

II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/2115 HATÁROZATA

(2017. július 27.)

a Belgium által alkalmazott SA.38393 (2016/C, korábbi 2015/E) számú támogatási programról –
Belgiumi kikötők adóztatása

(az értesítés a C(2017) 5174. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia és a holland nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

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

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

1.1. KÉRDŐÍV A KIKÖTŐK MŰKÖDÉSÉRŐL ÉS ADÓZTATÁSÁRÓL, ÉS EGYÜTTMŰKÖDÉSI ELJÁRÁS

- (1) A Bizottság szolgálatai 2013. július 3-án kérdőívet küldtek valamennyi tagállamnak kikötőik működéséről és adóztatásáról annak érdekében, hogy áttekintést kapjanak a témakörrel és tisztázzák a kikötők helyzetét az Európai Uniónak az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: az EUMSZ) 107. cikke szerinti állami támogatásokra vonatkozó szabályai figyelembevételével. A belga hatóságok 2013. szeptember 30-án és 2013. október 9-én levélben válaszoltak. 2014. január 20-án kelt levelében a Bizottság további információkat kért a kikötők adóztatására vonatkozó szabályokról. A belga hatóságok 2014. március 13-i levelükben válaszoltak, Brüsszel kikötője pedig a 2014. március 18-án érkezett levélben küldte meg észrevételeit.
- (2) A Tanács (EU) 2015/1589 rendeletének ⁽²⁾ (a továbbiakban: az „eljárási rendelet”) 21. cikkével összhangban a Bizottság 2014. július 9-én kelt levelében tájékoztatta Belgiumot az előzetes értékeléséről, miszerint az egyes belga kikötők (a továbbiakban: „a belga kikötők”) számára biztosított társaságiadó-mentesség a belső piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősül, ez a támogatás pedig az említett rendelet 1. cikkének b) pontja értelmében létező támogatásnak minősül. 2014. szeptember 23-án találkozóra került sor a belga hatóságokkal. A vallon régió és Brüsszel kikötője 2014. szeptember 30-i leveleikben ismertették észrevételeiket, míg a flamand régió 2014. október 1-jei levelében küldte meg észrevételeit. 2015. június 1-jén kelt levelében a Bizottság közölte Belgiummal, hogy tudomásul vette a Belgium által előterjesztett érveket és továbbra is

⁽¹⁾ HL C 302., 2016.8.19., 5. o.

⁽²⁾ A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.)

úgy ítéli meg, hogy a kikötők társasági adó alóli mentessége a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatásnak minősül, ha és amennyiben ezek a kikötők gazdasági tevékenységet folytatnak. E levél ellen 2015. augusztus 3-án fellebbezést ⁽³⁾ nyújtottak be, amit a Bíróság mint elfogadhatatlant 2016. március 9-én hozott végzésével ⁽⁴⁾ elutasított.

1.2. A BIZOTTSÁG MEGFELELŐ INTÉZKEDÉSEKRE VONATKOZÓ JAVASLATA ÉS A BELGA HATÓSÁGOK VÁLASZA

- (3) A Bizottság 2016. január 21-i levelében megismételte álláspontját, miszerint a kikötőket megillető társaságiadó-mentesség a Szerződéssel összeegyeztethetetlen állami támogatási programnak minősül, és az EUMSZ 108. cikkének (1) bekezdése és az eljárási rendelet 22. cikke értelmében megfelelő intézkedéseként azt javasolta a belga hatóságoknak, hogy szüntessék meg a belga kikötők számára biztosított társaságiadó-mentességet, amennyiben azok gazdasági tevékenységet folytatnak. Felkérték a belga hatóságokat, hogy a határozat keltétől számított 10 hónapon belül igazítsák ki a jogszabályt, mivel ezt a módosítást legkésőbb a 2017-es adóév kezdetétől a gazdasági tevékenységekből származó jövedelmekre kell alkalmazni. Felkérték a belga hatóságokat, hogy írásban tájékoztassák a Bizottságot arról, hogy Belgium az eljárási rendelet 23. cikkének (1) bekezdése értelmében feltétel nélkül, egyértelműen és teljes egészében elfogadja ezeket a megfelelő intézkedéseket az említett határozat kézhezvételétől számított 2 hónapon belül. A megfelelő intézkedésekre vonatkozó javaslat ellen 2016. március 18-án fellebbezést ⁽⁵⁾ nyújtottak be, amit a Bíróság a 2016. október 27-én hozott végzésével ⁽⁶⁾, mint elfogadhatatlant elutasított.
- (4) A belga hatóságok 2016. március 21-i levelükben megküldték a Bizottságnak a javasolt megfelelő intézkedésekre vonatkozó észrevételeiket.

1.3. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSA

- (5) 2016. július 8-i levelében a Bizottság úgy határozott, hogy megindítja az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdésében előírt eljárást az eljárási rendelet 23. cikke (2) bekezdésének alkalmazásával.
- (6) Az eljárás megindítására vonatkozó bizottsági határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. ⁽⁷⁾ A Bizottság felkérte az érdekelt feleket az intézkedésre vonatkozó észrevételeik megküldésére. 2016. augusztus 24-én találkozót tartottak az intézkedés által érintett egyes belga kikötők képviselőivel.
- (7) Belgium a 2016. szeptember 9-én kelt levelében (szövetségi pénzügyminiszter) és a 2016. szeptember 16-án kelt levelében (vallon régió és vallon kikötők) ismertette észrevételeit.
- (8) A Bizottság a következő érdekelt felektől kapott észrevételeket: Sea Invest, Antwerpen, Gent és Brugge kikötőinek használója (2016. szeptember 14.), Rotterdam kikötője, amely az öt holland tengeri közkikötő nevében jár el (2016. szeptember 16.), Brüsszel kikötője (2016. szeptember 16.), Flamand Kikötői Bizottság (Vlaamse Havencommissie) (2016. szeptember 19.) és az észrevételek előterjesztésére vonatkozó határidő meghosszabbítása után, Antwerpen és Brugge kikötői (2016. október 4.).
- (9) Ezeket az észrevételeket a Bizottság továbbította Belgiumnak, és egyben lehetőséget biztosított számára arra, hogy észrevételeket tegyen velük kapcsolatban. Belgium észrevételeit a Bizottság a 2016. november 14-én kelt levélben kapta meg. 2016. december 19-én a belga hatóságok és a Bizottság között találkozóra került sor, melynek során további észrevételeket adtak át a Bizottság részére. 2017. január 10-én a belga szövetségi és regionális hatóságok, az intézkedés egyes kedvezményezettjei és a Bizottság között újabb találkozót tartottak.

2. AZ INTÉZKEDÉS ÉS HÁTTERÉNEK LEÍRÁSA

2.1. A KIKÖTŐK TULAJDONJOGA ÉS IRÁNYÍTÁSA BELGIUMBAN

- (10) Belgiumban a kikötők által elfoglalt földterület a közterület részét képezi. Az 1990-es években a főbb belga kikötők működtetését decentralizált szervezetekre ruházták át. Egyes kikötőket autonóm önkormányzati kikötői hatóságok működtetnek (például: Gent, Ostende és Antwerpen kikötői), másokat közjogi jogi személyek (például Port autonome du Centre et de l'Ouest, Liège, Charleroi és Namur autonóm kikötői) vagy közjogi részvénytársaság (Brugge kikötője esetében) működteti.

⁽³⁾ HL C 156., 2016.5.2., 46. o.

⁽⁴⁾ 2016. március 9-i végzés a T-438/15. sz., *Port Autonome du Centre et de l'Ouest SCRL és társai kontra Bizottság* (ECLI:EU:T:2016:142) ügyben.

⁽⁵⁾ HL C 175., 2016.5.17., 23. o.

⁽⁶⁾ 2016. október 27-i végzés a T-116/16. sz., *Port Autonome du Centre et de l'Ouest SCRL és társai kontra Bizottság* (ECLI:EU:T:2016:656) ügyben.

⁽⁷⁾ HL C 302., 2016.8.19., 5. o.

- (11) A kikötőket közjogi jogalanyok, a kikötői hatóságok működtetik.

2.2. A KIKÖTŐK NYERESÉGADÓJÁRA VONATKOZÓ SZABÁLYOK

- (12) A nyereségadóról szóló, 1992-ben összehangolt törvény⁽⁸⁾ (*Code des impôts sur les revenus coordonné en 1992*) (a továbbiakban: CIR) 1. cikke értelmében a belföldi illetőségű „társaságok” kötelesek társasági adó⁽⁹⁾ („impôt des sociétés”) (a továbbiakban: ISoc) formájában nyereségadót fizetni. Ellenben azok a belföldi illetőségű jogi személyek, amelyek nem „társasági” formával rendelkeznek, kötelesek jogi személyek adója⁽¹⁰⁾ (impôt des personnes morales) (a továbbiakban: IPM) formájában nyereségadót fizetni. A CIR 2. cikke szerint „társaság” „minden olyan előírás szerűen létrehozott társaság, szövetség, intézmény vagy szervezet, amely jogi személyiséggel rendelkezik és gazdálkodást vagy nyereségorientált műveleteket folytat.”
- (13) A CIR 180. cikkének (2) bekezdése arról rendelkezik, hogy néhány belga kikötő nem tartozik a társasági adó hatálya alá⁽¹¹⁾. A CIR 220. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy azok a jogi személyek, amelyek nem tartoznak az ISoc hatálya alá a CIR 180. cikke értelmében, kötelesek a jogi személyek adóját fizetni.⁽¹²⁾ A jogi személyek adója nem érinti a jövedelmek, ill. nyereségek teljes összegét, csak bizonyos típusú jövedelmeket. A CIR 221. cikke alapján ugyanis a jogi személyek adójának hatálya alá tartozó jogi személyek kizárólag a Belgiumban található ingatlanjaikból származó kataszteri jövedelem, valamint a tőkéből és ingóságokból származó jövedelmek és bevételek után adóznak⁽¹³⁾. Ezenkívül a jogi személyek adójának hatálya alá tartozó különféle jövedelemtípusokra alkalmazott adókulcsok rendszerint megegyeznek az ingatlanadó vagy a forrásadó mértékével⁽¹⁴⁾ és általában alacsonyabbak a társasági adó mértékénél (33,99 %).

3. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

- (14) 2016. július 8-án kelt levelében a Bizottság megállapította, hogy a belga hatóságok nem fogadták el a megfelelő intézkedések végrehajtására vonatkozóan a Bizottság 2016. január 21-i levelében megadott ütemtervet, a belga kormány nem fogadja el egyértelműen a kikötők társasági adó megfizetésére kötelezésének elvét, és nem vállalja a belga kikötőket megillető adómentesség megszüntetését. A Bizottság ebből arra a következtetésre jutott, hogy a belga hatóságok nem fogadták el feltétel nélkül, egyértelműen és teljes egészében a Bizottság által 2016. január 21-én javasolt megfelelő intézkedéseket.
- (15) mivel a Bizottság továbbra is úgy ítéli meg, hogy a belga kikötőket megillető társaságiadó-mentesség – amennyiben azok gazdasági tevékenységet folytatnak – létező állami támogatási programnak minősül, és kétségei vannak afelől, hogy az említett támogatási program összeegyeztethető a belső piaccal, úgy határozott, hogy az eljárási szabályzat 23. cikke (2) bekezdésének megfelelően megindítja az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdésében előírt eljárást.

⁽⁸⁾ A CIR 1. cikkének (1) bekezdése szerint: „Nyereségadónak minősülnek az alábbiak:

- 1) a királyság lakosainak teljes jövedelmére kivetett adó, az úgynevezett személyi jövedelemadó;
- 2) a belföldi illetőségű társaságok teljes jövedelmére kivetett adó, az úgynevezett társasági adó;
- 3) a társasági formával nem rendelkező belga jogi személyek jövedelmére kivetett adó, az úgynevezett jogi személyek adója;
- 4) külföldi illetőségű személyek jövedelemadója, az úgynevezett külföldi illetőségű személyek adója.”

⁽⁹⁾ A CIR 179. cikke megismétli az 1. cikkben szereplő szabályt. Az ISoc-ra vonatkozó szabályokat a CIR III. címének 179–219 bis cikkei tartalmazzák.

⁽¹⁰⁾ Az IPM-re vonatkozó szabályokat a CIR IV. címének 220–226. cikkei tartalmazzák.

⁽¹¹⁾ A CIR 180. cikkének (2) bekezdése a következő szervezetekre utal: SCRL Port autonome du Centre et de l'Ouest (korlátolt felelősségű szövetkezeti társaság), Compagnie des installations maritimes de Bruges, Brüsszel kikötője, Antwerpen, Ostende és Gent autonóm önkormányzati kikötői hatóságai, Liège, Charleroi és Namur autonóm kikötői, Waterwegen en Zeekanaal részvénytársaság és De Scheepvaart részvénytársaság. A közösségi finanszírozás elismeréséről és felügyeletéről, valamint a különböző finanszírozási rendelkezésekről szóló 2016. december 18-i törvény 110. cikke (*Moniteur belge*, 2016. december 20.; Numac: 2016003460) a CIR 180. cikkének (2) bekezdése értelmében a következőképpen rendelkezik: „[...] az antwerpeni és ostende-i autonóm önkormányzati kikötői hatóságok, a Havenbedrijf Gent közjogi részvénytársaság” szövegrész helyébe lép „az ostende-i autonóm önkormányzati kikötői hatóság, a Havenbedrijf Antwerpen en Havenbedrijf Gent közjogi részvénytársaságok” szövegrész.”

⁽¹²⁾ A CIR 220. cikke szerint: „A jogi személyek adójának hatálya alá tartoznak: [...] 2) azok a jogi személyek, amelyek a 180. cikk értelmében nem tartoznak a társasági adó hatálya alá; [...]”.

⁽¹³⁾ A CIR 221. cikke szerint: „A jogi személyek adójának hatálya alá tartozó jogi személyek kizárólag az alábbiak után adóznak:

- 1) a Belgiumban található ingatlanjaikból származó kataszteri jövedelem, [...];
- 2) a tőkéből és ingóságokból származó jövedelmek és bevételek, ideértve a 21. cikk (5), (6) és (10) bekezdésében említett első jövedelmi sávokat és a 21. cikk (13) bekezdésében említett kamatozatokat, valamint a 90. cikk (5) - (7) és (11) bekezdésében említett különböző jövedelmeket.”

⁽¹⁴⁾ A CIR 225. cikke szerint: „A 221. cikkben említett jövedelmekhez kapcsolódó adó megegyezik az ingatlanadóval és a forrásadóval. [...]”.

4. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁT KÖVETŐEN KAPOTT ÉSZREVÉTELEK

4.1. VÁLLALKOZÁSOK/GAZDASÁGI TEVÉKENYSÉGEK

- (16) A belga kikötők és a belga hatóságok úgy vélik, hogy a kikötők nem az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti „vállalkozások”, mivel feladataik – többek között a köz- és magánterület adminisztratív irányítása – nem gazdasági jellegűek. Hangsúlyozzák, hogy ezek a feladatok általános érdekűek, és olyan állami hatóságok kötelezik őket végrehajtásukra vagy bízzák meg vele őket, amelyek szabadon határozhatják meg az általános érdekű, nem gazdasági jellegű szolgáltatások körét. Felhívják a figyelmet arra, hogy a kikötői hatóságok különleges hatáskörrel rendelkeznek e feladatok ellátására, a hatóságok ellenőrzése alá tartoznak és nem profitorientáltak, a többletet újra befektetik a kikötői infrastruktúrába, és egyes kikötők esetében a településnek fizetik be, amely a részvényesük.
- (17) Antwerpen és Brugge kikötői, valamint a belga hatóságok úgy vélik, hogy a Bíróságnak a repülőterekkel kapcsolatos ítélkezési joggyakorlata (C-82/01. sz., *Aéroports de Paris* ügy⁽¹⁵⁾) nem alkalmazható a kikötőkre, amelyek más infrastruktúrát képviselnek. Különösen rámutatnak arra, hogy a kikötők monopóliuma egy olyan közjogi jogalany javára végrehajtott közigazgatási decentralizáció eredménye, amely nem törekszik nyereség realizálására, míg a repülőterek kezelését magánszemélyek végzik gazdasági tevékenység kizárólagos koncessziója keretében, a gazdasági jellegű működési kockázat átruházásával. Úgy vélik továbbá, hogy a Bíróság által az *Aéroports de Paris* ügyben vizsgált jogvita nem érintette „infrastrukturális szolgáltatások” nyújtását, így a kikötői terület belga kikötői hatóságok általi rendelkezésre bocsátásával való analógia nem helytálló.
- (18) Az érdekelt felek többsége és a belga hatóságok vitatják a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban említett tevékenységek gazdasági jellegét, ideértve nevezetesen a kikötői infrastruktúra hajók számára történő rendelkezésre bocsátását, a földterület és az infrastruktúra vállalkozásoknak való bérbeadását, s rámutatnak arra, hogy a földbérlet, az infrastruktúra-koncesszió és a kikötői infrastruktúrához való hozzáférés díjai (kikötői díjak) nyilvánosak, megkülönböztetéstől mentesek, a kikötői hatóságok egyoldalúan előre rögzítik és nem a kereslet-kínálati viszonyok határozzák meg őket. Különösen a belga Alkotmánybíróság által 2015. november 19-én hozott ítéletre⁽¹⁶⁾ hivatkoznak, amely elismeri, hogy a kikötői díjak a kikötői hatóságok beavatkozásának harmadik felek általi „tisztá díjazását” jelentik. Ezenkívül utalnak a tengeri kikötők politikájáról és kezeléséről szóló 1999. március 2-i flamand kikötői rendeletre⁽¹⁷⁾ (a továbbiakban: az „1999. március 2-i flamand kikötői rendelet”), amely szerint a kikötői díjakat az ellenértékkel „ésszerű arányban” kell megállapítani. Jelzik továbbá, hogy a koncessziós díjak arányosan alacsonyabbak a nagyobb hozzáadott értékgeneráló földterületek esetében, objektív (az érintett földterületekre vonatkozó) paramétereken alapulnak, és a nyújtott szolgáltatás által generált belső értéket tükrözik. Hasonlóképpen a vallon régió és a vallon kikötők úgy vélik, hogy az infrastruktúrák használatáért történő díjfizetés nem feltétlenül jelzi a kikötők tevékenységének gazdasági jellegét, és az a tény, hogy ezek a díjak nem fedezik a befektetett tőke megtérülését, a kikötői tevékenység általános érdekű szolgáltatási jellegét mutatja.
- (19) Esetükben a kikötőkben zajló főbb gazdasági tevékenységeket az áruk kezelését (be- és kirakodását) biztosító koncessziós jogosultak végzik, mivel a kikötői hatóságok teljes mértékben függetlenek a koncesszióra jogosult társaságok és a hajótulajdonosok között létrejött kereskedelmi szerződésektől. A kikötőket tehát üzleti szempontból nem a kikötői hatóságok működtetik, hanem azok a társaságok, amelyekre az infrastruktúrát engedélyezik, ahol ezeknek a társaságoknak maguknak kell megépíteniük az árumozgatási szolgáltatásokhoz szükséges felépítményeket (daruk, hangárok).
- (20) Hozzáteszik, hogy a kikötői hatóságoknak egyre gyakrabban kell finanszírozniuk a régiók hatáskörébe tartozó nem gazdasági tevékenységeket, sőt olyan tevékenységeket is, amelyek nem kapcsolódnak a kikötő működtetéséhez⁽¹⁸⁾. Hivatkoznak a Bizottság olyan határozataira és a Bíróság olyan ítéleteire, amelyek szerintük azt állapítják meg, hogy sem a potenciális használók előtt nyitott infrastruktúrák méltányos és megkülönböztetéstől mentes rendelkezésre bocsátása, sem az önkormányzati földterületeknek a magánszektor ipari és kereskedelmi tevékenységei fejlesztése céljából történő kezelése és hasznosítása nem minősül gazdasági tevékenységnek.
- (21) Végül úgy vélik, hogy a kikötők gazdasági tevékenységei, mint például a teheremelés (daruzási szolgáltatások) és a vontatás pusztán járulékos jellegűek.

⁽¹⁵⁾ A Bíróság C-82/01. sz., *Aéroports de Paris* kontra Bizottság ügyben 2002. október 24-én hozott ítélete (ECLI:EU:C:2002:617).

⁽¹⁶⁾ C.C., 2015. november 19., 162/2015 sz.; *Moniteur belge*, 2016. február 5.; Numac: 2015205632.

⁽¹⁷⁾ M. B., 1999. április 8.; Numac: 1999035415. Vö. a 13. cikk (3) bekezdésével: „A kikötői díjakat a kikötői hatóságok önállóan állapítják meg, az ellenérték értékével ésszerűen arányos mértékben [...]”.

⁽¹⁸⁾ Ezt a kérdést a Flamand Kikötői Bizottság is felveti. Megállapítja, hogy az elmúlt években csökkent a megközelítésre szolgáló tengeri infrastruktúrák (ideértve a zsilipek működtetését és egyes kikötőkön keresztülhaladó hajózási útvonalak kotrását), a kikötői alapinfrastruktúrák és a révkapitányi szolgáltatások kormányzati finanszírozása.

4.2. ÁLLAMI FORRÁSOKBÓL BIZTOSÍTOTT GAZDASÁGI ELŐNY

- (22) A Flamand Kikötői Bizottság úgy ítéli meg, hogy amennyiben a kikötői hatóságoknak egyre gyakrabban kell finanszírozniuk a régiók hatáskörébe tartozó nem gazdasági tevékenységeket, a társaságiadó-mentesség nem jelent előnyt.
- (23) Rotterdam kikötője rámutat arra, hogy Antwerpen, Brugge és Gent kikötői a számviteli nyereség 1 %-a alatti tényleges adókulccsal rendelkeznek.
- (24) A belga hatóságok azt állítják, hogy amennyiben a kikötők megfizetik az IPM-et, nem teljesül az a feltétel, hogy az előnyt állami forrásokból kell biztosítani.

4.3. SZELEKTIVITÁS

- (25) Az érdekeltek többsége és a belga hatóságok úgy vélik, hogy a jogi személyek adózási referenciarendszere nem a társasági adó (ahogyan azt az eljárás megindításáról szóló határozat elfogadta), hanem a CIR 1. cikke, amely párhuzamosan két adórendszert állít fel a belföldi illetőségű jogi személyek részére (ISoc és IPM) a CIR 2. cikkében meghatározott kritériumok szerint (a jogi személy tevékenysége, amely lehet „gazdálkodás” vagy „nyereségorientált műveletek”). Hozzáteszik, hogy a CIR 180. cikke, amely szerint a kikötők nem tartoznak az ISoc hatálya alá, csak pontosítja és alkalmazza a CIR 1. cikkét. Egyes érdekeltek és a belga hatóságok szintén úgy vélik, hogy az IPM a referenciarendszer az olyan kikötők esetében, amelyek nem a CIR 2. cikke szerinti „társaságok”, mivel a CIR 180. cikkének (2) bekezdése nem tér el a jogi személyek adóztatására vonatkozó általános szabályoktól, de csak az általános szabályok alkalmazásáról rendelkezik. Tehát azt állítják, hogy még ha törölnék is a 180. cikk (2) bekezdését, a kikötők nem feltétlenül tartoznának az ISoc hatálya alá, mivel a közigazgatásnak külön-külön meg kellene vizsgálnia a helyzetüket a CIR 1. és 2. cikkében rögzített kritériumok szerint, továbbá mivel a kikötők nem a CIR 2. cikke szerinti „társaságok”, nem tartoznának az ISoc hatálya alá.
- (26) A vallon régió és a vallon kikötők hozzáteszik, hogy ez a kettősség (két jövedelemadó-rendszer, az ISoc és az IPM létezése) alapvetően fontos és a jövedelemadó-rendszer velejárója, amely a belga alkotmányból ered. Továbbá a belga alkotmány nem kötelezné a jogalkotót bizonyos tevékenységek megadóztatására, és a közigazgatási szervek esetében, jellegüknek fogva (állam, közösségek, régiók, tartományok és települések) a közterület vagy a magánterület közszolgáltatáshoz rendelt tulajdon javai adómentesek lennének egy általános jogelv alapján. A belga hatóságok azt állítják továbbá, hogy a nemzeti bíróságok ítélkezési gyakorlata szerint a közszolgáltatások, közfeladatok és közjavak adómentesek, kivéve, ha a törvény kifejezetten előírja.
- (27) Antwerpen és Brugge kikötői hatóságai, valamint a belga hatóságok szerint azok a jogalanyok, amelyek – mint a kikötők – nem osztják fel a nyereségüket, hanem visszaforgatják, vagy amelyek a saját érdekükön túlmutatató célt követnek, az IPM hatálya alá tartoznak, ami megfelel a rendszer logikájának.
- (28) Azt állítják továbbá, hogy az ISoc hatálya alá tartozó más vállalkozásoktól eltérő helyzetben vannak. Annak ellenére, hogy bizonyos fokú autonómiát élveznek, és tekintet nélkül gazdasági tevékenységek esetleges létezésére, a kikötői hatóságok a közigazgatási szervek részét képezik és általános érdekű feladatokat látnak el anélkül, hogy nyereségszerzési céllal működnének, ahogyan az az alapszabályukból következik. Nem alkalmaznak ipari és kereskedelmi módszereket, és tevékenységüket nem a befektetés rövid távú megtérülése vezérli. A koncessziós díjak és a kikötői díjak nem mindig fedezik a felmerülő költségeket. Közzolgálati feladatokat látnak el, amelyek nettó költsége nem vonható le a CIR 49. cikke szerinti társaságiadó-alapból, ami ISoc fizetési kötelezettség esetében más vállalkozásokkal szembeni hátrányos megkülönböztetéshez és a kikötők beruházási kapacitásának csökkenéséhez vezetne.
- (29) A belga hatóságok azt állítják, hogy a belga Alkotmánybíróság 2016. december 1-jén hozott ítéletében⁽¹⁹⁾ helybenhagyta a jogalkotó azon döntését, hogy a kikötők mentesülnek az ISoc alól.

4.4. A VERSENY TORZÍTÁSA ÉS A KERESKEDELEMRE GYAKOROLT HATÁS

- (30) A Flamand Kikötői Bizottság azt állítja, hogy más tagállamokban, különösen Hollandiában, ugyanezeket a kikötői tevékenységeket a közigazgatási szervek finanszírozzák, így a versenyfeltételek nem torzulnak.

⁽¹⁹⁾ C.C., 2016. december 1., 151/2016 sz.; *Moniteur belge*, 2017. január 12.; Numac: 2016206080.

- (31) Antwerpen és Brugge kikötői hatóságai az „állami támogatás”⁽²⁰⁾ fogalmáról szóló bizottsági közlemény (a továbbiakban: a 2016. július 19-i közlemény) 188. bekezdésére hivatkozva kijelentik, hogy minden kikötő jogi monopóliummal rendelkezik saját kikötői területe fölött, mely monopólium egyszerre zárja ki „a piacon folyó versenyt és a piacért folyó versenyt”. Arra a következtetésre jutnak, hogy az intézkedés nem torzítja a versenyt. Továbbá hivatkoznak a holland versenyhatóság véleményére⁽²¹⁾, miszerint Rotterdam kikötője nem versenyez más kikötők üzemeltetőivel, mivel a kikötői díjak csak egy kis töredékét teszik ki a hajótulajdonosok szállítási költségeinek, így ezeknek a díjaknak a felfelé vagy lefelé történő módosítása nem befolyásolná a kikötői forgalmat.
- (32) Azt állítják, hogy a 2016. július 19-i közlemény szerint egy hálózati infrastruktúrában a hálózat különböző elemei kiegészítik egymást és nem versenyeznek egymással (211. pont és 311. lábjegyzet), így a verseny torzulása kizárt. Megjegyzik, hogy ebben a közleményben a Bizottság vasútiinfrastruktúra-építésre (219. pont) és közútiinfrastruktúra-építésre alkalmazza ezt az elvet, beleértve a díjköteles utakat (220. pont), de úgy vélik, hogy a kikötőkre is vonatkozik.
- (33) A vallon régió és a vallon kikötők hangsúlyozzák, hogy az ISoc-fizetési kötelezettség alól mentes belső kikötők nincsenek versenyben más belső magánkikötőkkel, amelyek a nyilvánosság számára hozzáférhető, azonos infrastruktúrákat bocsátanak rendelkezésre. A szövetségi hatóságok hozzáteszik, hogy a kisméretű belső kikötők kiegészítik a többi kikötőt, és csak a közúti szállítással állnak versenyben.
- (34) Rotterdam kikötője rámutat arra, hogy a holland közkikötők többek között Antwerpen, Brugge és Gent kikötőivel versenyeznek.

4.5. ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG

- (35) A vallon régió és a vallon kikötők úgy vélik, hogy az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése megfelelő alapot képez az intézkedés összeegyeztethetőségéhez: a kikötőknek egyértelmű jogi felhatalmazásuk van, és nem vonható kétségbe, hogy a kikötők teljesítik az ebben a cikkben meghatározott összes feltételt. Hangsúlyozzák, hogy az EUMSZ 93. cikke szerinti összeegyeztethetőséget, amely ezen alkalmazási feltételek mellett nem foglalja magában a kereskedelemre gyakorolt hatás hiányát, alaposan meg kell vizsgálni.
- (36) Antwerpen és Brugge kikötői hatóságai úgy vélik, hogy a Bizottság nem támasztotta alá kellőképpen az intézkedés összeegyeztethetőségével kapcsolatban előterjesztett érvekre adott válaszát. Hozzáteszik, hogy az EUMSZ 93. cikke az intézkedés összeegyeztethetőségének alapjául szolgálhatna, mivel a kikötőknek a transzeurópai közlekedési hálózatokhoz hozzájáruló infrastruktúrákat kell finanszírozniuk.

4.6. ÁTMENETI IDŐSZAK SZÜKSÉGESSÉGE

- (37) A belga hatóságok átmeneti időszakot kérnek a Bizottságtól a kikötők ISoc-fizetési kötelezettsége tekintetében. Hangsúlyozzák, hogy az eljárás megindításáról szóló 2016. július 8-i határozatban (a kikötők társasági adó hatálya alá vonása 2017. január 1-től) előírt határidő túl rövid, különösen az SA.25338 sz. ügyben Hollandiának kiszabott határidőhöz képest. Hangsúlyozzák, hogy a CIR 180. cikke (2) bekezdésének hatályon kívül helyezése olyan jogalkotási eljárást von maga után, amely „általában legalább három-hat hónapig” tart. Szerintük a törvény sokkal komplexebb módosításaira van szükség, mint a CIR 180. cikke (2) bekezdésének hatályon kívül helyezése, mivel i. a hatályon kívül helyezés nem feltétlenül eredményezné a kikötők ISoc-fizetésre kötelezését, ii. a kikötőkre vonatkozó új adórendszer kidolgozása során figyelembe kell venni az egyenlőség alkotmányos elvét, és iii. a jogi személyek IPM-ről ISoc-ra történő áttérését a belga adójog nem szabályozza kifejezetten. Hozzáteszik, hogy egy létezőnek vélelmezett támogatási program lejártá esetén a Bizottságnak tiszteletben kell tartania a tagállam ahhoz fűződő jogos érdekeit, hogy a jogbiztonság biztosítva legyen a kedvezményezettek számára.
- (38) Rotterdam kikötője arra kéri a Bizottságot, hogy a holland kikötők társaságiadó-fizetési kötelezettségét halassa el egy ágazati vizsgálat elvégzéséig, és az északi területek valamennyi tengeri kikötője egyidejűleg kerüljön az adó hatálya alá, vagy legalábbis a belga és a francia kikötőket vonja gyorsan és egyidejűleg a társasági adó hatálya alá.

⁽²⁰⁾ HL C 262., 2016.7.19., 1. o.

⁽²¹⁾ A holland versenyhatóság jelentése Rotterdam kikötői hatóságáról, 2005, P_600019/255.R261, 2. o.

5. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

5.1. AZ EUMSZ 107. CIKKÉNEK (1) BEKEZDÉSE ÉRTELMEBEN VETT ÁLLAMI TÁMOGATÁS FENNÁLLÁSA

- (39) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

5.1.1. VÁLLALKOZÁSOK/GAZDASÁGI TEVÉKENYSÉGEK

5.1.1.1. *Általánosságok*

- (40) A Bíróság szerint „minden olyan tevékenység, amely áruk és szolgáltatások adott piacon történő kínálatával jár, gazdasági tevékenységnek minősül”⁽²²⁾. Hasonlóképpen „a vállalkozás fogalma minden gazdasági tevékenységet folytató jogalanyra kiterjed, függetlenül azok jogállásától és finanszírozási módjától”⁽²³⁾.
- (41) Ezenkívül az infrastruktúrák működtetésének gazdasági jellegére vonatkozó ítélezési gyakorlattal összhangban⁽²⁴⁾ a Bizottság számos határozatban megállapította, hogy a kikötői infrastruktúrák kereskedelmi célú működtetése és építése gazdasági tevékenységnek minősül⁽²⁵⁾. Például díjfizetés ellenében a használok rendelkezésére bocsátott kikötői terminál kereskedelmi célú működtetése gazdasági tevékenységnek minősül⁽²⁶⁾. Hasonlóképpen a Bíróság már hallgatólagosan, de biztosan elismerte egyes kikötői műveletek gazdasági jellegét, különösen „az áruk és bármilyen berendezés kikötőben végzett berakodását, kirakodását, átrakodását, deponálását és általában vett mozgatását”⁽²⁷⁾. A Bizottság ezeket a szabályokat nemcsak a tengeri kikötőkre, hanem a belső kikötőkre is alkalmazza⁽²⁸⁾.
- (42) E tekintetben, a belga hatóságokkal és egyes érdekelt felekkel ellentétben a Bizottság úgy véli, hogy a Bíróság repülőterekkel kapcsolatos ítélezési gyakorlatát alkalmazni kell a kikötőkre, amelyek csupán másmilyen típusú infrastruktúráknak tekintendők. Az egyes érdekelt felek által a kikötők és a repülőterek között feltárt különbségek – többek között a jogi struktúra különbségei, vagy az, hogy a kikötők olyan közjogi jogalanyok, amelyek nem törekednek nyereség realizálására – nem relevánsak a Bíróság ítélezési gyakorlatát megalapozó, áruk vagy szolgáltatások piacon történő kínálására vonatkozó általános kritérium tekintetében. Hasonlóképpen, a Bizottság megállapítja, hogy az *Aéroports de Paris* ügyben hozott ítélet 90. pontjában a Bíróság megjegyzi, hogy „a Törvényszék helyesen állapította meg, hogy a szóban forgó kereskedelmi díjak a repülőtéri létesítmények kezelésével kapcsolatos szolgáltatások ellenértékének minősülnek”; így téves az az állítás, hogy ez az ügy nem infrastrukturális szolgáltatások nyújtására vonatkozott, ahogyan azt a belga hatóságok és egyes érdekelt felek vélik.

⁽²²⁾ A Bíróság 118/85. sz., *Bizottság kontra Olaszország* ügyben 1987. június 16-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1987:283) 7. pontja; a Bíróság C-35/96. sz., *Bizottság kontra Olaszország* ügyben 1998. június 18-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1998:303) 36. pontja;

⁽²³⁾ A Bíróság C-180/98–C-184/98. sz., *Pavlov és társai* egyesített ügyekben 2000. szeptember 12-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2000:428) 74. pontja

⁽²⁴⁾ A Törvényszék T-443/08. és T-455/08. sz., *Freistaat Sachsen és Land Sachsen-Anhalt és társai kontra Bizottság* egyesített ügyekben 2011. március 24-én hozott ítélete (ECLI:EU:T:2011:117), különösen annak 93. és 94. pontja, amely ítéletet fellebbezést követően a Bíróság C-288/11. P. sz., *Mitteldutsche Flughafen és Flughafen Leipzig-Halle* kontra *Bizottság* ügyben 2012. december 19-én hozott ítélete (ECLI:EU:C:2012:821) – különösen annak 40–43. és 47. pontja – helyben hagyott. A Törvényszék T-128/98. sz., *Aéroports de Paris* kontra *Bizottság* ügyben 2000. december 12-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2000:290) 125. pontja, amely ítéletet fellebbezést követően a Bíróság C-82/01. P. sz., *Aéroports de Paris* kontra *Bizottság* ügyben 2002. október 24-én hozott ítélete (ECLI:EU:C:2002:617) megerősített.

⁽²⁵⁾ Lásd például a ventspilsai kikötőben lévő kikötői infrastruktúra állami finanszírozására nyújtott N 385/2009 állami támogatásról szóló, 2009. december 15-i bizottsági határozatot (HL C 62., 2010.3.13., 7. o.); a Bizottság 2011. június 15-i határozata a Lett Köztársaság által a Krievu salā-i kikötői infrastruktúra állami finanszírozására nyújtott 44/2010 állami támogatásról (HL C 215., 2011.7.21., 21. o.); a Bizottság 2012. február 22-i határozata a Litvánia által a klaipedai kompterminál infrastruktúrájának megépítésére nyújtott SA.30742 (N/2010) állami támogatásról (HL C 121., 2012.4.26., 1. o.); a Bizottság 2013. július 2-i határozata a Görögország által a pireuszi kikötő bővítésére nyújtott SA.35418 (2012/N) állami támogatásról (HL C 256., 2013.9.5., 2. o.); a Bizottság 2013. szeptember 18-i határozata a Spanyolország által a Bahía de Cádiz-i kikötői hatóságnak nyújtott SA.36953 (2013/N) állami támogatásról (HL C 335., 2013.11.16., 1. o.).

⁽²⁶⁾ Lásd például a Spanyolország által a Bahía de Cádiz-i kikötői hatóságnak nyújtott SA.36953 (2013/N) állami támogatásról szóló, 2013. szeptember 18-i bizottsági határozatot (HL C 335., 2013.11.16., 1. o.).

⁽²⁷⁾ A Bíróság C-179/90. sz., *Merci Convenzionali Porto di Genova* ügyben 1991. december 10-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1991:464) 3. és 27. pontja; a Bíróság C-242/95. sz., *GT-Link A/S* kontra *de Danske Statsbaner* ügyben 1997. július 17-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1997:376) 52. pontja; „Ebből azonban nem következik, hogy valamely kereskedelmi kikötő működtetése általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásának minősül, vagy különösen, hogy az ilyen kikötőben nyújtott szolgáltatások ilyen feladatnak minősülnek.”

⁽²⁸⁾ Lásd például a budapesti szabadkikötőnek nyújtott SA.37402 állami támogatásról szóló, 2013. december 18-i bizottsági határozatot (HL C 141., 2014.5.9., 1. o.); a Bizottság 2012. október 17-i határozata a Königs Wusterhausen/Wildau-i belső kikötőnek nyújtott SA.34501 állami támogatásról (HL C 176., 2013.6.21., 1. o.); a Bizottság 2014. október 1-jei határozata a Győr-Gönyű Kikötőnek nyújtott SA.38478 állami támogatásról (HL C 418., 2014.11.21., 1. o.).

- (43) Annak megállapítása érdekében, hogy a belga kikötők vállalkozások-e, nem szükséges minden egyes tevékenységük gazdasági vagy nem gazdasági jellegét értékelni. Elegendő annak megállapítása, hogy a szóban forgó intézkedés hatálya alá tartozó jogalanyok ténylegesen egy vagy több gazdasági tevékenységet folytatnak, melyeknek gyakorlása miatt „vállalkozásnak” kell tekinteni őket. E tekintetben az a tény, hogy egy jogalany egy vagy több kincstári vagy nem gazdasági tevékenységet folytat, nem teszi lehetővé, hogy általában megfosszák a „vállalkozás” minősítéstől.
- (44) A belga kikötők többféle olyan gazdasági tevékenységet folytathatnak, amelyek különböző szolgáltatások különböző piacokon történő nyújtásának felelnek meg. Először is, a kikötők általános szolgáltatást nyújtanak a használóiknak (elsősorban a hajótulajdonosoknak, általában véve bármely hajóüzemeltetőnek) azáltal, hogy a hajók számára hozzáférést biztosítanak a kikötői infrastruktúrához, általában „kikötői díjnak”⁽²⁹⁾ nevezett díjazás ellenében. Másodsor, egyes kikötők olyan különleges szolgáltatásokat nyújtanak a hajók számára, mint a révkalauzolás, a teheremelés, az anyagmozgatás, a rakományrögzítés, szintén díjazás ellenében⁽³⁰⁾. Harmadsor, a kikötők díjazás ellenében bizonyos infrastruktúrákat vagy földterületeket olyan vállalkozások rendelkezésére bocsátanak, amelyek ezeket a tereket saját céljakra veszik igénybe, vagy arra, hogy a hajóknak a fent említett különleges szolgáltatások valamelyikét nyújtsák.
- (45) Az a tény, hogy külső vállalkozások bizonyos kikötői földterületeket és infrastruktúrákat a céllal vesznek igénybe, hogy szolgáltatásokat nyújtsanak a hajótulajdonosok vagy a hajók számára, nem zárja ki, hogy a kikötői hatóságok által folytatott kezelési tevékenységek – többek között az említett földterületek és infrastruktúrák e külső vállalkozásoknak való bérbeadása – szintén gazdasági jellegűek legyenek.
- (46) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy maga a belga nemzeti jog is tartalmaz a kikötői tevékenységek ipari és/vagy kereskedelmi jellegére vonatkozó utalásokat⁽³¹⁾. Különösen, a CIR hivatalos megjegyzése szükségszerűen azt jelenti, hogy a kikötők „valamilyen ipari, kereskedelmi vagy mezőgazdasági vállalkozást” működtetnek⁽³²⁾, illetve, még ha nem nyereségszerzési céllal működnek is, „állandó szakmai tevékenységet folytatnak, amely olyan [...] ipari, kereskedelmi vagy mezőgazdasági jellegű műveleteket foglal magában, amelyek kellőképpen gyakran ismétlődnek ahhoz, hogy »foglalkozásnak« minősüljenek, [továbbá] ipari vagy kereskedelmi módszereket alkalmaz”⁽³³⁾⁽³⁴⁾.
- (47) Továbbá, a Bizottság nem vitatja, hogy a kikötők egyes tevékenységei lehetnek nem gazdasági jellegűek, többek között bizonyos révkapitányi szolgáltatások, mint például a tengeri közlekedés ellenőrzése és biztonsága⁽³⁵⁾ vagy a szennyezésfelügyelet⁽³⁶⁾. A jelen ügyben azonban a Bizottság által gazdasági tevékenységnek minősített tevékenységek különböznek az előző mondatban említett (egyéb) tevékenységektől.

⁽²⁹⁾ Vö. az „általános kikötői díjakról” szóló 1999. március 2-i flamand kikötői rendelet 15. cikkének (1) bekezdésével.

⁽³⁰⁾ Vö. a „különleges kikötői díjakról” szóló 1999. március 2-i flamand kikötői rendelet 15. cikkének (2) bekezdésével.

⁽³¹⁾ Vö. az 1999. március 2-i flamand kikötői rendelet 25. cikkének (2) bekezdésével („A flamand kormány jogosult arra, hogy létrehozzon egy közös egyeztető bizottságot. Kidolgozásra került egy ipari gazdasági modellen alapuló ötéves előmozdítási terv”) és 26. cikkének (1) bekezdésével („A kikötői hatóságok közötti, üzemeltetéssel kapcsolatos jogvitákat, többek között a kikötői hatóságok kereskedelmi tevékenységei tekintetében [...] felmerülő jogvitákat a peres ügyekben illetékes kikötői bizottság rendezi [...]”). Vö. továbbá a Port autonome du Centre et de l'Ouest létrehozásáról szóló 1999. április 1-jei rendelet 3. cikkével („Kikötői tevékenységnek minősülnek a Társaság feladatához kapcsolódó tevékenységek, vagyis az áruk berakodása, kirakodása, tárolása és szállítása, valamint az ipari, kereskedelmi és szolgáltatási tevékenységek.”)

⁽³²⁾ Vö. a CIR 179/10 sz. megjegyzésével (lásd alább).

⁽³³⁾ Vö. a CIR 179/11 sz. megjegyzésével (lásd alább).

⁽³⁴⁾ Vö. a CIR 2/4, 179/10 és 179/11 sz. megjegyzéseivel (lásd alább).

— 2/4 sz. megjegyzés: „Társaság» minden olyan társaság, szövetség, intézmény vagy szervezet, amely:

a) előírászerűen jött létre;

b) jogi személyiséggel rendelkezik;

c) gazdálkodást vagy nyereségorientált műveleteket folytat (CIR92 2. cikk, (2) bekezdés, 1. albekezdés, 1. pont).

Az a), b) és c) pontokban szereplő fogalmak részletesebb magyarázatát lásd a 179/6–20 sz. megjegyzésekben.”

— 179/10 sz. megjegyzés: „A »gazdálkodást folytat« kifejezés alatt olyan »bármely ipari, kereskedelmi vagy mezőgazdasági vállalkozás működtetését« kell érteni, amelynek a nyeresége az IPP hatálya alá eső szakmai tevékenységből származó jövedelemnek minősülne, ha a gazdálkodást természetes személy vagy jogi személyiséggel nem rendelkező társaság stb. folytatná (CIR92 23. cikk, 1. bekezdés, 1. és 24. albekezdés)”.

— 179/11 sz. megjegyzés: „Ami az »nyereségorientált műveleteket folytat« kifejezést illeti, az a következőket foglalja magában:

1) »nyereségszerző foglalkozások« (CIR92 23. cikk, 1. bekezdés, 2. és 27. albekezdés), ezt a kifejezést az ítélkezési gyakorlat »nyereségszerzési célú foglalkozás«-ként értelmezi;

2) »nyereségorientált, de nem nyereségszerzési célú« foglalkozások, melyeket olyan állandó szakmai tevékenység jellemez, amely az alábbiakat foglalja magában:

a) ipari, kereskedelmi vagy mezőgazdasági jellegű műveletek, amelyek kellőképpen gyakran ismétlődnek ahhoz, hogy »foglalkozásnak« minősüljenek;

b) ipari vagy kereskedelmi módszerek alkalmazása.

A 2) pontban tehát olyan foglalkozásokról van szó, amelyek természetüknél fogva rendszerint hasznot vagy nyereséget termelnek, még akkor is, ha az a jogi személy, amely ezeket a foglalkozásokat gyakorolja, az alapszabálya szerint vagy valójában nem követ nyereségszerzési célt.”

⁽³⁵⁾ A Bizottság 2002. október 16-i határozata a Belgium által a kikötői hatóságok részére nyújtott N 438/02 állami támogatásról (HL C 284., 2002.11.21., 2. o.).

⁽³⁶⁾ A Bíróság C-343/95. sz., *Calí & Figli* ügyben 1997. március 18-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1997:160) 22. pontja.

