A BIZOTTSÁG (EU) 2019/1246 HATÁROZATA

(2018. november 23.)

a Belgium által az Antwerpen kikötőben működő koncessziós jogosultak javára nyújtott SA.35905. (2016/C.) (korábbi 2015/NN.) (korábbi 2012/CP.) számú feltételezett állami támogatásról

(az értesítés a C(2018) 7690. 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 említett rendelkezéseknek ([1]) megfelelően felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére, és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

(1) 2012. december 17-én a Bizottsághoz panasz érkezett a Katoen Natie NV-től (a továbbiakban: a panaszos) a Belgium által az Antwerpen kikötőben működő két terminálüzemeltető koncessziós jogosultnak, nevezetesen a PSA Antwerp NV (a továbbiakban: PSA) ([2]) és az Antwerp Gateway NV (a továbbiakban: AG) vállalatoknak nyújtott feltételezett állami támogatás ügyében. 2013. január 4-én és 7-én a panaszos további információt közölt a Bizottság szolgálataival a feltételezett támogatás ügyében.

(2) 2013. január 29-én a panaszt továbbították Belgiumnak észrevételezésre. 2013. április 8-án Belgium tájékoztatta a Bizottság szolgálatait, hogy meglátása szerint a panasz tárgyát képező intézkedés nem tartalmaz jogellenes támogatást. Belgium további információt szolgáltatott 2013. július 11-én.

(3) 2013. július 12-i levelében a Bizottság szolgálatai további információt kértek Belgiumtól; ezt a levelet Belgium 2013. szeptember 2-án válaszolta meg. A Bizottság szolgálatainak 2014. március 4-i kérését követően Belgium további pontosításokkal szolgált 2014. március 6-án, 2014. április 1-jén és 24-én, valamint 2014. május 19-én.

(4) 2014. augusztus 11-én a Bizottság szolgálatai előzetes értékelő levelet küldtek a panaszosnak, amely szerint a panasz tárgyát képező intézkedés első látásra nem minősül állami támogatásnak. Ugyanezzel a levéllel eljuttatták a panaszosnak Belgium panasszal kapcsolatos észrevételeit is.

(5) 2014. szeptember 9-i levelében a panaszos vitatta a Bizottság szolgálatainak előzetes értékelését, és új tényekről tájékoztatta a Bizottságot az ügy kapcsán. 2015. január 7-én Belgium észrevételeket tett a panaszos által előterjesztett új tényekre.

([1]) HL C 104., 2016.3.18., 17. o.

([2]) A PSA-ra történő hivatkozásokat vagy a PSA Antwerp NV-re, vagy adott esetben annak jogutódjára, a PSA DGD-re történő hivatkozásként kell érteni.

(6) 2016. január 18-i levelével a Bizottság értesítette Belgiumot arról, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott. Az eljárás megindítását követően Belgium 2016. március 15-én nyújtott be észrevételeket. Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat) 2016. március 18-án tették közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([3]). A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket.

(7) 2016. április 18. és május 3. között három érdekelt fél nyújtott be észrevételeket a Bizottság szolgálatainak. A Bizottság szolgálatai 2016. május 20-án továbbították az érdekelt felek észrevételeit Belgiumnak. Belgium 2016. június 15-én válaszolt ezekre az észrevételekre.

(8) 2016. június 23-án a Bizottság további információkat kért a Belgiumtól, amelyeket Belgium 2016. augusztus 19-én és 29-én adott meg.

(9) 2016. október 10-én az AG beadványt nyújtott be a Bizottság szolgálataihoz.

(10) 2016. október 20-án a Bizottság szolgálatai kiegészítő információkat kértek a belga hatóságoktól, amelyek 2016. december 16-án nyújtották be ezen információkat.

(11) 2017. február 20-án a Bizottság szolgálatai kiegészítő információkat kértek Belgiumtól, amelyeket Belgium 2017. március 21-én adott meg.

(12) A Bizottság szolgálataival 2017. március 2-án tartott találkozóval összefüggésben a panaszos 2017. március 2-án beadványt nyújtott be.

(13) 2017. március 7-én a Bizottság szolgálatai kiegészítő információkat kértek Belgiumtól, amelyeket Belgium 2017. április 5-én és 20-án adott meg.

(14) 2017. augusztus 4-i levelükben a Bizottság szolgálatai tájékoztatást kértek a PSA-tól és az AG-től, amelyet mindegyikük 2017. szeptember 15-én adott meg.

(15) 2017. november 13-án a Bizottság kiegészítő információkat kért Belgiumtól, amelyeket Belgium 2017. december 1-jén, 4-én és 14-én adott meg.

(16) 2018. július 16-án a Bizottság kiegészítő információkat kért Belgiumtól, amelyeket Belgium 2018. július 18-án és 27-én, valamint augusztus 10-én adott meg.

2. HÁTTÉR ÉS AZ INTÉZKEDÉSEK ISMERTETÉSE

(17) 2004-ben egy nyilvános ajánlati felhívást követően az Antwerpeni Kikötői Hatóság (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, a továbbiakban: GHA) koncessziós szerződéseket ([4]) kötött a PSA-val és az AG-vel 42 éves időtartamra, konténerátrakodási szolgáltatások üzemeltetésére a kikötő új, Deurganckdok (a továbbiakban: DGD) terminálján.

(18) A szerződések minimális volumenkövetelményeket (a továbbiakban: MTR-ek) is tartalmaztak, amelyeket húsz lábbal egyenértékű egységben (TEU) adtak meg; e követelményeknek az volt a célja, hogy a koncesszió jogosultjainál ne legyenek kihasználatlan kapacitások a hozzájuk rendelt területeken. A DGD tekintetében megállapított

([3]) Vö. 1. lábjegyzet.

([4]) Az e határozatban az érthetőség kedvéért használt „koncessziós szerződés” kifejezésből nem következik eleve, hogy ezek a szerződések valódi koncessziós szerződések a koncessziós szerződésekről szóló, 2014. február 26-i 2014/23/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 94., 2014.3.28., 1. o.) 5. cikke (1) bekezdésének értelmében.

MTR-eket fokozatosan vezették be egy 2012-ig tartó induló szakaszban ([5]). Onnantól kezdve az MTR-eknek állandónak kellett lenniük. Amennyiben a koncesszió jogosultjai elmaradtak az előírt MTR-ektől, a szerződés szerint kötbért/ellentételezést kellett fizetniük a GHA-nak. A koncesszió arról is rendelkezett, hogy a szerződést a GHA által megadott lejárat előtt is fel lehet mondani, ha a koncesszió jogosultja nyilvánvalóan nem használja ki teljeskörűen a koncessziót vagy pedig fizetésképtelenné válik.

(19) A konténerforgalom az úgynevezett Hamburg–Le Havre térségben ([6]) 15,8 %-kal esett vissza 2008 és 2009 között, és a térség öt legnagyobb kikötőjében (Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Bréma és Le Havre) 16,3 %-kal ([7]). A forgalom hanyatlása a 2008 óta megfigyelhető globális gazdasági recesszió (a továbbiakban: válság) Hamburg–Le Havre térségre gyakorolt hatását tükrözte. Antwerpenben a teljes konténerforgalom szintén 16,3 %-kal csökkent. A DGD-ben a forgalom összességében 38,6 %-ot zuhant (37,7 %-ot a PSA, 39,9 %-ot az AG esetében). A PSA és az AG a továbbiakban nem tudták teljesíteni a rájuk vonatkozó MTR-eket, amelyek még mindig évről évre emelkedtek a fokozatos bevezetési mechanizmus miatt. Ebből következően e vállalatokat szerződés kötelezte arra, hogy ellentételezést fizessenek a GHA-nak, ugyanakkor a GHA 2009 és 2012 között nem szedett be ilyen ellentételezést.

(20) A GHA és az AG közötti 2009. decemberi elektronikus levélváltást követően megbeszélések kezdődtek az eredeti MTR-ek csökkentéséről. Ezzel összefüggésben a GHA kezdetben azt javasolta, hogy a Hamburg–Le Havre térségben az adott évben megfigyelt visszaesés arányának megfelelően vigyék lejjebb az eredeti MTR-eket (azaz: 15,8 %-kal) ([8]). 2011 februárjától a GHA újra és újra emlékeztette a PSA-t és az AG-t arra, hogy nem teljesítették az MTR-eket, és kikérte álláspontjukat. A PSA és az AG több válaszban ([9]) rámutatott arra, hogy mennyire fontosak a kikötő fejlődése szempontjából ([10]), céloztak arra, hogy esetleg más kikötőkbe költöznek át ([11]), valamint szóltak a válság hatásáról. Ezenfelül mind a PSA, mind az AG tanácsadóik jogi véleményét is benyújtották, amelyek kifejtették, hogy a kötbérkikötések miért nem alkalmazhatók vagy hajthatók végre ([12]). Ezeket az érveket később mind a PSA, mind az AG felhasználta a GHA-val szembeni választott bírósági jogvitákban ([13]).

