 2014 r., tj. przed dniem 4 kwietnia 2014 r. Wówczas pomoc na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych regulowały Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych ⁽⁵²⁾ (zwane dalej „wytycznymi z 2005 r.”).
- (213) Zgodnie z pkt 79 lit. c) wytycznych z 2005 r. pomoc na rozpoczęcie działalności dotyczy jedynie otwierania nowych tras lub nowych połączeń na danej trasie pociągającego za sobą wzrost wolumenu netto pasażerów. Przedmiotowy środek nie spełnia tego warunku, ponieważ pasażerowie, za których przysługuje zwrot przewidziany w art. 2 pkt 1 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r., niekoniecznie muszą korzystać z nowych tras lub nowych połączeń na danej trasie pociągających za sobą wzrost liczby pasażerów.
- (214) Ponadto chociaż w pkt 15 wytycznych z 2005 r. rozróżnia się cztery kategorie portów lotniczych: A, B, C i D, w pkt 79 lit. b) wspomnianych wytycznych ustanowiono wymóg, by pomoc na rozpoczęcie działalności była wypłacana w odniesieniu do tras powietrznych łączących regionalny port lotniczy kategorii C i D z innym portem lotniczym Unii, przy czym pomoc w odniesieniu do tras pomiędzy krajowymi portami lotniczymi (kategoria B) można rozważać jedynie w wyjątkowych okolicznościach. Pkt 79 lit. b) nie stanowi, że pomoc na rozpoczęcie działalności może być przyznana w odniesieniu do tras między portem lotniczym kategorii A z jednej strony a portem lotniczym kategorii A lub B lub portem lotniczym znajdującym się poza Unią z drugiej strony. Port lotniczy Bruxelles-National obsługuje ponad 10 mln pasażerów rocznie, a zatem należy do kategorii A. Ponieważ środek nie jest opatrzony żadnymi warunkami dotyczącymi portu lotniczego przeznaczenia na trasach wykorzystywanych przez pasażerów, którzy uprawniają do zwrotu opłaty za ochronę zgodnie z art. 2 pkt 1 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r., warunek określony w pkt 79 lit. b) wspomnianych wytycznych nie został spełniony.
- (215) Pomoc nie spełnia zatem kryteriów zgodności przewidzianych w odniesieniu do pomocy na rozpoczęcie działalności w wytycznych z 2005 r.
- (216) W związku z powyższym pomoc jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

⁽⁵²⁾ Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1.

8. ODZYSKANIE POMOCY

- (217) Zgodnie z postanowieniami TFUE i utrwalonym orzecznictwem Trybunału Komisja jest uprawniona do podjęcia decyzji, że zainteresowane państwo członkowskie musi znieść pomoc lub zmienić jej formę w przypadku stwierdzenia niezgodności pomocy państwa z rynkiem wewnętrznym. Podobnie Trybunał niezmiennie potwierdzał, że nałożenie na państwo członkowskie obowiązku zniesienia pomocy uznanej przez Komisję za niezgodną z rynkiem wewnętrznym służy przywróceniu stanu poprzedniego.
- (218) Trybunał uznał w tym zakresie, że cel ten uznaje się za osiągnięty, jeżeli beneficjent dokonał zwrotu kwot przyznanych w ramach pomocy niezgodnej z prawem. Poprzez zwrot pomocy beneficjent traci przewagę, którą uzyskał na rynku względem swoich konkurentów, i przywrócona zostaje sytuacja przed wypłatą pomocy.
- (219) Zgodnie z tym orzecznictwem art. 16 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2015/1589 stanowi, że: „w przypadku gdy podjęte zostały decyzje negatywne w sprawach pomocy przyznanej bezprawnie, Komisja podejmuje decyzję, że zainteresowane państwo członkowskie podejmie wszelkie konieczne środki w celu windykacji pomocy od beneficjenta [...]”.
- (220) W związku z tym biorąc pod uwagę, że przedmiotowe środki wdrożono z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE i że są one niezgodne z rynkiem wewnętrznym, należy je odzyskać w celu przywrócenia sytuacji istniejącej na rynku przed przyznaniem tych środków. Odzyskanie musi obejmować okres od momentu przyznania korzyści beneficjentom, tj. od dnia przekazania pomocy do dyspozycji beneficjentów, do dnia jej faktycznego odzyskania. Kwoty podlegające zwrotowi należy zatem powiększyć o odsetki naliczane do momentu ich faktycznego odzyskania.
- (221) Pismem z dnia 20 marca 2017 r. Belgia poinformowała Komisję o uchyleniu zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. na mocy zarządzenia królewskiego z dnia 15 marca 2017 r. Belgia zniosła zatem środek pomocy, który nie będzie wywoływał już skutków w przyszłości.
- (222) Ponadto w piśmie z dnia 16 maja 2017 r. Belgia przedstawiła wszystkie niezbędne dowody potwierdzające, że przedsiębiorstwa lotnicze Brussels Airlines, TUI Airlines Belgium i Thomas Cook Airlines Belgium zwróciły – zgodnie z zarządzeniem królewskim z dnia 15 marca 2017 r. – kwoty otrzymanej pomocy i odsetki naliczone narastająco od dnia 22 września 2014 r. zgodnie z rozdziałem V rozporządzenia (WE) nr 794/2004 i z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 271/2008⁽³⁾ zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 794/2004, tj. odpowiednio 16 779 819 EUR pomocy i 543 546,30 EUR odsetek, 2 143 621 EUR pomocy i 69 438,01 EUR odsetek oraz 76 560 EUR i 2 480 EUR odsetek.
- (223) W związku z powyższym uwzględniając zwrot otrzymanych kwot pomocy wraz z odpowiednimi odsetkami, Komisja uważa, że beneficjenci stracili korzyść, którą posiadali na rynku względem konkurentów, oraz że przywrócono sytuację pod względem konkurencji poprzedzającą wypłatę pomocy.
- (224) W świetle powyższego nie ma powodu, aby zobowiązywać Belgię do zniesienia środka i odzyskania pomocy niezgodnej z rynkiem wewnętrznym od beneficjentów, ponieważ sama podjęła już te działania.

9. WNIOSEK

- (225) Komisja stwierdza, że Belgia w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE wdrożyła pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstw lotniczych spełniających warunki określone w art. 2 pkt 1 zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. Wobec braku jakichkolwiek przesłanek zgodności w odniesieniu do omawianego programu uznaje się go za niezgodny z rynkiem wewnętrznym.
- (226) Ponieważ Belgia uchyliła jednak zarządzenie królewskie z dnia 7 stycznia 2014 r. i odzyskała pomoc wraz z odpowiednimi odsetkami, przywrócono sytuację istniejącą przed przyznaniem tej pomocy państwa niezgodnej z prawem i z rynkiem wewnętrznym. Nie ma zatem powodu, aby nakazać zniesienie środka i odzyskanie przedmiotowej pomocy,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Dotacja przyznana na mocy zarządzenia królewskiego z dnia 7 stycznia 2014 r. na rzecz niektórych przedsiębiorstw lotniczych stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 271/2008 z dnia 30 stycznia 2008 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 794/2004 w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 82 z 25.3.2008, s. 1).

2. Pomoc wskazana w ust. 1, która została przyznana przez Królestwo Belgii w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Belgii.

Sporządzono w Brukseli dnia 18 lipca 2017 r.

W imieniu Komisji
Margrethe VESTAGER
Członek Komisji