- (48) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy bár a nemzeti hatóságok „széles mérlegelési jogkörrel rendelkeznek a tekintetben, hogy [...] a felhasználók igényeire a lehető legközelebb álló módon hogyan gondoskodjanak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásáról, más által való ellátásáról, illetve megszervezéséről”⁽³⁷⁾ ez nem zárja ki e tevékenységek gazdasági jellegét. Márpedig az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a „gazdasági tevékenység” fogalma önmagában tényelemekből származik, többek között az érintett szolgáltatások piacának létezéséből⁽³⁸⁾, és nem függ a nemzeti döntésektől vagy értékelésektől. Ezért a Bizottság bizonyos kikötői tevékenységeket gazdasági jellegűnek minősít, még akkor is, ha a nemzeti hatóságok e tevékenységeket általános érdekű, nem gazdasági jellegű szolgáltatásoknak tekintik.
- (49) Végül a következő megfontolások önmagukban nem alkalmasak arra, hogy megkérdőjelezzék a gyakorolt tevékenységek gazdasági vagy nem gazdasági jellegét:
- A kikötők feladatai általános érdekűek, amelyeknek végrehajtására állami hatóságok kötelezik a kikötőket vagy bízzák meg vele őket: valójában ez a helyzet minden általános gazdasági érdekű szolgáltatás esetében (a továbbiakban: ÁGÉSZ), amelyek azonban gazdasági tevékenységnek minősülnek. Általában véve „nem releváns a tevékenység gazdasági jellegére nézve az a tény, hogy az adott szolgáltatást maga a hatóság nyújtja”⁽³⁹⁾. Az általános érdek azonban adott esetben figyelembe vehető valamely vállalkozásnak a gazdasági tevékenysége támogatásához nyújtott állami támogatás összeegyeztethetőségének megvizsgálásához.
 - A kikötői hatóságok különleges hatáskörrel rendelkeznek e feladatok ellátására⁽⁴⁰⁾: az ilyen különleges hatáskörök nem zárják ki annak lehetőségét, hogy a kikötői hatóságok gazdasági tevékenységet folytassanak, ha árukat vagy szolgáltatásokat kínálnak egy piacon. Adott esetben ezek a hatáskörök beavatkozási eszközként is szolgálhatnak az említett piacon.
 - A kikötői hatóságoknak egyre gyakrabban maguknak kell finanszírozniuk a régiók hatáskörébe tartozó nem gazdasági tevékenységeket, sőt olyan tevékenységeket is, amelyek nem kapcsolódnak a kikötő működtetéséhez: ez a jellemző nem érinti a kikötők azon tevékenységeinek gazdasági jellegét, amelyek áruk és szolgáltatások adott piacon történő kínálatával járnak. Az a tény, hogy az állam nem ellentételezi vagy nem teljes mértékben ellentételezi azon nem gazdasági jellegű tevékenységek költségeit, amelyekre a kikötőket kötelezi, megerősíti, nem pedig cáfolja, hogy a kikötők bizonyos nem gazdasági tevékenységek mellett gazdasági tevékenységeket is folytatnak. A szóban forgó programban a kikötő által elért adókedvezmény arányos az adott kikötő által realizált nyereséggel, és semmilyen módon nem kapcsolódik azoknak a nem gazdasági tevékenységeknek a (nem ellentételezett) költségeihez, amelyekre az állam esetlegesen kötelezi őt. Ezért a Bizottság ezt nem veheti figyelembe a program értékelése során.
 - A kikötők nem nyereségszerzési céllal működnek és szisztematikusan visszaforgatják nyereségüket, ha ez a tény egyáltalán megállapítást nyert⁽⁴¹⁾: az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a nyereségszerzési cél hiánya egy szolgáltatást nyújtó személy esetében nem jelenti azt, hogy a szolgáltatás nem gazdasági jellegű⁽⁴²⁾. Hasonlóképpen, a nyereség tevékenységbe történő szisztematikus visszaforgatása nem meghatározó egy gazdasági tevékenységnek egy nem gazdasági tevékenységtől való megkülönböztetése szempontjából. Minden vállalkozásnak lehetősége van arra, hogy az elért nyereségét részben vagy egészben felossza vagy visszaforgassa.

5.1.1.2. Az alkalmazott díjakról

- (50) A „vállalkozás” minősítése szempontjából az az érv is közömbös, amelyet a belga hatóságok és egyes érdekelt felek terjesztettek elő, miszerint a kikötői hatóságok által nyújtott szolgáltatások díjai nyilvánosak, megkülönböztetéstől mentesek, a kikötői hatóságok egyoldalúan előre rögzítik és nem közvetlenül a kereslet-kínálati viszonyok határozzák meg őket⁽⁴³⁾.

⁽³⁷⁾ Az általános érdekű szolgáltatásokról szóló 26 sz. jegyzőkönyv (az EUMSZ melléklete).

⁽³⁸⁾ A Bíróság C-244/94. sz., *FFSA és társai* ügyben 1995. november 16-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1995:392) 21. pontja; a Bíróság C-49/07. sz., *MOTOE*-ügyben 2008. július 1-jén hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2008:376) 27. és 28. pontja.

⁽³⁹⁾ Vö. a 2016. július 19-i közlemény 14. pontjával.

⁽⁴⁰⁾ A Bíróság C-49/07. sz., *MOTOE*-ügyben 2008. július 1-jén hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2008:376) 25. pontja; a Bíróság C-82/01 P sz., *Aéroports de Paris* ügyben 2002. október 24-én hozott ítéletének 74. és 77. pontja.

⁽⁴¹⁾ A Bizottság különösen megjegyzi, hogy a belga hatóságok szerint egyes belga kikötők nyereségük egy részét részvényesekre ruházzák át.

⁽⁴²⁾ A Bíróság 209/78–215/78. és 218/78. sz., *Van Landewyck* egyesített ügyekben 1980. október 29-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1980:248) 88. pontja; a Bíróság C-244/94. sz., *FFSA és társai* ügyben 1995. november 16-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1995:392) 21. pontja; a Bíróság C-49/07. sz., *MOTOE*-ügyben 2008. július 1-jén hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2008:376) 27. és 28. pontja; a Bíróság C-222/04. sz., *Cassa di Risparmio di Firenze és társai* ügyben 2006. január 10-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2006:8) 122. és 123. pontja.

⁽⁴³⁾ A Bíróság C-82/01 P sz., *Aéroports de Paris* kontra Bizottság ügyben 2002. október 24-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2002:617) 78. pontja.

- (51) A Bizottság először is megjegyzi, hogy a kikötők által alkalmazott díjak jellemzői (reklámozás, megkülönböztetés-mentesség stb.) hasonlóak az ÁGÉSZ⁽⁴⁴⁾ keretében alkalmazott díjak jellemzőihez, mely szolgáltatások valóban gazdasági tevékenységek és az állami támogatási jog hatálya alá tartoznak. Hasonlóképpen az árak nyilvánosak, megkülönböztetéstől mentesek és a szolgáltató egyoldalúan előre rögzíti őket a gazdasági tevékenységek túlnyomó többségének esetében.
- (52) Ha a felhasználóktól beszedett bevételekből fedezett, valamely tevékenységhez kapcsolódó kiadások aránya, és fordítva, az adóból (adófizető által) fedezett kiadások aránya adott esetben valamely piac és gazdasági tevékenység létezésének a mutatója, az árak rögzítésének módja önmagában nem tekinthető meghatározónak ebből a szempontból.
- (53) Ezenkívül nem vitatott, hogy a kikötők használói és ügyfelei által fizetett árak (általános és különleges kikötői díjak, koncessziós díjak) legalább a kikötői hatóságoknál felmerült költségek jelentős részét fedezik, ha azok a piacon kínálják szolgáltatásaikat⁽⁴⁵⁾.
- (54) Ezen túlmenően, bár a vallon régió és a vallon kikötők azt állítják, hogy az infrastruktúrák használatáért felszámított díjak nem fedezik a befektetett tőke megtérülését, nem szolgálnak semmilyen ténybeli bizonyítékkal érvelésük alátámasztására.
- (55) Érvelésük – mindent egybevetve – a kikötői tevékenység általános érdekű jellegének bemutatására irányul, ami önmagában nem releváns a kikötői tevékenységek gazdasági vagy nem gazdasági jellegének meghatározásához. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a meghatározás szerint az általános gazdasági érdekű szolgáltatások (amelyek gazdasági tevékenységek) költségeit általában nem fedezik teljes mértékben a felhasználóktól származó bevételek, így a finanszírozási rés létezése nem zárja ki feltétlenül az EUMSZ 107. cikke szerinti gazdasági tevékenység létezését.
- (56) Ezen túlmenően, a pusztán tény, hogy az árakat a kikötői hatóságok rögzítik, nem jelenti azt, hogy a keresletet nem veszik figyelembe. Eppen ellenkezőleg, a kikötői hatóságok figyelembe veszik a piaci körülményeket (kereslet és kínálat, többek között a versenytársak által alkalmazott árak, valamint a felhasználók és ügyfelek keresleti magatartása) díjaik, többek között a kikötői díjak meghatározása során⁽⁴⁶⁾. A koncessziós díjak tekintetében Antwerpen és Brugge kikötői azt állítják, hogy a díjakat a földterület vagy az érintett tevékenység jellegével kapcsolatos objektív paraméterek alapján rögzítik, és azok a generált „belső értéket” és „hozzáadott értéket” tükrözik. Ennek eredményeképpen a díjak a kikötők által nyújtott szolgáltatások jellemzőihez és a vállalkozások jellemzőihez, ill. azon tevékenységekhez kapcsolódnak, amelyek gyakorlására a kikötők törekednek. Ily módon a díjak nyilvánvalóan fontos eszközei a kikötők által annak érdekében alkalmazott kereskedelmi politikának, hogy ösztönözzék a hajótulajdonosokat és a szállítókat a kikötői infrastruktúrák használatára, valamint a vállalkozásokat a letelepedésre, hogy bővíthessék gyártási vagy szolgáltatási tevékenységeiket.
- (57) Következésképpen mind a kikötői infrastruktúrák, mind a földterületek díjfizetés ellenében történő rendelkezésre bocsátása piacon kínált szolgáltatásnak, vagyis gazdasági tevékenységnek minősül.

⁽⁴⁴⁾ ÁGÉSZ-nek minősül az „olyan szolgáltatások nyújtása, amelyeket egy szolgáltató – amennyiben saját gazdasági érdekeit venné figyelembe – ellenszolgáltatás nélkül nem, vagy nem olyan mértékben vagy nem ugyanolyan feltételekkel végezne el” többek között az ár és a minőség tekintetében (vö. az állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény 47. és 48. pontjával, HL C 8., 2012.1.11., 4. o.).

⁽⁴⁵⁾ Antwerpen kikötője esetében 2015-ben a különböző kikötői díjak és illetékek 290,3 millió eurót tettek ki, ami a folyó bevételeknek (melyek magukban foglalják a flamand kormány által fizetett működési támogatásokat is) mintegy 84 %-át, a folyó kiadásoknak pedig csaknem 113 %-át jelenti (vö. az Annual Report 2015 61–62. oldalával).

⁽⁴⁶⁾ Az 1999. március 2-i flamand kikötői rendelet 25. cikkének (3) bekezdése úgy rendelkezik, hogy „A flamand kormány és a kikötői hatóságok a flamand tengeri kikötők harmonikus tarifaszervezetének kialakítására [...] irányuló kezdeményezéseket dolgoznak ki annak érdekében, hogy tisztességes versenypozíciót biztosítsanak a flamand tengeri kikötők számára”. A Brüsszel kikötője által közölt észrevételekhez csatolt dokumentumok (102. o.) szintén azt mutatják, hogy az árak (és az árengedmények) a keresleti magatartást befolyásoló eszköznek minősülnek: „A kikötő aktívan törekszik a vízi forgalom fejlesztésére, és a vízi szállításra történő modális váltás elősegítésére az alábbi intézkedések révén: A kikötő folytatja tarifális ösztönző intézkedési politikáját, vagyis 0,00025 €/tkm navigációs díjat alkalmaz és kikötési díj mentességet biztosít a tengeri forgalom, az új forgalom és a növekvő forgalom számára. A régió ellentételezi a kikötő intézkedéssel kapcsolatos bevételkiesését. [...] Ennek keretében a kikötő visszatérítést fizet földterületei koncessziós díjaiból a vízi utakat leggyakrabban használó vállalkozások számára. [...]”.

5.1.1.3. A kikötői infrastruktúra hajótulajdonosok rendelkezésére bocsátásáról díjfizetés ellenében és a kikötői hatóságok által a hajótulajdonosoknak díjfizetés ellenében nyújtott különleges szolgáltatásokról

- (58) A kikötők által kikötői díjak fizetése ellenében nyújtott szolgáltatások (általában a kikötői infrastruktúrához való hozzáférés és az esetleges különleges szolgáltatások) tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy a belga Alkotmánybíróság által 2015. november 19-én hozott 162/2015 sz. határozat, amely elismeri, hogy a kikötői díjak a kikötői hatóságok beavatkozásának harmadik felek általi „tisztá díjazását” jelentik, valamint az 1999. március 2-án hozott flamand kikötői rendelet kitételei, melyek szerint a kikötői díjakat az ellenérték értékével „észszerű arányban” kell megállapítani, azt a tény erősíti meg, hogy a kikötők szolgáltatásokat kínálnak a piacon díjazás ellenében. Az a tény, hogy feltételezhetően e díjazás észszerű mértékben fedezi az ellenérték értékét, lehetővé teszi annak *a priori* kizárását, hogy a kikötők használóinak nyújtott szolgáltatásokat elsősorban az adókból finanszírozzák, nem pedig az említett használók által kapott szolgáltatások tényleges díjazásából, ami ismét megerősíti Belgiumnak a kikötők és a használók közötti kapcsolatokban tanúsított gazdasági megközelítését, valamint a szóban forgó tevékenységek gazdasági jellegét.
- (59) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a flamand kormány a belga Alkotmánybíróság előtt azt állította, hogy az általános kikötői díjak (az általános kikötői infrastruktúrához való hozzáférés ellenértéke) „díjköteles út vagy alagút használatáért fizetendő díjhoz” hasonlíthatók⁽⁴⁷⁾. A Bizottság döntéshozatali gyakorlatából az következik, hogy díjköteles út vagy alagút üzemeltetése gazdasági tevékenységnek minősül⁽⁴⁸⁾. Végezetül a Bizottság megjegyzi, hogy Belgiumban a kikötői díjak elvben a héa hatálya alá tartoznak csakúgy, mint más szolgáltatások⁽⁴⁹⁾.
- (60) A Bizottságnak vagy a Bíróságnak az érdekelt felek és a belga hatóságok által említett határozatai ezt a következtetést nem vitatják. Az N110/2008. sz., JadeWeserPort ügyben⁽⁵⁰⁾ a szóban forgó tevékenységek gazdasági vagy nem gazdasági jellegének kérdéséről nem döntött a Bizottság, az érdekelt felek és a belga hatóságok által az érvelésük alátámasztására említett preambulumbekendéseket (a határozat (52)–(63) preambulumbekendése) olyan preambulumbekendések követik, amelyek arra utalnak, hogy a tevékenység gazdasági jellegűnek tekinthető (a határozat (64)–(66) preambulumbekendése). A Bizottság megállapítja, hogy az N390/2005. sz. átrakodóberendezések építése a Lanaken – Maastricht vasútvonalon ügy⁽⁵¹⁾ és az N478/2004. sz., Coras Iompair Eireann ügy⁽⁵²⁾ vasúti infrastruktúrák építésének finanszírozásával kapcsolatos, nem pedig kikötői infrastruktúrák díjazás ellenében történő rendelkezésre bocsátásával, és hogy mindenesetre a Bizottság álláspontja ezekben az ügyekben már nem felel meg a Bíróság ítélkezési gyakorlatának⁽⁵³⁾, sem a Bizottság jelenlegi döntéshozatali gyakorlatának, melyek szerint a gazdasági hasznosítás céljára szolgáló infrastruktúra építése gazdasági tevékenységnek minősül. Végül a Bíróságnak a C-18/01. sz., *Korhonen* ügyben⁽⁵⁴⁾ hozott ítélete nem az állami támogatási jogot, hanem a 92/50/EGK tanácsi irányelvet⁽⁵⁵⁾ érinti.

5.1.1.4. Földterületek és infrastruktúrák vállalkozások rendelkezésére bocsátásáról díjfizetés ellenében

- (61) A 2016. július 19-i közlemény 17. f) pontjában említett, az érdekelt felek és a belga hatóságok által hivatkozott SA.36346 sz. ügyben hozott bizottsági határozat⁽⁵⁶⁾ nem jelenti azt, hogy a kikötői terület kezelése vagy fejlesztése és különösen egyes meghatározott földterületek és infrastruktúrák díjfizetés ellenében történő bérbeadása vagy rendelkezésre bocsátása nem gazdasági tevékenység. Az SA.36346 sz. ügy állami tulajdonú földterületek revitalizációjának támogatását érintette, nem pedig földterületek vagy infrastruktúrák díjfizetés ellenében történő bérbeadását.

⁽⁴⁷⁾ Az Alkotmánybíróság 2015. november 19-én hozott 162/2015. sz. ítéletének A.2.2. pontja.

⁽⁴⁸⁾ Vö. a 2016. július 19-i közlemény 220. pontjával.

⁽⁴⁹⁾ A belvízi hajózási kikötői díjak a héa hatálya alá tartoznak. Vö. a belvízi hajózással kapcsolatos antwerpeni kikötői díjakról szóló 5. cikk (Tariff regulations for inland shipping, 11. o.). Másrészt a héairányelv (a közös hozzáadottértékadó-rendszerről szóló, 2006. november 28-i 2006/112/EK irányelv, HL L 347., 2006.12.11., 1. o. oldal) 139. cikkében foglalt különleges mentesség eredményeként, amit a belga héatörvény 42. cikke 1. bekezdésének 5. albekezdése megismétel, a nemzetközi szállításra vonatkozó kikötői díjak külön mentesek a héa alól (a belvízi hajózással kapcsolatos antwerpeni kikötői díjak-ban nincs hivatkozás a héára). A különleges mentesség szükségessége azt mutatja, hogy a szóban forgó szolgáltatások rendszerint a héa hatálya alá tartoznának, mint a héairányelv 2. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében vett szolgáltatások.