(21) Az (1) preambulumbekezdésben említettek szerint 2012. december 17-én a KN panaszt nyújtott be a Bizottsághoz a PSA-tól és az AG-től járó, az MTR-ek nemteljesítését ellentételező kifizetések érvényesítésének elmaradása miatt. A GHA 1992-ben kötött koncessziós szerződést a KN-nel. 1998-ban MTR-eket vezettek be a KN koncessziós szerződésébe. A KN nem teljesítette e követelményeket 2009-ben. A GHA csökkentette a szerződés szerint járó ellentételezést a KN tekintetében (amint ezt megtette más terminálüzemeltetőnél is a válsággal összefüggésben), azaz a kb. [180 000–250 000] (*) EUR helyett a KN-nek [7 500–9 000] EUR-t kellett fizetnie a 2009. évre (és csak arra az évre).

(22) 2013. március 26-án a GHA úgy határozott, hogy kiigazítja a PSA-val és az AG-vel kötött koncessziós szerződéseket (a továbbiakban: 2013-as GHA-határozat). A 2013-as GHA-határozat a következőket tartalmazta:

1. intézkedés (a PSA-ra és az AG-re is vonatkozik) – lásd az alábbi 1. és 2. ábrát ([14])**:** Az 1. intézkedés ([15]) a PSA és az AG által az MTR-ek nemteljesítését ellentételező kifizetések 2009-re visszaható hatályú csökkentése, a GHA által meghatározott „75/125” szabály szerint. E szabály értelmében az MTR-eket úgy igazították ki, hogy

([5]) A PSA esetében a következő szinteken állapították meg az MTR-eket: 2008-ban – 1 010 183 TEU, 2009-ben – 1 522 103 TEU; 2010-ben – 2 034 023 TEU; 2011-ben – 2 447 751 TEU; 2012-től a koncesszió végéig – 2 559 600 TEU. Az AG esetében a következő szinteken állapították meg az MTR-eket: 2008-ban – 665 208 TEU; 2009-ben – 1 023 583 TEU; 2010-ben – 1 383 208 TEU; 2011-ben – 1 595 167 TEU; 2012-től – 1 755 000 TEU.

([6]) A Hamburg–Le Havre térség az Északi-tenger kontinentális Európa felőli partjánál található legfontosabb tengeri kikötőket foglalja magában, különösen Rotterdamot, Antwerpent, Hamburgot Bremerhavent és Le Havre-ot.

([7]) http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/images/a/a7/Top_20_container_ports_in_2015_-_on_the_basis_of_volume_of_containers_handled_in_%281000_TEUs%29.png

([8]) Lásd a GHA AG-nek küldött, 2011. január 14-i e-mailjét, amely egy 2010. december 3-i levélre hivatkozik. Meg kell jegyezni, hogy a koncessziós szerződésekben rögzítették, hogy az átrakodási kapacitás koncesszió időtartama alatti csökkenése esetén, ha az nem a koncesszió jogosultjának tudható be, az elérendő volumeneket szintén arányosan csökkenteni kell.

([9]) Az AG 2012. január 12-i levele a GHA-nak (Belgium 2016. augusztus 19-i beadványának 7.9. melléklete); az AG 2011. január 17-i levele a GHA-nak (Belgium 2016. augusztus 19-i beadványának 7.5. melléklete); a PSA 2011. december 19-i levele a GHA-nak (Belgium 2016. augusztus 19-i beadványának 7.44. melléklete); a PSA 2012. augusztus 24-i levele a GHA-nak (Belgium 2016. augusztus 19-i beadványának 7.50. melléklete); a PSA 2013. március 28-i levele a GHA-nak (Belgium 2016. augusztus 19-i beadványának 7.55. melléklete).

([10]) 2014-ben a PSA és az AG tevékenységei a GHA összes bevételének körülbelül [15–40] %-át adták, figyelembe véve a PSA és az AG Antwerpen kikötőhöz kapcsolódó tevékenységéből származó valamennyi közvetlen és közvetett bevételt.

([11]) Vö. 9. lábjegyzet;

([12]) Az AG tanácsadóinak 2012. február 15-i feljegyzése (Belgium 2016. március 15-i beadványának 10. melléklete); a PSA külső tanácsadóinak 2013. február 11-i feljegyzése (Belgium 2017. március 20-i beadványának 7.2. melléklete).

([13]) 2014. június 20-án a GHA választott bírósági eljárást kezdeményezett, mivel az AG nem fizetett kötbért az MTR-ek nemteljesítéséért, az AG pedig joggal való visszaélés és túlzott mértékű kötbérkikötés okán vitatta a kötbért (az AG 2016. április 18-i beadványa az AG-nek a választott bírósági eljárásról szóló összefoglaló feljegyzésével).

(*) bizalmas információ

([14]) A Bizottság állította össze a Belgium által benyújtott adatok alapján.

([15]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (49) preambulumbekezdésének i. pontját és (81) preambulumbekezdését.

a Hamburg–Le Havre térség éves növekedési rátájának 125 %-át hozzáadták az előző évi MTR-hez. Amikor hanyatlott a forgalom, a Hamburg–Le Havre térség éves csökkenési rátájának 75 %-át levonták az előző év MTR-ből. A szabály következtében tehát a PSA-nak és az AG-nek 25 %-kal jobban kellett teljesítenie, mint a Hamburg–Le Havre térségben működő hasonló üzemeltetőknek. A 2009. évre vonatkozó új MTR-ek megállapítására szolgáló referencia a DGD-ben 2008-ban realizált forgalom volt. A 25 %-os „felülteljesítési tényező" az Antwerpen kikötő történeti teljesítményére vezethető vissza, amely az éves forgalomnövekedési rátákat tekintve, egy hosszabb időszak átlagát véve 25 %-kal jobb volt, mint a Hamburg–Le Havre térség kikötőinek átlaga. Az 1. intézkedés végrehajtásának eredményeként csak 2009-ben – 41,7 %-kal (PSA), illetve – 29,7 %-kal (AG) csökkentek az MTR-ek a 2009-re eredetileg meghatározottakhoz képest.

(23) 2014. május 12-én a GHA a következőképpen határozott:

2. intézkedés – lásd a 2. ábrát alább: A 2. intézkedés ([16]) szerint a (75/125 szabálynak megfelelő) csökkentett ellentételezés csak az AG vonatkozásában marad fenn.

(24) A PSA megfizette a csökkentett kötbért a GHA-nak az MTR-ek 2013-as GHA-határozatot követő kiigazítása után, de fenntartotta a jogot, hogy megtámadja ezt a kifizetést azon az alapon, hogy a kötbérkikötés sérti a közrendet, mivel tisztán büntető jellegű és a kötbér érvényesítése a GHA általi joggal való visszaélést valósít meg. 2016. május 2-án a PSA választott bírósághoz fordult, hogy rendeljék el, hogy a GHA fizesse vissza a PSA által a 2013-as GHA-határozat következtében kifizetett ellentételezést. Az eljárás kimenetele e határozat elfogadásakor még nem ismert.

(25) Az AG nem fizette meg a csökkentett kötbért, következésképpen a GHA beperelte. Az ügyet választott bírói testület elé utalták. Az AG többek között azzal érvelt, hogy a kötbérkikötés csak akkor lenne alkalmazható, ha az MTR-t az AG-hez köthető körülmények miatt nem teljesítették volna, de azokat ténylegesen a válság miatt nem érték el, továbbá, hogy a csökkentett kötbér érvényesítésével a GHA joggal való visszaélést valósít meg. Az eljárás eredményeként ugyanakkor megállapítást nyert, hogy a GHA által alkalmazott csökkentett kötbér észszerű volt.

(26) 2014. május 12-én a GHA egyoldalúan módosította a PSA-val és az AG-vel kötött koncessziós szerződéseket. A változások részeként a PSA megkapott egy olyan területet a DGD-ben, amelyet eredetileg az AG számára utaltak ki, de az nem használta ki. Ennek eredményeként a PSA területe 20 %-kal nagyobb lett, az AG-é pedig 30 %-kal kisebb az eredetileg hozzájuk rendeltnél. Ugyanakkor a GHA úgy döntött, fenntartja a 75/125 szabályt az AG tekintetében a 2. intézkedés szerint (lásd a (22) preambulumbekezdést). Ami a PSA-t illeti, a GHA úgy döntött, hogy 2013-ban alkalmazza utoljára a 75/125 szabályt. A GHA fokozatosan visszaállította az eredetileg a szerződésben foglalt MTR-eket (egy 2016-ig tartó bevezető szakasz után) ([17]). Ezenfelül, 2016-tól a PSA-ra további MTR-eket is alkalmaztak a számára 2014-ben kiutalt területek után.

(27) 2015-ben a brüsszeli elsőfokú bíróság elutasította a KN GHA-val szembeni keresetét, amely szerint az MTR-ek GHA általi, az AG és a PSA vonatkozásában történő kiigazítása állami támogatást valósított meg ([18]). A bíróság többek között megállapította, hogy az MTR-ek kiigazításával a GHA észszerűen vette figyelembe a válságot, és hogy feltételezhető, hogy egy magánhitelező hasonló döntést hozott volna. Ezt a 2015. február 12-i ítéletet a KN megfellebbezte. A brüsszeli fellebbviteli bíróság előtti fellebbezési eljárás még nem zárult le e határozat elfogadásának idején.