⁽⁵⁰⁾ 2008. december 10-i határozat (HL C 137., 2009.6.17.).

⁽⁵¹⁾ 2006. július 4-i határozat (HL C 276., 2006.11.14.).

⁽⁵²⁾ 2006. június 7-i határozat (HL C 207., 2006.8.31.).

⁽⁵³⁾ A Törvényszék T-443/08. és T-455/08. sz., *Freistaat Sachsen és társai* kontra Bizottság egyesített ügyekben 2011. március 24-i hozott, fent említett ítélete.

⁽⁵⁴⁾ A Bíróság C-18/01. sz., *Korhonen* ügyben 2003. május 22-én hozott ítélete (ECLI:EU:C:2003:300).

⁽⁵⁵⁾ A szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról szóló, 1992. június 18-i 92/50/EGK tanácsi irányelv (HL L 209., 1992.7.24., 1. o.).

⁽⁵⁶⁾ A GRW ipari és kereskedelmi használatra való területfejlesztési program ügyben hozott 2014. március 27-i határozat (HL C 141., 2014.5.9., 1. o.).

- (62) Eddigi gyakorlatában a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a közterület díjfizetés ellenében történő bérbeadása gazdasági tevékenységnek minősül, különösen akkor, ha a kikötői vállalkozó kikötői szolgáltatásokat nyújt ügyfeleinek⁽⁵⁷⁾. A kikötői hatóságok által közzétett díjszabási feltételek⁽⁵⁸⁾ alapján a koncessziós díjak héákötelesek, ami gazdasági jellegüket bizonyítja. Hasonlóképpen, a földterületek kikötők általi bérbeadása a héa hatálya alá tartozó gazdasági tevékenységnek minősül⁽⁵⁹⁾.
- (63) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy Antwerpen és Brugge kikötői hangsúlyozzák az észrevételeikben, hogy a koncesszióra jogosult kiválasztása „közbeszerzési eljárást” követően történik, ami azt igazolja, hogy ezek a kikötők árukat vagy szolgáltatásokat kínálnak a piacon, amikor hozzáférést biztosítanak a kikötői infrastruktúrához.

5.1.1.5. A gazdasági tevékenységek kiegészítő vagy fő jellegéről

- (64) Az a tény, hogy egy jogalany gazdasági tevékenységei jelentéktelenek vagy elhanyagolhatók a nem gazdasági tevékenységeihez képest, elvben nem teszi lehetővé e gazdasági tevékenységek állami támogatási szabályok alóli kivonását.
- (65) Továbbá anélkül, hogy kikötőnként meg kellene vizsgálni a különböző gazdasági tevékenységek arányát, az előző fejtegetésekből az következik, hogy az érintettek és a belga hatóságok által nem gazdasági jellegűnek minősített tevékenységek (földterületek bérbeadása, infrastruktúrákhoz való hozzáférés díjfizetés ellenében) valójában gazdasági jellegűek. A fentiekben ismertetetteknek megfelelően nem vitatott, hogy a belga kikötők árbevételének túlnyomó részét a kikötői és koncessziós díjak teszik ki, és ezek a bevételek Antwerpen kikötője esetében még a folyó kiadásokat is meghaladják.
- (66) Végül, bár a Bizottság elfogadja, hogy amennyiben egy infrastruktúrát szinte kizárólag nem gazdasági tevékenység céljára használnak, annak finanszírozása teljes egészében kívül eshet az állami támogatási szabályok hatályán, feltéve, hogy a gazdasági tevékenységre való használat kizárólag járulékos jellegű marad⁽⁶⁰⁾, az a tény, hogy a kikötők nem gazdasági tevékenységet folytatnak, nem jelenti azt, hogy a kikötői infrastruktúrát szinte kizárólag nem gazdasági tevékenység céljára használják.

Következtetés

- (67) A Bizottság ezért úgy véli, hogy az intézkedés hatálya alá tartozó belga kikötők által végzett tevékenységek – legalábbis részben – gazdasági tevékenységek.

5.1.2. GAZDASÁGI ELŐNY

- (68) A Bíróság álláspontja szerint valamely előny nemcsak a pozitív juttatásokat foglalja magában, hanem mindazon intézkedéseket is, amelyek különböző formában enyhítik a vállalkozások költségvetésének általános terheit⁽⁶¹⁾.
- (69) A Bizottság megjegyzi, hogy a belga adójogszabályok értelmében a belga kikötőknek a CIR 180. cikke (2) bekezdésében említett gazdasági tevékenységeiből származó nyeresége nem tartozik a társasági adó hatálya alá. Következésképpen ezeknek a kikötőknek nem kell viselniük a társasági adó hatálya alá tartozó jogalanyok által rendszerint viselt költségeket.
- (70) A jogi személyek adója nem csökkenti a nyereség teljes összegét. A jogi személyek adójának hatálya alá tartozó jogalanyok a kikötői tevékenységekből származó bevételeknek csak egy része után, vagyis a Belgiumban található ingatlanjaikból származó kataszteri jövedelem, valamint a tőkéből és ingóságokból származó jövedelmek és bevételek után adóznak⁽⁶²⁾. Következésképpen a jogi személyek adóalapja nem foglalja magában a kikötők által realizált nyereség teljes összegét, például azokat a kikötői illetékeket és díjakat, amelyeket az ügyfelek a kikötők

⁽⁵⁷⁾ Vö. a Bahía de Cádiz-i kikötőnek nyújtott SA.36953 (2013/N) állami támogatásról szóló bizottsági határozat (29) preambulumbekzdésével (HL C 335., 2013.11.16., 1. o.), a Klaipėdának nyújtott SA30742 (N/2010) állami támogatásról szóló bizottsági határozat (8) és (9) preambulumbekzdésével (HL C 121., 2012.4.26., 1. o.), a Krievu Sala-i kikötőnek nyújtott N 44/2010 állami támogatásról szóló bizottsági határozat (67) preambulumbekzdésével (HL C 215., 2011.7.21., 21. o. oldal), a ventspils-i kikötőnek nyújtott C 39/2009 (korábbi 385/2009) állami támogatásról szóló bizottsági határozat (30), (57) és (58) preambulumbekzdésével (HL C 62., 2010.3.13., 7. o.).

⁽⁵⁸⁾ Lásd például a General terms and conditions for concessions in the Antwerp port area dokumentum 2.7. pontját. Lásd még a Liège-i kikötő díjszabási feltételeit.

⁽⁵⁹⁾ Válasz Willem-Frederik Schiltz úr 2013. május 7-i, 397 sz. parlamenti kérdésére (Kamara, Kérdések és Válaszok, 2012–2013, QRVA 53/128, 2013. szeptember 9., 86. oldal); válasz Servais Verherstraeten úr 2011. május 11-i 4288. sz. szóbeli parlamenti kérdésére (Összefoglaló beszámoló, 53, Pénzügyi és Költségvetési Bizottság, 229, 2011. május 11., 22. oldal). A Bíróság úgy véli továbbá, hogy ez a tevékenység a héairányelv értelmében gazdasági tevékenységnek minősül (vö. a Bíróság C-174/06. sz., *Ministero delle Finanze – Ufficio IVA di Milano* kontra *CO.GE.P. Srl* ügyben 2007. október 25-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2007:634) 31–35. pontjával).

⁽⁶⁰⁾ Lásd a 2016. július 19-i közlemény 207. pontját.

⁽⁶¹⁾ A Bíróság C-143/99. sz., *Adria-Wien Pipeline* ügyben 2001. november 8-án hozott ítélete (ECLI:EU:C:2001:598).

⁽⁶²⁾ Lásd a CIR 221. cikkét.

által kínált szolgáltatásokért fizetnek, vagy a kikötői infrastruktúrák használatáért járó díjakat és bérleti díjakat. Ezenkívül a jogi személyek adójának hatálya alá eső jövedelemrész esetében az adókulcsok általában alacsonyabbak ⁽⁶³⁾, mint a társasági adó mértéke (33,99 %). A gazdasági tevékenységek után fizetett adó összege tehát kisebb, mint a társasági adó szabályainak alkalmazásából származó összeg.

- (71) Továbbá Belgium sem a 2014. július 9-én megindított együttműködési eljárás során, sem a hivatalos vizsgálati eljárás 2016. július 8-i megindítását követő észrevételeiben nem szolgáltatott a Bizottság e következtetésével ellentétes bizonyítékokat. Nem vitatta a holland kikötők által előterjesztett észrevételeket sem, melyek szerint Antwerpen, Brugge és Gent kikötői a belga társaságiadó-kulcsnál (33,99 %) jóval alacsonyabb tényleges adókulccsal rendelkeznek.
- (72) A Flamand Kikötői Bizottság azon érvelését sem lehet követni, mely szerint lényegében a társasági adó alóli mentességből származó előny csak arra szolgál, hogy ellentételezze a kikötői hatóságok hatáskörén kívül eső nem gazdasági infrastruktúrák növekvő finanszírozását. A nemzeti jog egyetlen rendelkezése sem garantálja, hogy az előny összege az ilyen nem gazdasági infrastruktúrák nettó költségére korlátozódik ⁽⁶⁴⁾. A társasági adó alóli mentesség, amelynek összege arányos az elért nyereséggel, olyan előnyt eredményez, amely nem áll arányban a nem gazdasági infrastruktúrák esetleges finanszírozási költségével.
- (73) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy a szóban forgó kikötők az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében olyan előnyt élveznek, amely a kikötők által a gazdasági tevékenységeik után fizetendő társasági adó és a jogi személyek e gazdasági tevékenységekre eső adórésze közötti különbségnek felel meg.

5.1.3. ÁLLAMI FORRÁSOK ÉS AZ ÁLLAMNAK VALÓ FELRÓHATÓSÁG

- (74) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésével összhangban csak a tagállamok által vagy állami forrásból nyújtott intézkedések minősülnek állami támogatásnak. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az olyan forrásokról való lemondás, amelyeket elvben vissza kellett volna fizetni az állami költségvetésnek, állami források átruházásának minősül ⁽⁶⁵⁾.
- (75) Ellentétben azzal, amit a belga hatóságok állítanak, ha a kikötők gazdasági tevékenységeinek a jogi személyek adója címén történő adóztatása az adóalany számára kedvezőbb adózást eredményez, mint a társasági adó címén történő adóztatás (lásd a fenti 5.1.2. szakaszt a gazdasági előny létezéséről), az állam számára adóbevétel kiesést eredményez.
- (76) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy ez az intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami források átruházását jelenti.
- (77) Ezenkívül, mivel a szóban forgó adórendszer a belga jogszabályok részét képezi, és azt az uniós jogszabályok nem írják elő Belgium számára, az államnak róható fel ⁽⁶⁶⁾.

5.1.4. SZELEKTIVITÁS

- (78) Ahhoz, hogy egy intézkedést állami támogatásnak lehessen tekinteni, szelektívnek kell lennie, vagyis előnyben kell részesítenie bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében ⁽⁶⁷⁾.

⁽⁶³⁾ Lásd a CIR 225. cikkét.

⁽⁶⁴⁾ Vö. a 2016. július 19-i közlemény 206. pontjával, és az ÁGÉSZ területét illetően a Bíróság C-280/00. sz., *Altmark Trans*-ügyben 2003. július 24-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2003:415) 87–95. pontjával.

⁽⁶⁵⁾ A Bíróság C-83/98. P. sz., *Franciaország kontra Ladbroke Racing és Bizottság* ügyben 2000. május 16-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2000:248) 48–51. pontja.

⁽⁶⁶⁾ A Bíróság C-182/03. és C-217/03. sz., *Belgium és Forum 187 kontra Bizottság* egyesített ügyekben 2006. június 22-én hozott ítéletének (EU:C:2006:416) 128. pontja.

⁽⁶⁷⁾ A Bíróság 2005. december 15-én a C-66/02. sz., *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének (EU:C:2005:768) 94. pontja.

- (79) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint ⁽⁶⁸⁾ egy olyan intézkedés tárgyi szelektivitásának értékelése, amely csökkenti a vállalkozás költségvetését rendszerint érintő terheket, például az adómentesség, három szakaszból áll: először meg kell határozni az érintett tagállamban hatályos általános vagy „normál” adórendszert (az úgynevezett „referenciarendszert”). Másodszer meg kell vizsgálni, hogy a szóban forgó intézkedés eltér-e a referenciarendszertől, amennyiben különbséget tesz az említett referencia adórendszer által kitűzött cél tekintetében hasonló ténybeli és jogi helyzetben lévő szereplők között. Ha igen, az intézkedés *prima facie* szelektív. Harmadszor meg kell állapítani, hogy az eltérő intézkedést a referencia adórendszer jellege vagy általános felépítése, vagyis belső logikája indokolja-e ⁽⁶⁹⁾. E harmadik szakasz tekintetében a tagállam feladata annak bizonyítása, hogy a megkülönböztetett adóügyi megítélés közvetlenül adórendszerének alapelveiből vagy vezérlő elveiből ered ⁽⁷⁰⁾.
- (80) Az eljárás során a belga hatóságok egymás után két tételt védtek meg. A Bizottság szolgálatai által 2013. július 3-án küldött kérdőívre adott válaszaikban a belga hatóságok először azt állították, hogy a CIR 180. cikkének (2) bekezdése képezte a kikötők ISoc-mentességének jogalapját. A 2016. december 19-i észrevételeikben azonban úgy vélték, hogy a kikötők nem tartoznak az ISoc hatálya alá a CIR 1. és 2. cikkében szereplő általános CIR-szabályok egyszerű alkalmazásával, mivel a kikötők nem a CIR 2. cikke szerinti „társaságok”.
- (81) Az állami támogatás fogalma objektív, és csak az intézkedés hatásait kell figyelembe venni. Nem vitatott, hogy a belga kikötők nem fizetnek ISoc-ot, de a belga hatóságok álláspontja szerint ennek alapját a CIR 180. cikkének (2) bekezdése vagy a CIR 1. és 2. cikke képezheti.

5.1.4.1. A szelektivitás értékelése, ha a CIR 1. és 2. cikke képezi a jogalapját annak, hogy a belga kikötők nem fizetnek ISoc-ot

- (82) A belga hatóságok a 2016. december 19-i észrevételeikben azt állítják, hogy a CIR 180. cikkének (2) bekezdése jogilag nem kötelező erejű és tisztán deklaratív jellegű. Hatályon kívül helyezése nem változtatná meg a kikötők helyzetét az ISoc tekintetében. A belga hatóságok szerint a kikötők a CIR 1. és 2. cikke, valamint a belga adórendszer általános kritériumai alapján mentesülnének az ISoc hatálya alól. A belga hatóságok azt állítják, hogy a kikötők nem a CIR 1. és 2. cikke szerinti „társaságok”.
- (83) E tekintetben a referenciarendszert a CIR 1. és 2. cikke határozná meg, melyek előírják, hogy a „társaságok” az ISoc hatálya alá tartoznak, míg a nem társaságnak minősülő belföldi illetőségű jogi személyek az IPM hatálya alá tartoznak. A belga hatóságok szerint, mivel a kikötők nem „társaságok”, szükségszerűen az IPM hatálya alá tartoznak. A CIR 180. cikkének (2) bekezdése, amely a belga hatóságok szerint csak az 1. és 2. cikkben meghatározott általános szabályok következményeit vonja le, nem jelentene eltérést a referenciarendszertől, sőt annak szerves részét képezné. Amennyiben a kikötők nem lennének „társaságok”, az IPM-szabályok korlátozottabb referenciarendszernek is minősülhetnének.
- (84) Ez az értelmezés alapvetően abból a feltételezésből indul ki, hogy a kikötők által végzett tevékenységek jellege szükségképpen kizárja, hogy „társaságoknak” lehessen minősíteni őket a jövedelemadó szempontjából (belföldi illetőségű jogi személyek), miközben az EUMSZ 107. cikke értelmében „vállalkozásoknak” minősülnek, a fentiek szerint. Sem Belgium, sem harmadik személyek észrevételei nem szolgáltatnak semmilyen meggyőző bizonyítékot e feltételezés megalapozottságára vonatkozóan.
- (85) A Bizottság ezzel szemben úgy véli, hogy a kikötők elvben „társaságok” a jövedelemadó szempontjából a tevékenységük lényege alapján, és arra való tekintettel, hogy olyan gazdasági tevékenységeket folytatnak, amelyeknek köszönhetően az EUMSZ 107. cikke szerinti „vállalkozásoknak” minősülnek. Mindent egybevetve, a nemzeti jog egyetlen rendelkezése sem kérdőjelezi meg a társaságok ilyen minősítését.

⁽⁶⁸⁾ A Bíróság C-88/03. sz., *Portugália* kontra Bizottság ügyben 2006. szeptember 6-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2006:511) 56. pontja; A Bíróság C-78/08–C-80/08. sz., *Paint Graphos és társai* egyesített ügyekben 2011. szeptember 8-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2011:550) 49. pontja.

⁽⁶⁹⁾ Ez a helyzet akkor, ha az intézkedés a referenciarendszer alapelveinek vagy vezérlő elveinek közvetlen következménye, illetve ha az a magában a rendszerben rejlő és annak működését és eredményességét biztosító mechanizmusok következménye. Vö. a Bíróság C-78/08–C-80/08. sz., *Paint Graphos és társai* egyesített ügyekben 2011. szeptember 8-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2011:550) 69. pontjával.

⁽⁷⁰⁾ A Bíróság C-88/03. sz., *Portugália* kontra Bizottság ügyben 2006. szeptember 6-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2006:511) 81. pontja; A Bíróság C-78/08–C-80/08. sz., *Paint Graphos és társai* egyesített ügyekben 2011. szeptember 8-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2011:550) 65. pontja.

- (86) A Bizottság megjegyzi, hogy a belga hatóságok érvelésének alapjául szolgáló feltételezés ellentétes a CIR hivatalos megjegyzésével, más nemzeti jogszabályokkal és a belga kormány hivatalos állásfoglalásaival. Így a CIR hivatalos megjegyzése megállapítja, hogy azon jogi személyeket, amelyek „feltétel nélkül” vannak kizárva az ISoc-ból (többek között a CIR 180. cikkének (2) bekezdése szerinti kikötőket) „elvben az ISoc hatálya alá tartozó adófizetőknek kell tekinteni” ⁽⁷¹⁾. Továbbá jogi formájukra (valamint a jogi formához általában kapcsolódó jellemzőkre) való tekintettel a CIR 180. cikkének (2) bekezdésében felsorolt kikötők többségét – amelyek SA-k, SPRL-ek vagy autonóm önkormányzati hatóságok – elvben szintén a társasági adó hatálya alá kellene vonni ⁽⁷²⁾. Ezt követően az 1999. március 2-án hozott flamand kikötői rendelet maga is tartalmaz utalásokat a kikötői tevékenységek ipari ⁽⁷³⁾ és/vagy kereskedelmi ⁽⁷⁴⁾ jellegére, tehát a CIR 2. cikke szerinti „társaság”-ként történő besorolására, aminek ISoc-fizetésre való kötelezésüket kellene eredményeznie. Hasonlóképpen, maga a belga kormány úgy vélte a belga Alkotmánybíróság előtt, hogy a CIR 180. cikkében és 220. cikkének (2) bekezdésében említett egyéb társaságok és jogi személyek között a kikötők „ténylegesen jogi személyek, amelyek a CIR 2. cikke szerinti gazdálkodást vagy nyereségorientált műveleteket folytatnak” ⁽⁷⁵⁾. A Belga Képviselőház előtt a miniszterelnök-helyettes, pénzügy- és külkereskedelmi miniszter szintén úgy ítélte meg, hogy a belga kikötők közvállalkozások, amelyek a CIR 180. cikkében foglalt feltétel nélküli mentesség hiányában a CIR 1., 2. és 179. cikkével összhangban az ISoc hatálya alá tartoznak ⁽⁷⁶⁾. Végül a kikötők nem természetes és közvetlen módon tartoznak az IPM hatálya alá, hanem csak annyiban, amennyiben a CIR 180. cikkének (2) bekezdése alapján külön mentesülnek az ISoc alól, a CIR 220. cikke (2) bekezdésének szövegezése szerint, ami ellentmond a belga hatóságok értelmezésének, melyek szerint a kikötők azért nem fizetnek ISoc-ot, mert természetes módon az IPM hatálya alá tartoznak, mint nem „társaság”-nak minősülő belföldi illetőségű jogi személyek.
- (87) Így a Bizottság nem osztja azt az álláspontot, mely szerint, még ha törölnék is a 180. cikk (2) bekezdését, a kikötők akkor sem tartoznának az ISoc hatálya alá a CIR 1. és 2. cikkében foglalt általános kritériumok alapján. Az előző preambulumbekkezdésben említett tényelemek figyelembevételével a Bizottság ezzel szemben úgy véli, hogy a belga nemzeti jog általános szabályaival összhangban a CIR 2. cikke értelmében „társaságoknak” minősülő kikötőket az ISoc hatálya alá kell vonni, amennyiben a CIR 180. cikkének (2) bekezdése szerint hivatalosan és feltétel nélkül nem mentesülnek alóla. Ugyanezen okokból kifolyólag a Bizottság vitatja, hogy az IPM-re vonatkozó szabályok a kikötők adózási referenciarendszerét képezik.
- (88) A belga hatóságok és egyes érdekelt felek azt állítják észrevételeikben, hogy a kikötők ISoc-mentessége a CIR általános szabályain (1. és 2. cikk) túlmenően a nemzeti jog egyéb általános szabályaiból ered (általános jogelv, esetjogi szabály, mely szerint a közszolgáltatások, közfeladatok és közjavak adómentesek, kivéve, ha a törvény vagy maga a belga alkotmány kifejezetten előírja).

⁽⁷¹⁾ Vö. a 179/2 sz. megjegyzéssel: „Már most figyelembe kell venni, hogy bár elvben az ISoc hatálya alá tartozó adófizetőknek tekinthetők, a CIR92 180–182. cikke alapján ki vannak zárva az ISoc-ból: 1) azon jogi személyek, amelyek »feltétel nélkül« vannak kizárva az ISoc-ból. (lásd a CIR92 180. cikkében foglalt megjegyzést); [...]”.

⁽⁷²⁾ Vö. a 179/16 sz. megjegyzéssel: „A belga kereskedelmi társaságok (SA, SCA, SNC, SCS, SPRL, SC és SCRIS) elvben nyereségszerző tevékenység végzése céljából jöttek létre. Általában tehát ténylegesen valamilyen ipari, kereskedelmi vagy mezőgazdasági gazdálkodást, vagy nyereségszerző foglalkozást folytatnak, vagy egyszerre mindkettőt, és minden olyan nyereséget és hasznot, amit általában realizálnak, az ebből a tevékenységből származónak kell tekinteni”. Vö. továbbá a belga Alkotmánybíróság által 2012. december 6-án hozott 148/2012. sz. ítélet A.2.1. és B3.1. pontjával (*Moniteur belge*, 2013. január 29.). Egy parlamenti kérdésre adott válaszában a pénzügyminiszter kijelentette, hogy az autonóm önkormányzati hatóságokat illetően eseti alapon meg kell vizsgálni, hogy az érintett tevékenységek jellege alapján az ISoc vagy az IPM hatálya alá tartoznak. Mivel az 1995. április 10-i királyi rendelet értelmében ezeknek a tevékenységeknek ipari vagy kereskedelmi jellegűeknek kell lenniük, a miniszter véleménye szerint úgy tekinthető, hogy az autonóm önkormányzati hatóságok elvben az ISoc hatálya alá tartoznak (QRVA, Kamara, 1996–1997, 86 sz., 1997. június 16., 11749–11750. o.; QRVA, Kamara, 2001–2002, 2002. március 26., CRIV 50 COM 702, 8–9. oldal).

⁽⁷³⁾ Vö. a 25. cikk (2) bekezdésével: „A flamand kormány jogosult arra, hogy létrehozzon egy közös egyeztető bizottságot. Kidolgozásra került egy ipari gazdasági modellen alapuló ötéves előmozdítási terv”.

⁽⁷⁴⁾ Vö. a 26. cikk (1) bekezdésével: „A kikötői hatóságok közötti, üzemeltetéssel kapcsolatos jogvitákat, többek között a kikötői hatóságok kereskedelmi tevékenységei tekintetében [...] felmerülő jogvitákat a peres ügyekben illetékes kikötői bizottság rendezi [...]”.

⁽⁷⁵⁾ Vö. az 1998. december 16-án hozott 136/98 sz. ítélet (*Moniteur belge*, 1999. január 6., 261. o.) A.7.1. pontjával: „A Minisztertanács szerint a CIR 220. cikkének (2) bekezdésében említett társaságok és jogi személyek hasonló helyzetben vannak. Bár a CIR 180. cikke kizárja a fent említett jogi személyeket a társasági adóból, valójában olyan jogi személyekről van szó, amelyek a CIR 2. cikke (2) bekezdésének 1. és 2. albekezdése szerinti gazdálkodást vagy nyereségorientált műveleteket folytatnak”. Vö. továbbá az A.7.2. ponttal: „A 220. cikk (1) és (3) bekezdésében említett jogi személyek, valamint a 220. cikk (2) bekezdésében említett jogi személyek [azaz: a kikötők] között létezik egy objektív megkülönböztető kritérium, mégpedig az, hogy csak az utóbbi kategória folytat nyereségorientált műveleteket. [...]”.

⁽⁷⁶⁾ A Pénzügyi és Költségvetési Bizottság 1997. január 29-én, szerdán tartott nyilvános ülése, Jacques Simonet úrnak a miniszterelnök-helyettes, pénzügy- és külkereskedelmi miniszterhez intézett interpellációja a belga kikötők jogi személyek adójának hatálya alá vonásáról (1017 sz.). Vö. <http://www3.dekamer.be/digidocanha/K0112/K01120466/K01120466.PDF>, 5. o.

- (89) A fent említett tényelemekre való tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a belga jog általános szabályainak rendes alkalmazása a kikötők ISoc hatálya alá vonását eredményezné a gazdasági tevékenységeikből származó jövedelem alapján.
- (90) Mindent egybevetve, még ha – ellentétben azzal, amit a Bizottság az imént bizonyított be – a szóban forgó nemzeti szabályok, vagy hatóság általi értelmezésük, azt eredményeznék is, hogy a belga kikötők nem fizetnek ISoc-ot, ezek a szabályok megkülönböztetéshez vezetnének az EUMSZ 107. cikke szerinti gazdasági tevékenységeket folytató „vállalkozások” között (lásd a fenti 5.1.1. szakaszt). A CIR 180. cikkének (2) bekezdéséhez hasonlóan a Bizottság alább kifejtett elemzésében ezek a szabályok, ill. a belga jövedelemadó-rendszer egésze egyes „vállalkozások”, vagyis a kikötők részére nyújtott előnyök forrását jelentenék, míg ezek a vállalkozások a „gazdasági tevékenységekből” származó nyereséget illetően hasonló helyzetben vannak, mint az ISoc hatálya alá tartozó más vállalkozások (belföldi illetőségű jogi személyek) a belföldi illetőségű jogi személyek jövedelemadójával kapcsolatos cél tekintetében, ami a nyereség megadóztatása. A Bizottság úgy véli, hogy a kikötők nem követnek „olyan sajátos működési elveket, amelyek megkülönböztetik őket” az ISoc hatálya alá tartozó „más gazdasági szereplőktől”⁽⁷⁷⁾. Különösen, az a tény, hogy a kikötők nem nyereségorientáltak⁽⁷⁸⁾, nem elegendő annak megállapításához, hogy az ISoc hatálya alá tartozó más szereplőktől eltérő helyzetben vannak. Ebben az esetben maga a belga rendszer szelektív lenne⁽⁷⁹⁾.
- (91) Így, még akkor is, ha a CIR 1. és 2. cikke képezné a jogalapját annak, hogy a belga kikötők nem fizetnek ISoc-ot, ez a nemfizetés *prima facie* szelektív intézkedés lenne a kikötők gazdasági tevékenységét illetően.

5.1.4.2. A szelektivitás értékelése, ha a CIR 180. cikkének (2) bekezdése képezi a jogalapját annak, hogy a belga kikötők nem fizetnek ISoc-ot

- (92) Ahogyan a fenti fejtegetésekből következik, a Bizottság úgy véli, hogy a CIR 180. cikkének (2) bekezdése képezi az egyetlen jogalapját annak, hogy a belga kikötők nem fizetnek ISoc-ot, és hogy ilyen rendelkezés hiányában a kikötők ugyanúgy fizetnék az ISoc-ot, mint bármely más társaság vagy vállalkozás, amely gazdasági tevékenységből tesz szert adóköteles jövedelemre.

5.1.4.2.1. Referenciarendszer és eltérés a referenciarendszertől

- (93) A Bizottság úgy véli, hogy ebben az ügyben a **referenciarendszert** a CIF 1. és 2. cikkéből eredő általános adószabályok alkotják. A belgiumi illetékességű jogi személyek esetében a CIR 1. cikke kettős jövedelemadó-rendszert állapít meg: a „társaságokat” az ISoc, a „nem társaságnak minősülő jogi személyeket” pedig az IPM hatálya alá vonja. A CIR 2. cikke tartalmazza a „társaságok”, vagyis azon jogi személyek meghatározásának kritériumait, amelyek az ISoc hatálya alá tartoznak, és kizárásos alapon azokat, amelyeknek a bevételei az IPM hatálya alá tartoznak. A 179. cikk megerősíti, hogy az ISoc hatálya alá tartozó adófizetők a belföldi illetőségű társaságok.
- (94) A CIR 180. cikkének (2) bekezdése **eltérésének** minősül ezektől az általános adószabályoktól. Valójában a kikötőket feltétel nélkül mentesíti az ISoc alól, anélkül, hogy alkalmazná az ISoc és az IPM közötti elosztás 1. és 2. cikkben meghatározott általános kritériumait, azaz annak figyelembevétele nélkül, hogy az említett kikötők „társaságnak” minősülnek-e vagy sem⁽⁸⁰⁾.
- (95) Amennyiben a (86) preambulumbekkezdésben ismertetett okok miatt a kikötők a CIR 1. cikke szerinti „társaságok”, a kikötői bevételek adóztatására szolgáló referenciarendszer is meghatározható szűkebb értelemben úgy, mint a társasági adóra (ISoc) vonatkozó szabályok összessége, vagyis a CIR 1. és 179. cikke, amelyek előírják, hogy a belföldi illetőségű „társaságok” „a teljes bevételre kivetett adóként” definiált ISoc hatálya alá tartoznak.

⁽⁷⁷⁾ A 2011. szeptember 8-án hozott ítéletében (a C-78/08–C-80/08. sz., *Paint Graphos és társai* egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2011:550) 55. és azt követő pontjai) a Bíróság kimondja, hogy sajátos működési elveknek minősülnek az egyén elsődlegességének elve, az „egy ember, egy szavazat” szabály, ill. az érintett jogalany tagjai javára történő gazdálkodás, mely jellemzők a kikötők esetében nem fordulnak elő.

⁽⁷⁸⁾ A Bíróság C-222/04. sz., *Cassa di Risparmio di Firenze és társai* ügyben 2006. január 10-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2006:8) 136. és 137. pontja.

⁽⁷⁹⁾ Vö. a Bíróság C-106/09. P. és C-107/09. P. sz., *Bizottság és Spanyolország kontra Government of Gibraltar és Egyesült Királyság* egyesített ügyekben 2011. november 15-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2011:732) 101. és azt követő pontjaival.

⁽⁸⁰⁾ Azt az értelmezést, miszerint a CIR 180. cikkének (2) bekezdése csak előírja a kikötők számára az általános szabályok alkalmazását figyelembe véve, hogy nem „társaságok”, az alábbiakban tárgyaljuk.

- (96) E referenciarendszer tekintetében a CIR 180. cikkének (2) bekezdése kifejezetten eltérésnek minősül (ez a létének oka), mivel a kikötőket kivonja a 179. cikk és az ISoc alkalmazási köréből, még akkor is, ha azok később a CIR 220. cikkének (2) bekezdése alapján az IPM hatálya alá tartoznak. A CIR 180. cikkének (2) bekezdésében foglalt kifejezett és különleges mentesség hiányában a belga kikötők – a többi belföldi illetőségű társasághoz hasonlóan – a törvény erejénél fogva ténylegesen az ISoc hatálya alá tartoznának.

5.1.4.2.2. **Eltérés a referenciarendszertől, mely különbséget tesz a referencia adórendszer által kitűzött cél tekintetében hasonló ténybeli és jogi helyzetben lévő szereplők között**

- (97) A fentiekből az következik, hogy a CIR 180. cikkének (2) bekezdése eltér a „társaságok” jövedelemadó-rendszerének általános szabályaitól (úgy a CIR 1. és 2. cikkében rögzített általános szabályok alapján, mint a CIR 179. cikkében rögzített kevésbé általános szabályok alapján), és különbséget tesz a referencia adórendszer által kitűzött cél tekintetében hasonló ténybeli és jogi helyzetben lévő szereplők között. Valójában, függetlenül az elfogadott referenciarendszertől (ISoc vagy a belföldi illetőségű jogi személyek jövedelmének általános adóztatása), a jövedelemadó célja a jövedelmek adóztatása, mely cél tekintetében a gazdasági tevékenységekből származó nyereséget illetően minden vállalkozás ugyanolyan ténybeli és jogi helyzetben van.
- (98) Az, hogy a kikötők esetleg nem nyereségorientáltak, vagy kevesebb figyelmet fordítanak a befektetések rövid távú megtérülésére, nem változtatja meg ezt az értékelést. Megállapítást nyert, hogy a gazdasági tevékenységet folytató nonprofit vállalkozások adómentessége általában szelektívnek minősül, még akkor is, ha azt a nemzeti jogalkotó azon célkitűzésének fényében ítélik meg, hogy előnyben kell részesíteni a társadalmilag arra méltó szervezeteket ⁽⁸¹⁾. Az, hogy a belga kikötők közigazgatási szervek tulajdonában vannak és azok ellenőrzése alatt állnak, vagy hogy – a gazdasági tevékenységek mellett – olyan nem gazdasági tevékenységeket folytatnak, mint a közhatalmi hatáskörök gyakorlásával járó feladatok, nem jelenti azt, hogy eltérő jogi és ténybeli helyzetben vannak a gazdasági tevékenységükből származó jövedelemre kivetett társasági adó alkalmazása szempontjából.
- (99) A vitatott intézkedés tehát *prima facie* szelektív a kikötők gazdasági tevékenységei tekintetében.

5.1.4.3. **Indokoltság a referenciarendszer jellege vagy általános felépítése alapján**

- (100) Amint az a fentiekben megállapításra került, a tagállamnak kell bizonyítania, hogy az eltérést a referencia adórendszer jellege vagy általános felépítése indokolja. A háromlépcsős elemzés utolsó szakaszában csak a referencia adórendszerben rejlő jellemzők indokolhatják a megkülönböztetett bánásmódot.
- (101) Az intézkedés nemzeti joggal való összeegyeztethetősége önmagában nem jelentheti a rendszer felépítése általi indokoltságát, kivéve, ha bizonyítást nyer, hogy ez az indokoltság a referencia-adórendszerben rejlő jellemzőkből ered ⁽⁸²⁾.
- (102) E tekintetben a belga Alkotmánybíróság által 2016. december 1-jén hozott 151/2016. sz. határozat semmiképpen sem rendelkezik olyan hatállyal, amelyet a belga hatóságok próbálnak neki tulajdonítani. Ez a határozat nem a kikötők állami támogatási jog szerinti ISoc-mentességére vonatkozik, hanem a települési társulások, az együttműködési struktúrák és a projektszövetségek ISoc hatálya alá vonására, az egyenlőség és a megkülönböztetésmentesség elve alapján, így a megkülönböztetés hiánya a nemzeti jogban nem érinti az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti szelektivitás hiányát.
- (103) Hasonlóképpen, mivel az ISoc vagy az IPM hatálya alá tartozás meghatározó kritériuma az, hogy az érintett jogalany „gazdálkodást” vagy „nyereségorientált műveleteket” folytat (vö. a CIR 2. cikkével), azok az állítólagos tények, hogy a kikötők azért mentesülnek az ISoc alól, mert nem osztják fel a nyereségüket, hanem visszaforgatják, hogy egyéni érdekeiken túlmutató célt követnek, hogy alapszabály szerinti célkitűzésük nem a nyereség-termelés, hogy a közigazgatási szervek részét képezik, és általános érdekű feladatokat látnak el, nem elegendőek ahhoz, hogy a többi belföldi illetőségű társaságnál kedvezőbb adóügyi megítélést indokoljanak az adórendszer vezérelveinek tekintetében. Más vállalkozások is visszaforgatják a nyereségüket, egyéni érdekeiken túlmutató célt

⁽⁸¹⁾ A Bíróság C-222/04. sz., *Cassa di Risparmio di Firenze és társai* ügyben 2006. január 10-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2006:8) 136. és 137. pontja.

⁽⁸²⁾ A nemzeti jog eldöntheti, hogy az intézkedés összhangban van-e az adórendszer megfelelő működésén kívüli kritériumokhoz képest magasabb normákkal.

követnek vagy ilyen hatást gyakorolnak a gazdaságra ⁽⁸³⁾ anélkül, hogy ezen okok miatt mentesülnének az ISoc alól. Hasonlóképpen, a közigazgatási szervek részét nem képező jogalanyok (például a nonprofit egyesületek) az IPM hatálya alá tartozhatnak, feltéve, hogy megfelelnek a CIR 2. cikkében meghatározott általános kritériumnak, így a közszférához tartozás sem releváns a nemzeti szabályok szempontjából. Így alapszabály szerinti nonprofit céljuk ellenére ezek az egyesületek a CIR 1. és 2. cikkében foglalt általános kritériumok értelmében az ISoc hatálya alá tartozhatnak, amennyiben „gazdálkodást” folytatnak vagy „nyereségorientált műveleteket” végeznek.

- (104) Az az állítólagos tény, hogy a kikötők forrásai nem mindig fedezik a költségeiket, nem indokolhatja a társasági adó alóli mentességet, mivel nyereség hiányában adót sem kell fizetni a normál jövedelemadó-rendszer alkalmazásával, és mivel a veszteség tovább vihető és beszámítható a gazdasági tevékenységekből esetlegesen származó jövőbeli nyereségbe, így a mentesség felesleges és csak akkor van következménye, ha a kikötő adóköteles nyereséget termel. A Bizottság megállapítja, hogy a 2004–2014-es időszak alatt (tizenegy gazdasági év), Antwerpen, Gent, Brugge és Ostende kikötőinek eredménye szinte mindig pozitív volt (Antwerpen kikötőjének eredménye egyszer, 2011-ben és Ostende kikötőjének eredménye szintén egyszer, 2013-ban volt negatív), így a hivatkozott indokoltság elméleti, sőt a tények is ellentmondanak neki. Továbbá a többi „társaság” esetében nem terveznek a kikötőket megillető ISoc-mentességhez hasonló mentességet abban az esetben, ha erőforrásaik nem fedezik költségeiket.
- (105) Hasonlóképpen, az a tény, hogy a vállalkozás tevékenységi köréhez nem kapcsolódó bizonyos költségek nem vonhatók le az ISoc-ból a CIR 49. cikke alapján, szintén nem indokolhatja a kikötők ISoc-mentességét. A CIR 49. cikke előírja, hogy „azok a költségek vonhatók le, amelyeket az adófizető az adóköteles jövedelem megszerzése vagy megtartása céljából generált vagy viselt az adózási időszak alatt”. Először is, a kikötőket megillető ISoc-mentesség nem kapcsolódik ahhoz a tényhez, hogy a CIR 49. cikke pénzügyileg hátrányosan érintené a kikötőket: az ISoc-mentesség az összes realizált nyereségre vonatkozik, és nem korlátozódik azokra a nyereségekre, amelyek abból erednek, hogy bizonyos költségek esetlegesen nem vonhatók le a CIR 49. cikke értelmében. Ezért a kikötők ISoc-mentességét nem indokolja a belga adórendszer irányadó szabálya, még azt feltételezve sem, hogy a CIR 49. cikke ilyen irányú szabálynak minősül. Továbbá sem a belga hatóságok, sem az érdekelt felek nem bizonyítják, hogy az intézkedés ⁽⁸⁴⁾ céljára és megfogalmazására való tekintettel egy ilyen rendelkezés valójában miként akadályozná a kikötők általános érdekű nem gazdasági tevékenységeihez kapcsolódó költségek levonhatóságát. Ezenkívül Antwerpen és Brugge kikötői ezt a problémát csak mint egyszerű kockázatot, nem pedig mint valós tényt ismertetik.
- (106) Másodszor, az a tény, hogy a kikötők ISoc-mentessége, csakúgy, mint bizonyos közjogi személyeknek a köz- vagy magánszférához tartozó, közszolgáltatáshoz rendelt tulajdon javait megillető adómentessége, egy általános jogelvből, sőt magából a belga alkotmányból ered, ha egyáltalán megállapítást nyert ⁽⁸⁵⁾, nem feltétlenül olyan jellegű, hogy a rendszer jellege vagy általános felépítése alapján indokolja ezt a mentességet, amennyiben az alkotmányozó vagy a nemzeti bíróságok által figyelembe vett esetleges megfontolások kívül eshetnek az adórendszer megfelelő működésén vagy annak vezérelvein.
- (107) Végül a belga hatóságok és az érdekelt felek azon érvei, amelyek a nemzeti ítélkezési gyakorlat által kifejtett kritériumokra vonatkoznak annak megítélése érdekében, hogy valamely jogi személy a CIR 1. és 2. cikke szerinti „társaság”-nak minősül-e (többek között az ipari és kereskedelmi módszerek hiánya) alkalmatlanok arra, hogy bebizonyítsák az intézkedésnek az adórendszer belső logikáján alapuló indokoltságát, amennyiben valójában annak alátámasztására irányulnak, hogy a kikötők nem „társaságok”, mely esetben az ISoc-mentesség a referenciarendszer határainak meghatározásához használt kritériumok kiválasztása miatt lenne szelektív (vö. a fent leírtakkal), nem pedig az ettől a referenciarendszertől való eltérés okán, ami esetleg indokolható lenne.

⁽⁸³⁾ Egyes jogalanyok, többek között a közelmúltban Belgiumban az ISoc hatálya alá vont települési társulások, szintén általános érdekű feladatokat látnak el. Vö. a belga Alkotmánybíróság által 2016. december 1-jén hozott 151/2016. sz. ítélet 19.1. pontjával, amely emlékeztet arra, hogy a települési társulások „közérdekű célra jöttek létre” és „közösségi kötelezettség teljesítését vállalják”.

⁽⁸⁴⁾ A 49. cikk hivatalos megjegyzésének 11. pontja szerint a levonhatóság tilalma „tisztán magánügyletekre” vonatkozik, miközben a jelen eljárásban azt állítják, hogy az általános érdekből felmerült költségek nem vonhatók le.

⁽⁸⁵⁾ A Bizottsághoz beérkezett észrevételek a közigazgatási szervek, azaz „az állam, a Közösségek, a Régiók, a tartományok, az agglomerációk, az önkormányzati szövetségek, az önkormányzatok, a társadalmi cselekvési településközi állami központok, az állami kulturális intézmények, valamint a polderek és vízügyi tanácsok”, a CIR 220. cikkének (1) bekezdésében „jellegük alapján” említett tulajdon javaira, nem pedig a kikötők tulajdon javaira vonatkoznak: ez a cikk nem vonatkozik sem autonóm önkormányzati kikötői hatóságokra, sem a (13) preambulumbekzdésben és a 12. lágjegyzetben említett egyéb típusú belga kikötőkre.

5.1.5. A VERSENY TORZÍTÁSA ÉS A KERESKEDELEMRE GYAKOROLT HATÁS

- (108) Állami támogatásnak kell tekinteni az intézkedést, ha érinti az Unió tagállamai közötti kereskedelmet, és torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget. Ez a két kritérium szorosan kapcsolódik egymáshoz.
- (109) Az ítélkezési gyakorlat szerint általában akkor áll fenn a verseny torzulása, ha az állam egy olyan liberalizált gazdasági ágazatban, ahol versenyfeltételek uralkodnak, illetve uralkodhatnak, pénzügyi előnyt biztosít egy vállalkozásnak⁽⁸⁶⁾. Nem vitatható azonban, hogy a kikötői ágazatban versenyfeltételek uralkodnak, s ezeket fokozzák a szállítás, többek között a tengeri és belvízi szállítás sajátos jellege és jellemzői. A kikötők által kínált szállítási szolgáltatások versenyben állnak, legalábbis bizonyos mértékig, a más kikötők által vagy más kikötőkben, valamint a Belgiumban és más tagállamokban működő szállítási szolgáltatók által kínált szolgáltatásokkal.
- (110) Így az érdekelt felek által a kikötői területre vonatkozó rendelettervezetről folytatott nyilvános konzultáció keretében „minden érdekelt fél hangsúlyozta, hogy stabil és méltányos feltételeket [...] kell biztosítani a kikötők közötti verseny terén az EU-ban [...]”⁽⁸⁷⁾. Hasonlóképpen a kikötők, különösen a belső kikötők és általában a vízi szállítás, amelynek a kikötők egy-egy láncszemét képezik, versenyben állnak más szállítási formákkal. Mindent egybevetve, a verseny különösen éles a belga és a holland partok kikötői között (amit gyakran Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen területnek neveznek).
- (111) A kedvezményezettek nemzetközi kereskedelemben elfoglalt pozíciójának megerősítésével az intézkedés tehát érintheti az Unión belüli kereskedelmet és torzíthatja a versenyt.
- (112) Továbbá az az állítólagos tény, hogy hasonló állami támogatási intézkedések léteznek más tagállamokban, és a Bizottság ezen esetleges intézkedések tekintetében tanúsított magatartása nem befolyásolja az érintett intézkedés állami támogatásnak való minősítését, a CIR 180. cikkének (2) bekezdésében említett belga kikötők javát szolgáló intézkedés versenyhelyzetük javulását eredményezi egy olyan referenciahelyzethez képest, amelyben normál körülmények között a társaságiadó-rendszer hatálya alá tartoznának⁽⁸⁸⁾.
- (113) Ezenkívül, még ha úgy tekinthető is, hogy a kikötők jogi monopóliummal rendelkeznek arra, hogy az általuk működtetett kikötőn belül kínálják szolgáltatásaikat, az általuk kínált szállítási szolgáltatások – legalábbis bizonyos mértékig – versenyben állnak a más szállítási szolgáltatók, többek között más tagállamok kikötői által kínált szállítási szolgáltatásokkal.
- (114) A holland versenyhatóság érdekelt felek által említett véleménye nem releváns a jelen állami támogatási eljárás tekintetében, ugyanis nem az EUMSZ 107. cikke szerinti program értékelésére vonatkozik, amely a versenyfeltétel külön vizsgálatát teszi szükségessé. Az 1999. március 2-i flamand kikötői rendelet 25. cikke azt is jelenti, hogy a kikötők által alkalmazott díjak befolyásolják a versenyhelyzetüket⁽⁸⁹⁾. Az európai kikötők közötti verseny létezését a holland közkikötők észrevételei is megerősítik.
- (115) Továbbá a 2016. július 19-i közlemény 211., 219. és 220. pontjára vonatkozó hivatkozások ebben az ügyben nem relevánsak, mivel nem érintik a 215. pontban említett kikötői infrastruktúrát. Ez utóbbi pont szerint „a kikötői infrastruktúra állami finanszírozása gazdasági tevékenységet részesít előnyben és így elvben az állami támogatási szabályok hatálya alá tartozik” és „a kikötők versenyezhetnek egymással, ezért a kikötői infrastruktúra finanszírozása valószínűleg ugyancsak érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”. Továbbá a fent említett közlemény 219. és 220. pontja rámutat arra, hogy az érintett infrastruktúra építéséhez nyújtott támogatások nem

⁽⁸⁶⁾ Lásd a Bíróság C-280/00. sz., *Altmark Trans*-ügyben 2003. július 24-én hozott ítéletét (ECLI:EU:C:2003:415).

⁽⁸⁷⁾ Vö. a javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a kikötői szolgáltatások piacára való bejutást és a kikötők pénzügyi átláthatóságát biztosító keretrendszer létrehozásáról (COM(2013)296 final) (HL C 327., 2013.11.12., 111. o.) 2.1. pontjával. Vö. továbbá Az európai kikötői politikáról szóló bizottsági közlemény {SEC(2007)1339} {SEC(2007)1340} (COM(2007)616 final) II.4.2. pontjával.

⁽⁸⁸⁾ A Bíróság 6/69. és 11/69. sz., *Bizottság kontra Franciaország* egyesített ügyekben 1969. december 10-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1969:68) 21. pontja; a Bíróság 78/76. sz., *Steinike & Weinlig* ügyben 1977. március 22-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1977:52) 24. pontja; a Törvényszék T-214/95. sz., *Vlaamse Gewest kontra Bizottság* ügyben 1998. április 30-án hozott ítéletének (ECLI:EU:T:1998:77) 54. pontja, és a Bíróság C-6/97. sz., *Olaszország kontra Bizottság* ügyben 1999. május 19-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1999:251) 21. pontja.

⁽⁸⁹⁾ A 25. cikk (3) bekezdése: „A flamand kormány és a kikötői hatóságok a flamand tengeri kikötők harmonikus tarifaszervezetének kialakítására [...] irányuló kezdeményezéseket dolgoznak ki annak érdekében, hogy tisztességes versenypozíciót biztosítsanak a flamand tengeri kikötők számára.” A 25. cikk (4) bekezdése: „Amennyiben a díjak [...] nyilvánvalóan a közérdekre utköznek vagy ellentétesek a kikötői hatóságok közötti tisztességes versennyel, a regionális kikötői bizottság ezeket a határozatokat az egyeztető bizottság elé kell terjesztenie. [...]”.

feltétlenül vannak hatással a Közösségen belüli kereskedelemre vagy a versenyre, miközben a szóban forgó intézkedés ebben az eljárásban nem az infrastruktúra építéséhez nyújtott támogatás, hanem az infrastruktúra működtetése keretében realizált nyereséggel összefüggő működési támogatás.

5.1.6. KÖVETKEZTETÉS

- (116) A fentiekben kifejtett érvek alapján a CIR 180. cikkének (2) bekezdése szerinti, a belga kikötők számára biztosított adómentesség az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, amennyiben a mentességet élvező jövedelmek a kikötők gazdasági tevékenységeiből származnak.

5.2. AZ INTÉZKEDÉS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE A BELSŐ PIACCAL

- (117) Az érintett tagállamnak kell bizonyítania, hogy az állami támogatási intézkedések a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthetők. Különböző észrevételeikben, válaszaikban és megjegyzéseikben a belga hatóságok nem fejtették ki semmilyen érvet az intézkedés összeegyeztethetőségével kapcsolatban. A vallon régió és a vallon kikötők úgy vélik, hogy az EUMSZ 93. cikke és 106. cikkének (2) bekezdése az összeegyeztethetőség megfelelő jogalapja lehet. Antwerpen és Brugge kikötői hatóságai ugyanezt vélik az EUMSZ 93. cikkével kapcsolatban.
- (118) Először is az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a közszolgáltatási feladatok ellátásának ellentételezését bizonyos feltételek teljesülése esetén a belső piaccal összeegyeztethetőnek lehet nyilvánítani⁽⁹⁰⁾. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy a szóban forgó intézkedés, amely a támogatás összegét az elért nyereséghez köti, nem kapcsolódik a közszolgáltatási feladatok nettó költségeihez, ill. nem korlátozódik azokra⁽⁹¹⁾, bár ez szükséges feltétele annak, hogy a támogatást az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése alapján összeegyeztethetőnek lehessen tekinteni. Következésképpen az intézkedés nem tekinthető a közszolgáltatás belső piaccal összeegyeztethető ellentételezésének, és nem összeegyeztethető az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése alapján.
- (119) Másodszor az EUMSZ 93. cikke kimondja, hogy a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilváníthatók azok a támogatások is, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják. Bár a kikötők fontos szerepet játszanak a multimodális szállítási fejlesztésében, nem minden kikötői beruházás tartozik az EUMSZ 93. cikkének hatálya alá, amely a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek megfelelő támogatásokra korlátozódik. Mindent egybevetve, a társasági adó alóli mentesség nem beruházási támogatásnak minősül, hanem nem speciális beruházásokra irányuló működési támogatásnak. Az intézkedés a leginkább jövedelmező, vagyis azon vállalkozásokat részesíti előnyben, amelyek *prima facie* nagyobb belső kapacitással rendelkeznek beruházások finanszírozására. Nem irányul a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek költségeinek ellentételezésére sem, a fentiekben ismertetettek szerint. Továbbá az intézkedés, az adómentesség, a költségek tekintetében korlátozás nélküli előnyt eredményez. Vagyis nem korlátozódik a közlekedés összehangolásának, vagy a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terhei megtérítésének biztosításához szükséges összegre, és ezért nem garantálja az arányosság elvének való megfelelést. Nem rendelkezik azonosított ösztönző hatással sem. Ezért az EUMSZ 93. cikke nem alkalmazható.
- (120) Harmadszor, bár sem Belgium, sem az érdekelt felek nem hivatkoztak az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontjára, a Bizottság megvizsgálja, hogy a szóban forgó intézkedés képes-e „az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdítani” anélkül, hogy hátrányosan befolyásolná a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben. A Bizottság azonban a fent említett okok miatt (arányosság hiánya, ösztönző hatás hiánya és azonosított általános érdekű célkitűzéssel való kapcsolat hiánya) úgy véli, hogy az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja nem alkalmazható.

⁽⁹⁰⁾ Vö. az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közleménnyel (2012/C 8/02) (HL C 8., 2012.1.11., 4. o.). Vö. továbbá a Bizottság 2012/21/EU határozatával (2011. december 20.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról (HL L 7., 2012.1.11., 3. o.).

⁽⁹¹⁾ Vö. Kokott főtanácsnok C-74/16. sz., *Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania* kontra *Ayuntamiento de Getafe* ügyre vonatkozó indítványának (ECLI:EU:C:2017:135) 75. pontjával.

5.3. LÉTEZŐ TÁMOGATÁS VAGY ÚJ TÁMOGATÁS

- (121) A belga hatóságok kifejtették, hogy a kikötőket az 1960-as évek óta terheli a jogi személyek adója, és ezen időszak előtt a jövedelemadó hatálya alá tartoztak, amely a jogi személyek adójához hasonló adó. A kikötők adóügyi megítélése a kikötők jogállásához is kapcsolódott, amely idővel változott. A belga hatóságok szerint a jogi személyek adórendszerét már a Római Szerződés 1958. évi hatálybalépése előtt alkalmazták a kikötőkre. A kapott információk alapján a kikötők mindig is mentesültek a társasági adó alól.
- (122) Az eljárási rendelet 1. cikke b) pontjának i. alpontjával összhangban a Szerződés hatálybalépése előtt végrehajtott támogatási programok létező támogatási programnak minősülnek.
- (123) A rendelkezésre álló információk alapján a kikötőket megillető társaságiadó-mentességet 1958 előtt alkalmazták, és azóta lényegében nem változott. Következésképpen az intézkedés létező támogatási programnak minősül.

6. A BELGA HATÓSÁGOK BELGA KIKÖTŐKET MEGILLETŐ ÁTMENETI IDŐSZAK BIZTOSÍTÁSA IRÁNTI KÉRELMÉRŐL

- (124) A belga hatóságok által benyújtott, átmeneti időszakra vonatkozó kérelmet illetően a Bizottság emlékeztet arra, hogy a létező támogatásra vonatkozó eljárás e szakaszában elvben nem lehet átmeneti időszakot biztosítani, hacsak nem állnak fenn rendkívüli körülmények. A végső határozatban a Bizottság az érintett tagállam számára csak a szükségesség módosítások tekintetében észszerű végrehajtási határidőt biztosíthat.
- (125) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a 2014. július 9-én megindított együttműködési eljárás kezdete óta a belga hatóságoknak már volt idejük arra, hogy mérlegeteljék az esetleges jogszabályi változtatásokat. Megjegyzi továbbá, hogy nem lehet kétségbe vonni, amitől a belga hatóságok tartanak, hogy a kikötőket 2017. január 1-től a társasági adó hatálya alá kell vonni.
- (126) Az EUMSZ 107. és 108. cikkében ráruházott kötelező szerepének megfelelően a Bizottságnak kellő gondossággal meg kell szüntetnie a belső piaccal összeegyeztethetetlennek ítélt állami támogatásokat, és helyre kell állítania a tisztességes verseny feltételeit. Ha az eljárás e szakaszában a Bizottság úgy ítéli meg, hogy bizonyos vállalkozások összeegyeztethetetlen támogatásban részesülnek, elvben nem függesztheti fel az érintett állami támogatási eljárást, ill. nem biztosíthat átmeneti időszakot, mivel ez a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatás folyósításának hosszabb időre történő engedélyezését eredményezné, ami szintén igazságtalan lenne azon versenytársakkal szemben, akik nem kapnak támogatást, vagy alacsonyabb támogatást kapnak. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a holland kikötők, amelyek 2017. január 1-jétől a társasági adó hatálya alá tartoznak, azt szorgalmazzák, hogy a belga kikötőket mielőbb vonja a társasági adó hatálya alá.
- (127) A fentiekben ismertetetteknek megfelelően más tagállamokban működő más kikötőknek nyújtott egyéb állami támogatások esetleges létezése nem indokolja az eljárás felfüggesztését vagy a Bizottság határozatát végrehajtó nemzeti intézkedések hatálybalépésének elhalasztását. Egy ilyen halasztás azt eredményezné, hogy elhúzódnának az észak-európai kikötők, pontosabban a belga kikötők, a már említett holland kikötők és a francia kikötők közötti jelenlegi torzulások, mivel e kikötők ügyében hasonló párhuzamos határozat született, amely megszünteti az általuk jelenleg élvezett adómentességeket.
- (128) Másodszor, az a tény, hogy a Bizottság állítólag hosszabb végrehajtási időt biztosított Hollandia számára az SA.25338. sz. ügyben⁽⁹²⁾, jelen esetben nem releváns az átmeneti időszak iránti kérelem alátámasztása szempontjából. A Bizottság minden tagállamot azonos módon és minden esetet saját jellemzőinek figyelembevételével kezel, ezért a holland ügyet nem lehet a belga üggyhöz hasonlítani. Mindent egybevetve, a Bizottság végső határozatában kifejezetten megtagadta, hogy átmeneti időszakot biztosítson Hollandia számára, annak ellenére, hogy más tagállamokban még mindig hatályban vannak hasonló intézkedések. Azt is meg kell jegyezni, hogy Hollandiának már Belgium előtt meg kellett szüntetnie a szóban forgó adókedvezményeket, ami nem teszi lehetővé kikötői előnyben részesítését.
- (129) Továbbá ebben az ügyben a belga hatóságok által a nemzeti jognak való megfelelés nehézségeit illetően előterjesztett érvek nem minősülnek olyan rendkívüli körülményeknek, amelyek indokolnák az átmeneti időszakot. Különösen, amint azt a Bizottság a fentiekben kifejtette, a CIR 180. cikke (2) bekezdésének törlése elvben elegendő a kikötők ISoc hatálya alá helyezéséhez. Hasonlóképpen, az a tény, hogy a jogi személyek IPM-ről ISoc-ra történő áttérését a belga adójog nem szabályozza kifejezetten, nem elegendő érv; a belga adóhatóságnak

⁽⁹²⁾ Vö. a Bizottság (EU) 2016/634 határozatával (2016. január 21.) a Hollandia által végrehajtott, a közzállalkozások társasági adó alóli mentességére vonatkozó SA.25338 (2014/C) (korábbi E 3/2008 és korábbi CP 115/2004) állami támogatásról (HL L 113., 2016.4.27., 148. o.).

lehetősége van arra (és él is vele), hogy az IPM hatálya alá tartozó jogalany tevékenységét átminősítse annak érdekében, hogy az ISoc hatálya alá vonja az áttérést szabályozó jogalkotási intézkedés hiányában. Végül a belga hatóságok nem fejtik ki, hogy a kikötők ISoc alóli feltétel nélküli mentességének megszüntetése miért lenne ellentétes az egyenlőség elvével, azt feltételezve, hogy ez a nemzeti jogon alapuló körülmény releváns az átmeneti időszak megadásához. Éppen ellenkezőleg, a belga kormány a legutóbbi reformot – amely a belga települési társulások ISoc alá vonására irányul, miközben azok korábban mentesek voltak az ISoc-fizetési kötelezettség alól és az IPM hatálya alá tartoztak (ugyanaz a helyzet a kikötők esetében is) – mint az egyenlő bánásmódot elősegítő intézkedést mutatta be ⁽⁹³⁾.

- (130) Továbbá a Bizottság soha nem hagyta jóvá a szóban forgó intézkedést, amelyet a belga hatóságok soha nem jelentettek be. Ezért a jogbiztonság és a bizalomvédelem elve ebben az ügyben nem alkalmazható, annál is inkább, mivel arra való tekintettel, hogy az intézkedés létező támogatásnak minősül, a Bizottság nem rendelheti el a múltban nyújtott támogatások visszafizetését.

7. A HOLLAND KIKÖTŐK KÉRELMEIRŐL

- (131) Ami a holland kikötőknek a társaságiadó-fizetési kötelezettségük elhalasztása iránti kérelmét illeti, a Bizottság rámutat arra, hogy a jelen eljárás nem a holland kikötőkre, hanem a belga kikötőkre vonatkozik. A holland kikötőkkel kapcsolatos SA.25338 sz. ügyben hozott végső határozatában ⁽⁹⁴⁾ a Bizottság az e határozatban ismertetett elvi okokkal megegyező okok miatt elutasította a holland kikötők társaságiadó-fizetési kötelezettségének elhalasztását. A holland kikötők társaságiadó-fizetési kötelezettsége mindent egybevetve a holland nemzeti jog következménye, és a Bizottságnak az EUMSZ 107. cikke értelmében semmi esetre sem áll módjában, hogy jogszabályai megváltoztatására kötelezzen valamely tagállamot annak érdekében, hogy állami támogatást nyújthasson egyes gazdasági szereplők részére.

8. KÖVETKEZTETÉS

- (132) A CIR 180. cikkének (2) bekezdésében említett belga kikötőket megillető társaságiadó-mentesség a belső piaccal összeegyeztethetetlen létező állami támogatási programnak minősül.
- (133) Ezért a belga hatóságoknak meg kell szüntetniük a szóban forgó társaságiadó-mentességet, és az érintett jogalanyokat a társasági adó hatálya alá kell vonniuk. Ezt az intézkedést a folyó naptári év végéig, e határozat napján kell elfogadni, és legkésőbb az elfogadását követő adóév kezdetétől a gazdasági tevékenységekből származó jövedelmekre kell alkalmazni,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A CIR 180. cikkének (2) bekezdésében említett belga kikötőket megillető társaságiadó-mentesség a belső piaccal összeegyeztethetetlen létező állami támogatási programnak minősül.

2. cikk

(1) Belgium köteles megszüntetni az 1. cikkben említett társaságiadó-mentességet, és a társasági adó hatálya alá vonni azokat a jogalanyokat, amelyekre ez a mentesség vonatkozik.

(2) Azt az intézkedést, amellyel Belgium végrehajtja az (1) bekezdésből eredő kötelezettségeit, az e határozatról szóló értesítés napja szerinti folyó naptári év végéig kell elfogadni. Ezt az intézkedést legkésőbb az elfogadását követő adóév kezdetétől a gazdasági tevékenységekből származó jövedelmekre kell alkalmazni.

3. cikk

Belgium e határozat közlésétől számított két hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot az e határozatnak való megfelelés érdekében hozott intézkedésekről.

⁽⁹³⁾ Vö. a parlamenti dokumentum, 54 sz. tanács, 0672/001 8–9. oldalával.

⁽⁹⁴⁾ Lásd a 92. lábjegyzetet.

4. cikk

E határozat címzettje a Belga Királyság.

Kelt Brüsszelben, 2017. július 27-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja