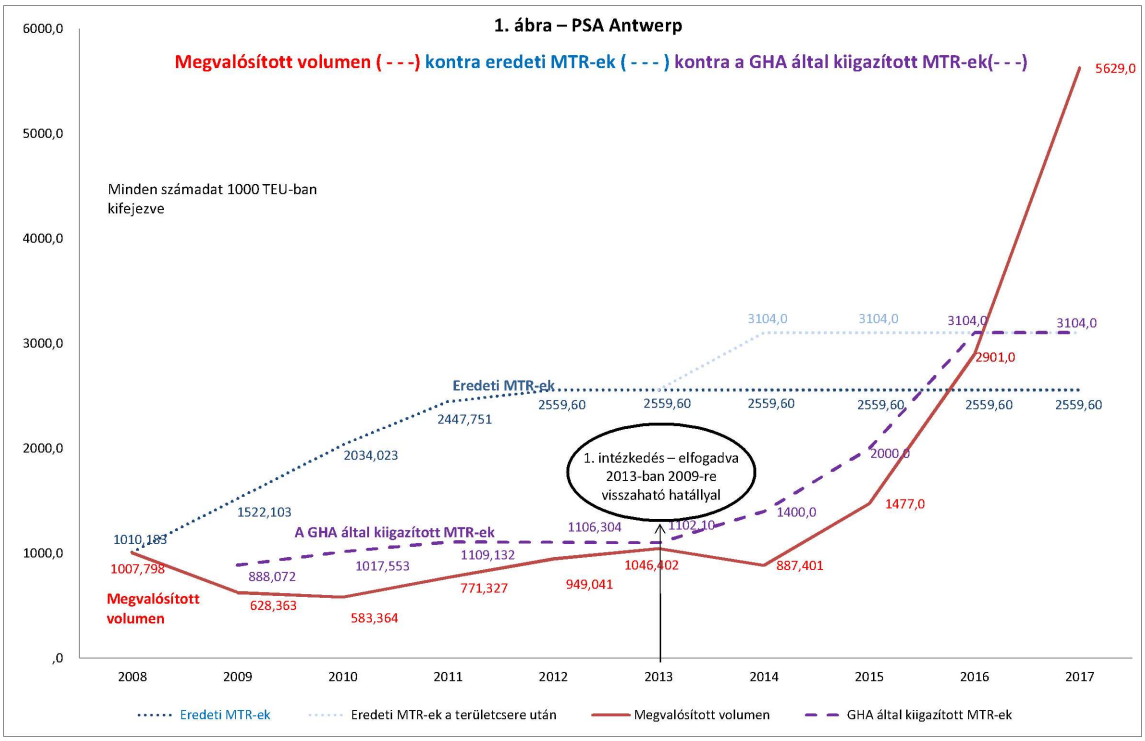
(28) A Bizottság 2016. január 15-én megindította a hivatalos vizsgálati eljárást. Kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy az 1. és a 2. intézkedés állami támogatásnak minősül-e.

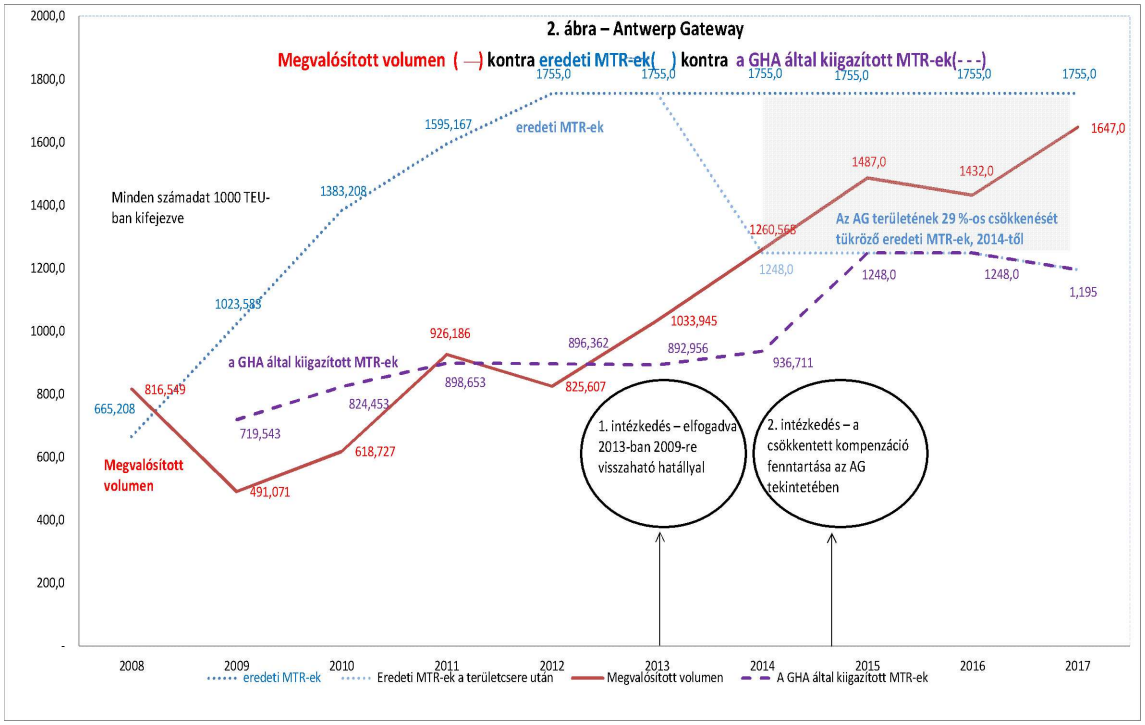
(29) E határozat a fenti (22) preambulumbekezdésben, eredetileg az eljárás megindításáról szóló határozat (49) preambulumbekezdésének i. és ii. pontjában, valamint (81) és (82) preambulumbekezdésében meghatározott 1. és 2. intézkedést mutatja be és értékeli.

([16]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (49) preambulumbekezdésének ii. pontját és (82) preambulumbekezdését.

([17]) A fokozatos bevezetési mechanizmus a következő MTR-ekről rendelkezett a PSA vonatkozásában: 2014: 1 400 000 TEU, 2015: 2 000 000 TEU, 2016: 2 559 600 TEU, plusz 544 526 TEU a PSA számára kiutalt további terület tekintetében.

([18]) A KN többek között azt állította, hogy a GHA megsértette az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében előírt felfüggesztési kötelezettséget, és kérte a bíróságot, hogy tiltsa el a GHA-t a 2013-as GHA-határozat végrehajtásától és rendelje el, hogy a GHA számlázza ki és szedje be a fennmaradó ellentételezést, vagy másodlagosan, hogy kötelezze a GHA-t a határozatának visszavonására és az esedékes ellentételezés beszedéséről szóló új határozat kiadására, amely előírja, hogy nemteljesítés esetén napi szinten megállapított kártérítést kell fizetni.





3. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZAT

3.1. A támogatás fennállása

(30) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy az 1. és 2. intézkedés állami támogatásnak minősül-e az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

3.1.1. *1. intézkedés*

(31) A Bizottságnak először is kétségei voltak afelől, hogy egy észszerűen eljáró piaci magánszereplő négy évig várt volna az esedékes ellentételezés csökkentésére vonatkozó döntés meghozatalával. A Bizottság megjegyezte, hogy a válság hatásait helyénvaló figyelembe venni az 1. intézkedés piacnak való megfelelőségének értékelésekor. A Bizottság megjegyezte továbbá, hogy csak a PSA-t és az AG-t vetették alá progresszív MTR-eknek, amelyek évente növekedtek a 2004 és 2012 közötti időszakban, míg az Antwerpen kikötőben működő többi koncessziós jogosultra állandó MTR-ek vonatkoztak. Ezért tehát a válsággal összefüggésben a PSA és az AG helyzete sajátos volt, és különbözött az Antwerpen kikötőben működő többi szereplőétől.

(32) A Bizottság elismerte, hogy a válság nem várt hatásai miatt a vállalkozások valamennyi gazdasági ágazatban arra kényszerültek, hogy megváltoztassák magatartásukat.

(33) A válság körülményein felül a Bizottság megjegyezte, hogy a kikötő hosszú távú érdekei szempontjából fontos volt, hogy fenntartsa a PSA-val és az AG-vel való együttműködést.

(34) Ezen érvek ellenére mindazonáltal úgy vélte, hogy egy észszerű piaci magánszereplő nyereségének maximalizálására (vagy veszteségeinek minimalizálásra) törekedett volna azzal, hogy a lehető leghamarabb megindítja az összegek behajtását. A 2009 óta ki nem fizetett és felhalmozott ellentételezéseket jelentősen csökkentették, és azokkal csak a 2013-as GHA-határozat foglalkozott visszamenőlegesen.

(35) A 2009 óta tartott számos értekezleten az igazgatótanács megvitatta a forgalmi adatokkal, továbbá a válsággal kapcsolatos kérdéseket, de közvetlenül nem tért ki arra, hogy számlát küldjenek a PSA és az AG által az MTR-ek nemteljesítése miatt fizetendő ellentételezés tekintetében. Amint az a 2013-as GHA-határozat 5.3. pontjában szerepel, az MTR-ek kérdése folyamatos konzultáció tárgyát képezte, de az ellentételezések kiszámlázását mindig elhalasztották ([19]).

(36) Másodszor, a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy egy észszerű piac magánszereplő hasonló csökkentésben részesítette volna-e a PSA-t és az AG-t, mint a GHA. Megjegyezte, hogy még ha a DGD-ben a forgalom tényleges visszaesése 2009-ben -38,6 % volt is (és nem a panaszos által jelzett -16 %), az ellentételezés csökkentése körülbelül 80 %-osnak felelt meg (jóllehet négyéves időszakra) ([20]).

(37) Harmadszor, a Bizottság kétségeket fogalmazott meg azzal kapcsolatban, hogy egy észszerű piaci magánszereplő csökkentette volna-e a PSA és az AG által fizetendő ellentételezést, tekintettel arra, hogy a GHA tárgyalási pozíciója elég erőteljesnek tűnt a koncessziós szerződések alapján. Mivel a konténerterminál-üzemeltetők egyoldalúan nem mondhatták fel a GHA-val fennálló jogviszonyt, míg a GHA teljes mértékben vagy részben visszavonhatta a koncessziót a DGD nyilvánvalóan nem teljeskörű kihasználása miatt, a PSA és az AG hihetően nem fenyegethettek az Antwerpen kikötő elhagyásával arra az esetre, ha az MTR-ek nem csökkennek vagy az ellentételezéseket nem engedik el.

(38) Negyedszer, a Bizottság azt is megjegyezte, hogy az ellentételező kifizetések GHA általi ki nem kényszerítése arra ösztönözhette a PSA-t és az AG-t, hogy forgalmukat olyan kikötőkbe irányítsák át, amelyekben az MTR-eknek való megfelelést szigorúan kikényszerítik, hogy elkerüljék a velük szemben ezekben a kikötőkben alkalmazott szankciókat.

(39) Ötödször, a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a 2013-as GHA-határozat figyelembe vett olyan elemeket, mint a földhasználat tervezése, a mobilitás és a hosszú távú foglalkoztatás. Az állandó ítélkezési gyakorlattal ([21]) összhangban az üzleti döntések nem gazdasági vonatkozásait figyelmen kívül kell hagyni a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazásakor.

(40) Hatodszor, a Bizottság kétségbe vonta, hogy a GHA-nak tényleg számolnia kellett-e annak kockázatával, hogy a PSA és az AG bepereli, valamint azzal, hogy az Antwerpen kikötő elhagyásával fenyegetőztek. A PSA és az AG jogi álláspontját kifejtő, 2013. február 19-i és február 23-i levelet azt követően küldték meg a GHA-nak, hogy az ebben az ügyben tett panaszt a Bizottság észrevételezésre továbbította Belgiumnak 2013. január 29-én.

([19]) Ezenfelül, a PSA kapcsán a 2013-as határozat 4.3. pontja kimondja, hogy a határozatot azért hozták, hogy a számlát további kivizsgálásig félretegyék.

([20]) Az ellentételezés csökkentése elkülönül az MTR-ek csökkentésétől. Példa: Eredeti MTR = 2 500, kiigazított MTR = 1 500, realizált forgalom = 1 200, egységenkénti kötbér = 8. Ebben az esetben az MTR-ek csökkentése 40 %-os lenne, a kötbéré ugyanakkor 77 %-os.

([21]) A Bíróság 2012. június 5-i ítélete, *Bizottság kontra Électricité de France (EDF)*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 79–81. pont.

3.1.2. *2. intézkedés*

(41) Ami a 2. intézkedést illeti, a Bizottság megjegyezte, hogy az eredeti MTR-eket a válság miatt lehetetlen volt teljesíteni. Mivel a GHA a 2014. május 12-i határozatában azt állította, hogy a továbbiakban már nem tartható, hogy az eredeti MTR-eket a válság miatt nem lehet elérni, a Bizottság kétségbe vonta, hogy vajon megfelel-e a piacnak, ha az ellentételezés csökkentett összegét tartják fenn arra az esetre, ha az AG nem teljesítené az MTR-eket.

(42) A csökkentett ellentételezés fenntartása különösen szükségtelennek tűnt ahhoz, hogy az AG számára kompenzálják a koncessziója egy részének elvesztését, mivel az AG semmiképp sem használta a koncessziós területnek azt a részét. Az AG tekintetében a 2. intézkedés értelmében elfogadott csökkentett MTR-ek (és következésképpen a csökkentett ellentételezés) a tervek szerint 2042-ig maradtak volna hatályban, azaz sokkal tovább, mint az a hét év, amelynek során a koncesszió adott részét átruházzák ([22]).

3.2. **Összeegyeztethetőség**

(43) A Bizottság megjegyezte, hogy a szóban forgó intézkedések eredményeként csökkentek azok a terhek, amelyeket a PSA-nak és az AG-nek szokásosan viselnie kellett volna, ezért az intézkedések működési támogatásnak minősülnek. Az ilyen támogatás nem egyeztethető össze a belső piaccal, mivel nem mozdította elő tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését. Az eljárás megindításáról szóló határozat meghozatalakor tehát a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az EUMSZ 107. cikkének (2) és (3) bekezdésében megfogalmazott kivételek nem alkalmazhatók.

4. **AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI**

4.1. **Katoen Natie**

(44) A KN egyetértett a Bizottság azon előzetes értékelésével, hogy a szóban forgó intézkedések a belga államnak tudhatók be, és hozzátette, hogy mivel a jó közigazgatás elve vonatkozik a 2013-as GHA határozatra is, a GHA igazgatótanácsának tisztában kellett volna lennie azzal, hogy közérdekből, közjogi szervezetként jár el.

(45) A KN szerint a GHA igazgatótanácsának minden érzékeny határozatát (például az MTR-ek nemteljesítésének következményeiről szóló határozatot) az Antwerpeni Városi Tanács kormányzó koalíciójának teljeskörű támogatásával hozták meg.

(46) A KN a Bizottság azon előzetes értékelésével is egyetértett, hogy a szóban forgó intézkedések szelektív jellegűek.

(47) A KN szerint a GHA 2013-ban és 2014-ben meghozott határozatainak fényében a GHA fenntartotta a jogot, hogy a szóban forgó koncesszióra vonatkozó bármely sajátos körülményt egyedi mérlegelés alapján értékeljen, és hogy meghozzon minden, általa megfelelőnek vélt határozatot. A 2013-as GHA-határozatban a GHA kifejtette, hogy határozatát a GHA rendelkezésére álló „mérlegelési jogkör" keretében hozta meg. A KN meglátása szerint ez azt bizonyítja, hogy az intézkedések egyediek voltak a PSA és az AG vonatkozásában, ezért szelektívek.

(48) A KN a Bizottság azon előzetes értékelésével is egyetértett, hogy a szóban forgó intézkedések torzították a versenyt és érintették a tagállamok közötti kereskedelmet. Ezzel összefüggésben a KN hangsúlyozta, hogy mivel az Antwerpen kikötő az ország belsejében helyezkedik el és kényelmes hátországi vasúti, vízi úti és közúti összeköttetésekkel rendelkezik, nemzetközi csomópontként üzemel, és hogy a PSA és az AG más terminálüzemeltetőkkel állt versenyben, például a KN-nel, mind az Antwerpen kikötőben, mind a Hamburg–Le Havre térségben.

(49) A KN egyetértett a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban megfogalmazott kétségeivel, miszerint az 1. intézkedés gazdasági előnyhöz juttatta mind a PSA-t, mind az AG-t.

(50) A KN azt állította továbbá, hogy egy piacgazdasági szereplő, amely a GHA-éhoz hasonlóan erőteljes tárgyalási pozícióval rendelkezik, teljes mértékben kiszabta volna a neki járó ellentételezést vagy legalábbis jelentősen csekélyebb és arányosabb csökkentés kialkudására törekedett volna.

(51) A KN rámutatott arra, hogy a koncessziós szerződések erőteljes jogokkal ruházták fel a GHA-t, amennyiben nem teljesített TEU-nként 7,31 EUR-t kérhetett, illetve nyilvánvalóan nem teljeskörű kihasználás esetén pedig vagy további feltételeket szabhatott a koncesszió jogosultjára, hogy az fokozza teljesítményét, vagy teljesen/részben visszavonhatta a koncessziót.

([22]) A GHA 2015-ben szüntette meg a 2. intézkedést és állította vissza az eredeti MTR-eket az AG vonatkozásában, kellően kiigazítva azokat az AG-nél felmerült területveszteségre tekintettel. 2015-től az AG-nek 1 247 630 TEU éves MTR-t kellett teljesítenie.

(52) A KN azt is kiemelte, hogy a megfelelő koncessziós szerződések lehetővé tették a GHA számára, hogy közvetlenül beszedje az esedékes kötbérkifizetéseket.

(53) A KN szerint a szóban forgó kötbérkifizetések csökkentésének mértéke aránytalan volt, ezért nem köthető a válsághoz. Noha a forgalom Antwerpen kikötőben megfigyelhető teljes visszaesése 15,6 % volt, és noha a DGD-ben, ahol a PSA és az AG működött, ez a számadat 38,6 %, a csökkentés ténylegesen 80 %-nak felelt meg.

(54) Amint a KN később megjegyezte, a PSA-ra és az AG-re vonatkozó csökkentett MTR-ek a jövőre nézve is alkalmazandók lesznek, függetlenül attól, hogy a válság mennyi ideig tart. A KN meglátása szerint tehát a csökkentett MTR-ek 2013-on túli fenntartása a 2. intézkedés keretében nem a válsággal függött össze.

(55) A KN azt is megjegyezte, hogy a GHA a vitatott határozatok meghozatalakor figyelembe vette a földhasználat tervezését, a mobilitást és a hosszú távú foglalkoztatást is, amely célokra való törekvés összeegyeztethetetlen a piacgazdasági szereplő elvével.

(56) A KN azt állította, hogy a GHA válságot követő magatartása eltérően alakult, mint a szomszédos és versengő kikötők hatóságaié. A Rotterdam kikötő elismerte a KN szerint, hogy az ellentételezés alóli mentesítés csak kontraproduktív hatásokat eredményezne.

(57) A KN úgy ítélte meg, hogy az 1. intézkedés nem volt indokolt ahhoz, hogy megelőzzék a PSA és az AG Antwerpen kikötőből való távozását. A KN szerint nem voltak arra utaló jelek, hogy a PSA és az AG a tőke kivonásával kapcsolatos határozatokat tervezett volna az MTR-eknek való megfelelés nehézségei miatt. Ezzel összefüggésben a KN hivatkozott azon csoportok által 2013 és 2015 között realizált konszolidált forgalomra és nyereségre, amelyeknek a PSA és az AG a tagja volt. A nyereség többszöröse volt az Antwerpen kikötőben a nem teljesített MTR-ekért a PSA és az AG által eredetileg fizetendő kötbérnek.

(58) A KN azt is állította, hogy csak a GHA volt jogosult arra, hogy egyoldalúan felmondja a koncessziós szerződést. A koncessziós szerződés felmondása nem járt volna semmilyen negatív hatással a GHA számára, mivel a szerződésben szereplő felmondási kikötés fényében a GHA mindig kérhetne ellentételezést a koncessziós jogosulttól minden olyan kárért, amelyet a koncessziós jogosultnál felmerül okból történő felmondás eredményeként tapasztal. A felmondás okozta pénzügyi többletteher így inkább a koncessziós jogosultat sújtotta volna, semmint a GHA-t.

(59) A KN megjegyezte, hogy az MSC-Maersk szintén érdekelt volt abban, hogy koncessziós szerződést kössön a GHA-val. Az ilyen új koncessziós jogosult által generált bevétel a PSA-val és az AG-vel fennálló szerződések megszűnéséből eredő bármely veszteséget enyhített volna. A KN ezenfelül azt állította, hogy amikor a PSA eredetileg megkapta a koncessziót 2004-ben, a Maersk szintén érdeklődött, de a koncessziót azért ítélték a PSA-nak, mert az szigorúbb MTR-eket vállalt.

(60) A KN úgy ítélte meg, hogy a PSA és az AG általi, a koncessziós szerződésekkel szembeni perrel való fenyegetőzés nem hihető, mivel az el nem ért MTR-ekért járó ellentételezés végrehajtható a belga jog értelmében. Ezenfelül az ún. elnehezedési doktrína ([23]) sem alkalmazható a szerződésekre a belga jog szerint.

(61) Ami a 2. intézkedést illeti, az AG vonatkozásában a KN egyetértett a Bizottság előzetes értékelésével, miszerint az MTR-ek csökkentésével összefüggő potenciális előnyben az AG még mindig részesül, mivel a 2. intézkedés fenntartotta a csökkentett MTR-eket (a 75/125 szabály szerint) az említett vállalkozás tekintetében.

(62) Ami a PSA-t illeti, a KN azt állítja, hogy a GHA jogtalan előnyben részesítette a PSA-t, mivel nem állította vissza a PSA-ra vonatkozó 2004-es MTR-eket a fokozatosság helyett azonnal, így legalábbis részben fenntartotta az alacsonyabb MTR-eket. Tekintve, hogy a GHA elismerte, hogy a válságra már nem lehet hivatkozni annak okaként, hogy a 2004-es MTR-eket el nem érhetőnek tartsák, nincs objektív oka annak, hogy ne emeljék meg haladéktalanul az MTR-eket. Mindazonáltal a GHA csak fokozatosan növelte a PSA-ra vonatkozó MTR-eket 2014. január 1. és 2015. december 31. között. Ez további előnyként jelent meg a PSA-nál.

(63) A KN azt is állította, hogy az említett előny tovább növekedett a PSA-nak 2014. május 12-én juttatott további terület fényében, amelynek tekintetében a PSA-nak nem kellett megfelelnie a 2014-re és 2015-re érvényes MTR-ek egyikének sem.

([23]) Az elnehezedési klauzula olyan szerződéses kikötés, amely olyan, előre nem látható eseményekkel kapcsolatos helyzeteket takar, amelyek alapvetően változtatják meg a szerződés egyensúlyát, ily módon az egyik érintett félre túlzott mértékű teher nehezedik. (https://en.wikipedia.org/wiki/Hardship_clause)

(64) A KN megjegyezte, hogy a Maersk, az MSC és a CMA CGM (a továbbiakban: P3 hálózat) közötti operatív hajómegosztási megállapodástól azt várták, hogy kedvező gazdasági kilátásokat eredményez. Következésképpen, a GHA-nak ezt is figyelembe kellett volna vennie a PSA-ra vonatkozó MTR-ek kiigazításakor. A KN ezenfelül megjegyezte, hogy még ha a PSA 2016-tól az eredeti MTR-eknek lenne is alávetve, amelyeket további konkrét MTR-ekkel növelnek meg az átruházott terület tekintetében, továbbra is előny jelentkezne a PSA és az MSC eredeti koncessziós jogosult helyébe lépő közös vállalkozásánál. A KN nem számszerűsítette ezt az előnyt.

(65) Az AG-ről a PSA- ra átruházott koncessziós területet illetően a KN azt állította, hogy az átruházott terület AG általi elvesztése nem indokolta a csökkentett ellentételezés fenntartását az AG vonatkozásában, mivel az AG sehogy sem használta azt a területet, a koncesszió bővülése a PSA-nál pedig azt kellett volna eredményezze, hogy a tekintetében megemelkednek a 2004-es MTR-ek.

(66) Ami a szóban forgó intézkedések belső piaccal való összeegyeztethetőségét illeti, a KN megjegyezte, hogy az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja „az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás"-ra hivatkozik. Az „előmozdító" szó a KN meglátása szerint arra utal, hogy a támogatásnak arra kell ösztönöznie a kedvezményezettet, hogy beruházzon egy adott tevékenység vagy terület fejlődésébe. A KN szerint a GHA pusztán arra ösztönözte a PSA-t és az AG-t, hogy elterelje a forgalmat az Antwerpen kikötőből. Az említett rendelkezés szerinti összeegyeztethetőség tehát nincs jelen.

(67) Ami még a belső piaccal való összeegyeztethetőséget illeti, a KN foglalkozott a közérdekű célkitűzés, a támogatás szükségessége és arányossága, a versenytorzulás és az EU-n belüli kereskedelem kérdésével. A KN egyetértett továbbá a Bizottság azon előzetes értékelésével, hogy az intézkedések működési támogatást nyújtanak a PSA-nak és az AG-nek. A KN arra a következtetésre jutott, hogy az intézkedések nem egyeztethetők össze a belső piaccal.

4.1.1. *A KN további észrevételei*

(68) 2017. március 2-án a KN további észrevételeket közölt a PSA-nak és az AG-nek nyújtott állítólagos állami támogatást illetően, és azt állította, hogy a GHA legalább 2015-ig folytatta az állami támogatás nyújtását. A GHA továbbra is a válsággal indokolt csökkentéseket alkalmazta, és lemondott minden ellentételező kifizetésről, amelyet az AG-nek és a PSA-nak kellett volna fizetnie az eredeti MTR-ek be nem tartásáért. 2015-ben a PSA és az AG nem teljesítették a szerződéses MTR-eket. A GHA ugyanakkor úgy döntött ([24]), hogy elengedi a PSA és az AG szerződéses kötelezettségeinek végrehajtását. A KN kifejtette, hogy ennek következtében a PSA-nak és az AG-nek továbbra sem kell ellentételezést fizetnie a szerződésben elfogadott MTR-kötelezettségek jelentős megsértéséért.

(69) A KN tovább részletezte, hogy az AG 31 039 997,83 EUR szelektív előnyhöz jutott 2009 és 2015 között, a PSA pedig 61 122 116,16 EUR szelektív előnyhöz ugyanezen időszakban.

(70) A KN hangsúlyozta, hogy az AG-nek és a PSA-nak nyújtott gazdasági előny nem jellemezhető válságintézkedésként, inkább strukturális előnynek minősíthető.

(71) A KN azt is megjegyezte, hogy a PSA megtagadta az ellentételezés megfizetését és eljárást indított a brüsszeli fellebbviteli bíróságon, hogy a korábbi ellentételező kifizetéseit visszakövetelje.

4.2. **PSA Antwerp**

(72) A PSA vitatta, hogy a szóban forgó intézkedéseket állami forrásokból finanszírozták volna. Hivatkozva a flamand kikötői rendelet 15. cikkének (1) bekezdésére és 20. cikkére, a PSA azt állította, hogy a GHA saját javára szedett be „mindenféle jellegű" kikötői illetékeket „az összes többi hatóság kizárásával", és hogy a GHA minden jövedelmet a kikötő igazgatásával összefüggő hatáskörök gyakorlásából, valamint az általa vállalt „minden más tevékenységből" szerzett. A GHA veszteségei nem voltak a belga államnak betudhatók, és az államnál nem keletkeztettek további terheket sem. Minthogy a kikötő igazgatásával összefüggő GHA-hatáskörök gyakorlásából eredő minden jövedelem ténylegesen a GHA tulajdonát képezte, és mivel az állam e tekintetben semmiféle költséget nem viselt, a PSA-nál jelentkező előnyöket nem állami forrásokból finanszírozták.

(73) A PSA ezenfelül hangsúlyozta, hogy a GHA feletti ellenőrzési struktúra független volt. A flamand kikötői rendelet Antwerpen várostól különálló jogalanyt kívánt létrehozni, amely a várostól átvett minden, a kikötő igazgatásával kapcsolatos hatáskört (a GHA alapszabályának 1. cikke).

([24]) A GHA igazgatótanácsának 2016. május 17-i 161146. sz. határozata.

(74) A PSA rámutatott arra, hogy a GHA egy vagy több szakpolitikai megállapodást tudott kötni Antwerpen városával, különösen a kikötői és a várospolitikát illetően (a GHA alapszabálya 7. cikkének (2) bekezdése), és ezért a város nem töltött be ellenőrző szerepet, hanem tárgyalnia kellett a GHA-val, hogy ezeket a szakpolitikai megállapodásokat megkössék.

(75) A PSA kifejtette a továbbiakban, hogy a városi tanács tagjai csak többségben vannak az igazgatótanácsban, de azt nem teljesen ők alkotják. E tagok különböző pártokból érkeznek, és sokféle politikai véleménnyel rendelkeznek, emellett összességében sem képviselik az antwerpeni városi tanács egészének egyharmadát. Ezenfelül soha nem került sor olyan értekezletre, amikor ismertették volna a városi tanács általános álláspontját a kijelölt igazgatótanácsi tagokkal.

(76) Összefoglalva, a PSA nem értett egyet azzal, hogy a szóban forgó intézkedések a belga államnak lennének betudhatók. A PSA szerint a városi tanács jelentéseiben nem volt arra utalás, hogy a városi tanács ellenőrző szerepet töltött volna be a GHA felett. Ezzel szemben, a GHA-ra gyakran mint független félre hivatkoztak a tárgyalások és a megállapodások során. A PSA többek között hivatkozott a Bíróságnak a *Commerz Nederland* ([25]) ügyben a közelmúltban hozott ítéletére, amely kimondta, hogy az államnak való betudhatóság „levezethető az eset körülményeiből és az ezen intézkedés hátterét képező összefüggésekből eredő valószínűsítő körülmények összességéből". A PSA ezzel összefüggésben Eric Van Hooydonk kutatását idézte, amely szerint a városi kikötői hatóságok döntéshozatala szinte kizárólag a kikötő érdekeinek előmozdítására és nem a város általánosabb érdekeire összpontosított.

(77) A PSA továbbá kifejtette, hogy a kikötő felügyelő igazgatója csak a GHA határozatainak közigazgatási jogszerűségi felülvizsgálatát végezhette el (a GHA alapszabálya 25. cikkének c) pontja). A kikötő felügyelő igazgatója nem rendelkezett hatáskörrel a kikötő üzemeltetője által hozott intézkedés tartalmának vagy szükségességének értékelésére. A szóban forgó esetben a regionális kikötő felügyelő igazgatóját nem vonták be a GHA igazgatótanácsa általi döntéshozatalba. Mivel a GHA határozata nem sértette a flamand kikötői rendeletet, a kikötő felügyelő igazgatója nem is tiltakozhatott a konkrét határozat ellen. Minthogy sem Antwerpen város, sem a flamand régió nem gyakorolt tényleges ellenőrzést, a Stardust Marine ítélet feltételei nem teljesültek.

(78) Ami azt a kérdést illeti, hogy a szóban forgó intézkedések gazdasági előnnyel jártak-e, a PSA rámutatott arra, hogy a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazásában a bíróságok elismerték, hogy a profit maximalizálása nem kizárólag a tényleges költségek rövid távú megtérülésének eredménye ([26]). A PSA szerint egy magánhitelező szintén hosszú távú kilátásokra hagyatkozott volna, azért is, mivel az elengedett összegek ösztönzőként viselkedtek, amelyek arra voltak hivatottak, hogy élénkítsék a kikötő fejlődését. Ezért tehát a GHA-nál más veszteség nem merült fel, csak a rendkívüli jövedelem be nem szedése. A PSA szerint a meghatározott MTR-ek egy 1998-as piaci felmérésen alapultak, amely folyamatos 10 %-os éves növekedést prognosztizált, ezért a PSA úgy látja, az a kezdetektől túl nagyratörő volt. A PSA hozzátette, hogy 2012-ig a válság hatásai még nem tűntek el teljesen, mivel 2012-ben az Európába irányuló behozatal még mindig elmaradt a 2008-ban elért szinttől ([27]).

(79) A PSA kiemelte, hogy a DGD-ben ki nem használt MTR-ekért fizetendő díjak magasabbak voltak, mint amelyeket az Antwerpen kikötő más dokkjaiban szabtak ki (pl.: [0,30–0,70] EUR/tonna a PSA tekintetében a DGD-ben, szemben a [0,12–0,20] EUR/tonnával, amelyet a KN vonatkozásában állapítottak meg a Vrasenedocknál).

(80) A PSA javasolta továbbá annak figyelembevételét, hogy a DGD még induló szakaszban volt a válság bekövetkezésekor.

(81) Ami azt a kockázatot illeti, hogy a PSA elhagyja az Antwerpen kikötőt, a PSA azt állította, hogy voltak olyan eszközök, amelyekkel fel lehetett mondani vagy megszüntetni a szerződést. E tekintetben a PSA hivatkozott a […] kikötői hatósággal kötött koncessziós szerződéseinek idő előtti, […] és […]-án/-én hatályosuló megszűnésére. Ha a PSA felmondta volna a GHA-val fennálló koncessziós szerződését, a GHA-nál a kieső koncessziós díjak évente közel [10–16] millió EUR-t tettek volna ki.

([25]) A Bíróság 2014. szeptember 17-i ítélete, *Commerz Nederland NV kontra Havenbedrijf Rotterdam NV*, C-242/13, ECLI:EU:C:2014:2224, 32. pont.

([26]) A Bíróság 1991. március 21-i ítélete, *Olasz Köztársaság kontra az Európai Közösségek Bizottsága*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, 20. pont. A Törvényszék 2012. szeptember 11-i ítélete, Corsica Ferries France SAS kontra Európai Bizottság, T-565/08, ECLI:EU:T:2012:415, 83. pont.

([27]) WTO, World merchandise imports by region and selected economy (Világszintű árubehozatal régiónként és választott gazdaságonként), 2002–2012, https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2013_e/itsl3_appendix_e.htm

(82) A PSA azt állította, hogy akár fel is mondhatja a szerződést vis maiorra hivatkozva, mivel a szerződés a válság kikötői tevékenységekre gyakorolt súlyos hatásai miatt megvalósíthatatlannak bizonyult, de akár érvénytelenítetheti is a szerződést a kötbérkikötés érvénytelensége miatt, ráadásul a szerződés megszűnik a PSA fizetésképtelenségét követően is, ami akkor állna elő, ha az eredetileg megállapított kötbéreket teljes egészében behajtanák.

(83) A PSA a továbbiakban benyújtott egy egyszerűsített számítást arról, hogy a PSA-nál milyen nyereség keletkezett a DGD-nél folytatott tevékenységei után, amely számítás szerint a 2013-as tevékenységek veszteségesek lettek volna, ha az eredetileg fizetendő kötbéreket teljes egészében behajtották volna.

(84) A PSA ezenfelül a következő észrevételeket tette:

— a PSA kényszeríthette volna a GHA-t a koncessziós szerződés felmondására azzal, hogy olyan helyzetet teremt, amelyben a kihasználás nem teljeskörű.

— A GHA eredeti volumenkövetelményekhez való ragaszkodása érintette volna a PSA Antwerpen kikötőre irányuló jövőbeli beruházásait.

— Ha a PSA elhagyná az Antwerpen kikötőt, az hátrányosan érintené a GHA-t, mivel először is a GHA bevételtől esne el, évente mintegy 12 millió EUR összegű koncessziós díj formájában, és másodszor, a GHA-nak pénzbeli kompenzációt kellett volna fizetnie a PSA által megvalósított jelentős ingatlanberuházásokért. Ezenfelül a PSA tartózkodott volna az Antwerpen kikötőre irányuló további beruházásoktól.

— A GHA más bevételi forrásait is hátrányosan érintette volna, ha a PSA elhagyja a kikötőt, így a kikötői illetékeket, amelyek közvetlenül a PSA által odavonzott forgalom mennyiségével függtek össze.

— Ami a jövőt illeti, a GHA nehezen talált volna új koncessziós jogosultat, amely készen állt volna a PSA-val eredetileg kikötött feltételek elfogadására.

(85) Ami azt a kérdést illeti, hogy a PSA olyan kikötőkhöz irányította volna át a forgalmát, ahol az MTR-eket szigorúan érvényesítik, a PSA hangsúlyozta, hogy a GHA soha nem engedte el az MTR-eket, pusztán kiigazította őket, és hogy a kiigazított MTR-ekhez a Hamburg–Le Havre térség átlagánál még mindig jobb teljesítményre van szükség.

(86) Ami a csökkentés mértékét illeti, a PSA azt az észrevételt tette, hogy egyfelől a pontatlan, jövőorientált becslési módszer, másfelől a válság ösztönözte arra a GHA-t, hogy megadja a szóban forgó MTR-csökkentéseket. A PSA rámutatott arra továbbá ezzel összefüggésben, hogy a DGD koncessziós jogosultjaira megállapított volumenkövetelmények progresszívak voltak, míg az Antwerpen kikötő más koncessziós jogosultjaira kiszabottak lineárisak.

(87) Ami az olyan tényezőket illeti, mint a földhasználat tervezése, a mobilitás és a fenntartható foglalkoztatás, a PSA megjegyezte, hogy pusztán kereskedelmi megfontolások figyelembevétele is elegendő lett volna egy magánhitelező számára ahhoz, hogy a GHA által elfogadott döntésre jusson.

(88) Ami a PSA perrel való fenyegetésének hihetőségét illeti, a PSA hivatkozott a GHA számára 2013 februárjában benyújtott feljegyzésre. Ebben a feljegyzésben a PSA kifejtette azon álláspontját, amely szerint a koncessziós szerződésben foglalt kötbérkikötés a belga jog szerint nem hajtható végre. Emellett a PSA nyomatékosan hangoztatta a feljegyzésben, hogy a GHA írja át a kötbérkikötést a PSA által az összes antwerpeni terminálban elért teljes volumenre tekintettel ([28]). Ezenfelül a PSA azt állította, hogy ha a 2009 és 2013 között kiszabott kötbérekről megállapítást nyer, hogy jogellenesek, ezért a belga jog értelmében végrehajthatatlanok, az állami támogatás nem állna fenn, mivel a GHA-nak nem lenne követelése a PSA-val szemben. A PSA hozzátette, hogy a belga jog szerinti jogszerűség kérdését a közben megindított választott bírósági eljárásban vizsgálják tovább.

(89) A PSA vitatta, hogy a szóban forgó intézkedések szelektívek lennének, mivel a PSA és az AG sajátos helyzetben voltak a DGD-től eltérő dokkokban működő kikötői üzemeltetőkhöz képest. A DGD kifejezetten mélytengeri konténerek fogadására és kezelésére alkalmas dokk volt. Más kikötői üzemeltetők fém- és mezőgazdasági termékekre összpontosítottak, és nagymértékben logisztika-orientált dokkokban működtek. Ebből következően a PSA és az AG nem voltak a panaszos versenytársai a PSA meglátása szerint. A PSA rámutatott arra is, hogy az intézkedéseket nem kifejezetten a PSA és az AG tekintetében hozták meg, hanem a DGD-ben működő koncessziós jogosultakra vonatkozóan.

([28]) Minthogy a PSA a többi antwerpeni terminálban túlteljesítette az ott alkalmazandó MTR-eket, azt javasolta, hogy a többletet írják jóvá a DGD-ben el nem ért MTR-ek javára.

4.3. **Antwerp Gateway**

(90) Az AG rámutatott arra, hogy még csak nem is egyezett bele a 2013-as GHA-határozatban előírt csökkentett kötbérkifizetésbe (1. intézkedés). Az ezzel kapcsolatos jogvita választott bíróság előtt zajlik, miután az antwerpeni elsőfokú bíróság kimondta, hogy nem rendelkezik hatáskörrel az ügy elbírálására a koncessziós szerződésben foglalt választott bírósági kikötés miatt.

(91) Az AG először is vitatta a kikötői hatóságok és a koncessziós jogosultak közötti koncessziós szerződésekben foglalt kötbérkikötések létjogosultságát. Az AG rámutatott arra, hogy egy kereskedelmi társaság (például az AG) célja, hogy nyereséget termeljen. Ezenfelül az AG jelentős beruházásokat valósított meg a DGD-ben, és természetesen erőteljesen érdekelt volt abban, hogy ezért ellentételezésben részesüljön.

(92) Az AG szerint a kötbérrendszer célja az volt, hogy értékelje a rendelkezésre álló kapacitás maximalizálását és arra ösztönözze a koncessziós jogosultat, hogy aktívan törekedjen a rendelkezésre álló kapacitás maximalizálására és azt meg is valósítsa.

(93) Az AG arra hivatkozott továbbá, hogy a belga polgári törvénykönyv értelmében vis maior esetére nem állapítható meg kötbér. Az AG szerint pedig vis maior állt fenn a válság miatt. Egy további tényező, amelyért a koncessziós jogosultak nem voltak felelősek, és amely megakadályozta a nagyon nagy méretű konténerhajók Antwerpen kikötőben való kezelését, a Schelde mélysége növekedésének késedelme volt.

(94) Az AG emellett úgy ítélte meg, hogy a kötbérkikötés jogellenes volt a belga jog értelmében, mivel tisztán büntető jellegű volt, tehát nem a potenciális veszteséget kompenzálta.

(95) Emellett az AG azt állította, hogy az ellentételezés összege túlzó volt és nem állt arányban a GHA-nál esetlegesen bekövetkező veszteséggel. Az ellentételezést tehát az igényelt összeg 25 %-ára kell csökkenteni a belga polgári jog hatályos rendelkezéseinek megfelelően.

(96) Az AG hozzátette továbbá, hogy a GHA által kiszabott ellentételezés összege után nem kellene héát fizetni, mivel a potenciális veszteségért fizetendő átalánynak minősített kifizetések nem héa-kötelesek.

5. **BELGIUM ÉSZREVÉTELEI**

5.1. **Belgium észrevételei az eljárás megindításáról szóló határozatról**

(97) Belgium vitatta, hogy a GHA döntései az államnak lennének betudhatók. Belgium álláspontja szerint az igazgatótanács („állam" által elhatározott) puszta összetétele és egy „kikötői biztos" megléte (aki korlátozottabb hatáskörrel rendelkezik, mint az SNCB kormánybiztosa), tekintettel a kikötői rendeletben biztosított autonómiára, semmiképpen sem bizonyítja kielégítően, hogy a GHA tevékenysége a kormánynak lenne betudható. Így attól, hogy a 2013-as GHA-határozatot benyújtották az igazgatótanácsnak, még nem feltételezhető, hogy a határozat az államnak tudható be.

(98) Belgium vitatta továbbá, hogy a GHA gazdasági előnyben részesítette volna a PSA-t és az AG-t az 1. és 2. intézkedés elfogadásával. E tekintetben Belgium hivatkozott az ítélkezési gyakorlatra, ahol piacgazdasági szereplő tesztet végeztek, különösen a *HAMSA kontra Bizottság* ([29]), a *Bizottság kontra EDF* ([30]), a *Spanyolország kontra Bizottság* ([31]) és a *DM Transport* ([32]) ügyben hozott ítéletre. Belgium hangsúlyozta, hogy a hatóság fellépése észszerűen egybecsengett, más szóval arányos volt egy magánhitelező által hasonló körülmények között elfogadott állásponttal.

(99) Általános megjegyzésként Belgium előterjesztette, hogy az ügy érdemével kapcsolatos ítéletében a brüsszeli elsőfokú bíróság 2015. február 12-én már elismerte, hogy nem biztosítottak állami támogatást, és hogy a GHA piacgazdasági szereplőként, pontosabban elméleti magánhitelezőként járt el ([33]).

(100) Ami az eljárás megindításáról szóló határozatban a válság kezdete és a 2013-as GHA határozat közötti jelentős időbeli távolságot érintően megfogalmazott kétségeket illeti, Belgium hangsúlyozta, hogy az esetleges adósságelengedéseket vagy -rendezéseket gyakran több évig vizsgálják, mielőtt eljárást indítanának.

([29]) A Törvényszék 2002. július 11-i ítélete, *Hijos de Andrés Molina, SA (HAMSA) kontra Bizottság*" T-152/99, ECLI:EU:T:2002:188, 170. pont.
([30]) Az Európai Bíróság 2012. június 5-i ítélete, *Európai Bizottság kontra Électricité de France (EDF)*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 78.,79., 86. és 103. pont.
([31]) Az Európai Bíróság 1999. április 29-i ítélete, *Spanyol Királyság kontra Bizottság*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 46. pont.
([32]) Az Európai Bíróság 1999. június 29-i ítélete, *Déménagements-Manutention Transport SA (DMT)*, C-256/97, ECLI:EU:C:1999:332, 24. és 30. pont.
([33]) Az ítéletet a KN megfellebbezte, vö. (25) preambulumbekezdés. A fellebbezési eljárás még folyamatban van.

(101) Belgium azt állította továbbá, hogy a válság hatásai, a növekvő MTR-ekkel sújtott üzemeltetőket érő rendkívüli következmények és a kikötőre gyakorolt hatás miatt alaposabb vizsgálatra volt szükség. Az óriási forgalomcsökkenés, ami váratlan, 15,8 %-os visszaesést eredményezett a Hamburg–Le Havre térségben és 15,6 %-ost Antwerpenben, tartós és kivételes következményekkel járt: 2012-ben az Antwerpen kikötőben a konténerátrakodás még mindig 0,1 %-kal elmaradt a 2008-as szinttől. Az Antwerpenben 2009-ben tapasztalható 15,6 %-os visszaesés és a válság tartós hatásainak kombinációja miatt a GHA 2013-ban strukturálisan felülvizsgálta az MTR-ek kérdését. Ezenfelül, a volumenhiányok meghatározását és betudását minden olyan koncessziós jogosult tekintetében, amelyre volumenkövetelmények vonatkoztak, szabványos alapon formalizálták a 2013-as GHA-határozatban.

(102) Belgium azt is megkérdőjelezte, hogy az állami támogatással kapcsolatos vizsgálatoknak a kormányzat hatékonyságára és döntésképességére kell-e irányulniuk és nem inkább arra a kérdésre, hogy a kormányzati intézkedés pénzügyi és gazdasági hatásai (valamint az állami forrásokból történő kiadásokra gyakorolt hatásai) megfelelnek-e egy magánhitelező intézkedésének. Az, hogy egy magánszereplő gyorsabban jutott volna ugyanarra a döntésre, kevésbé releváns.

(103) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a csökkentés mértékét érintően megfogalmazott kétségeket illetően Belgium megismétli, hogy csak a PSA-ra és az AG-re vonatkoznak progresszíven növekvő MTR-ek, míg más vállalkozásokra nézve e követelmények állandók. Ebből következik, hogy a válság hatása exponenciálisan nagyobb volt a PSA és az AG tekintetében, mint más koncessziós jogosultak vonatkozásában, és ha a PSA és az AG ugyanolyan bánásmódban részesült volna, mint más vállalkozások, az diszkriminációt eredményezett volna.

(104) Belgium rámutatott arra, hogy a PSA-ra és az AG-re vonatkozó MTR-eket pontosan betartották az első három évben, a megközelítőleg 250 %-os (a PSA esetében a 2006-os 298 000 TEU-ról a 2008-as 1 010 183 TEU-ra, az AG tekintetében pedig a 2006-os 187 000 TEU-ról a 2008-as 665 208 TEU-ra történő) jelentős növekedés ellenére.

(105) Belgium ezt követően rámutatott arra, hogy a DGD koncesszióira alkalmazandó MTR-ek alapvetően eltértek a KN-re megállapítottaktól, amely a Vrasendokban rendelkezett koncesszióval, amennyiben a négyzetméterenkénti MTR megközelítőleg [14–19] tonna volt a DGD koncessziói esetében, szemben a KN-re vonatkozó [2–4] tonnával, és a DGD koncessziós jogosultjai által nem teljesített tonnák után fizetendő ellentételezés tonnánként megközelítőleg [0,30–0,70] EUR volt, szemben a KN-re vonatkozó tonnánkénti [0,12–0,20] EUR-val. Amennyiben a GHA a 2009 és 2012 között jelentkező hiányokért a KN-re alkalmazandó, hiányzó tonnánkénti ellentételezést számította volna fel a PSA-nak és az AG-nek (azaz tonnánként [0,12–0,20] EUR-t szemben a tonnánkénti [0,30–0,70] EUR-val), a PSA-ra és az AG-re alkalmazandó eredeti MTR-ek alapján, a PSA-nak felszámított összeg [10–15] millió EUR-t tett volna ki a ténylegesen kiszabott [8–10] millió EUR helyett, az AG-nek felszámított összeg pedig megközelítőleg [4–7] millió EUR lett volna a ténylegesen kiszabott, megközelítőleg [2–5] millió EUR helyett.

(106) A kikötőben működő többi koncessziós jogosult 2012-ben elérte a válság előtti szint tartományát a volumen tekintetében, és számukra nem okozott nehézséget az alkalmazandó MTR-ek teljesítése.

(107) Az eredeti MTR-ek szerint a PSA-nak és az AG-nak további 70 %-os növekedést kellett volna elérnie úgy, hogy az Antwerpen kikötőben a teljes forgalom 15,6 %-kal csökkent 2009-ben, és 2012-ben még mindig enyhén elmaradt a 2008-as szinttől. A 2009-es visszaesés exponenciális hatása súlyosabb volt a PSA és az AG esetében. Ezenfelül a PSA és az AG számára nem volt elegendő, hogy a forgalom volumene, mind az Antwerpen kikötő, mind saját maguk tekintetében fokozatosan visszaálljon a válság előtti szintre. Míg a többi üzemeltető tekintetében a válság előtti szintre való visszatérés azt jelentette, hogy többé nem voltak problémáik, a PSA-t és az AG-t továbbra is súlyos MTR-ek terhelték.

(108) Elvben, és ha a DGD-beli volumen a szokásosan alakult volna az első néhány évben, a két üzemeltető ténylegesen elérte volna a maximális volument a szokásos módon. A válságból való kilábalást követően, három vagy négy év múlva nem kellett volna fizetniük semmilyen ellentételezést. Pusztán azért, mert a válság akkor következett be, amikor éppen épült az új dokk, és tekintettel ezen új dokkal kapcsolatos egyedi helyzetre, a PSA és az AG problémája sokkal súlyosabb volt, mint a többi üzemetetőé a kikötőben. Belgium szerint nem állt fenn sem szelektivitás (mivel a DGD üzemeltetők helyzete nem volt hasonlítható a kikötő többi üzemetetőjének helyzetéhez), sem pedig előny.

(109) Ezenfelül Belgium azt állította, hogy az eredeti MTR-ek egy konkrét várható piaci mintán alapultak, amelyet a várható tendenciákkal kapcsolatos széles körű konszenzus támasztott alá. Ugyanakkor a mögöttes várakozások később irreálisnak bizonyultak az érintett üzemeltetőkön és a GHA-n kívül álló okokból. Rotterdamban az eredeti MTR-eket a megváltozott gazdasági helyzethez igazították, mielőtt a Tweede Maasvlakte koncessziók hatályba léptek volna. Abban az esetben senki nem emelt kifogást e megközelítés ellen. Ehhez hasonlóan észszerűtlen lenne elvárni, hogy a PSA-ra és az AG-re még mindig vonatkozó, az elkövetkezendő évekre is jelentős emeléseket tartalmazó rendszer továbbra is alkalmazandó legyen, amikor az európai gazdaság példátlan és előre nem látott válsággal szembesült.

(110) Ami annak kockázatát illeti, hogy a PSA és az AG legalábbis részben elhagynák az Antwerpen kikötőt, Belgium rámutatott arra, hogy annak meghatározásakor, hogy a GHA piaci magánbefektetőként járt-e el, figyelembe lehet és kell venni a kikötői hatóság hosszú távú érdekeit. E tekintetben Belgium azt állította, hogy a PSA és az AG által a 2008 és 2012 között generált koncessziós kifizetések és kapcsolódó kifizetések abszolútértéke sokszorosa volt a 13,5 millió EUR-nak, amely összeggel az AG és a PSA a 2013-as GHA-határozat értelmében tartozott a módosított MTR-ek nemteljesítéséért.

(111) Belgium ezenfelül a PSA/AG koncesszióival összefüggő egyéb bevételekre is hivatkozott, különösen a GHA üzemi bevételeire, amelyek rendszeresen meghaladták a [200–400] millió EUR-t 2012 és 2014 között. Ezen üzemi bevétel [30–50] %-át a koncessziós díjak, [30–50] %-át pedig a horgonyzó hajók által fizetett kikötői illetékek adták.

(112) Ezenfelül Belgium rámutatott arra, hogy 2014-ben a GHA PSA-val és AG-vel fenntartott koncesszióinak igazgatásából származó közvetlen bevétele körülbelül [50–90] millió EUR volt, amely a GHA teljes forgalmának nagyjából [15–40] %-a.

(113) Ami annak kockázatát illeti, hogy az eredeti MTR-ek érvényesítése azzal járt volna, hogy a PSA és az AG leépíti az Antwerpen kikötőben folytatott műveleteit, Belgium rámutatott arra, hogy a PSA és az AG már a múltban elhatározták, hogy tőkét vonnak ki más kikötőkben. Belgium emlékeztetett arra, hogy az érintett üzemeltetők terminálok világszintű hálózatát működtetik, és hogy az egyes terminálok teljesítménye és költségstruktúrája sokkal gyorsabban vethető össze benchmarkolási gyakorlattal. Amint Belgium ezenfelül kifejtette, más kikötőkben lépéseket tettek (például csökkentették a kikötői illetékeket), hogy részben ellensúlyozzák a válság költségeit, a válságot követően pedig kapacitás szabadult fel, ami lehetővé tette a műveletek áthelyezését. A fenti tényezők fényében a GHA úgy vélte, hogy a PSA és az AG nem egyezne bele abba, hogy fizetnie kelljen az eredeti MTR-ek el nem éréséért, és hogy valós volt a veszélye annak, hogy a közeli kikötőkbe települnek át.

(114) Ami azt illeti, hogy a koncessziós szerződések felmondhatók vagy módosíthatók-e, Belgium azt állította, hogy a PSA és az AG hivatkozhattak volna vis maiorra a válságra való tekintettel, vagy fenntarthatták volna, hogy az MTR-eknek való meg nem felelésért fizetendő ellentételezés tiltott kötbérkikötés, amely ennélfogva érvénytelen (ezt mind az AG, mind a PSA felvetette a választott bírósági eljárásban). Ezenfelül egy strukturálisan veszteséges koncessziós jogosult csődje is a szerződés megszűnését vonta volna maga után.

(115) Belgium továbbá rámutatott arra, hogy a Hamburg–Le Havre térségben a terminálüzemeltetők versengtek a forgalmi volumen bevonzásáért és megtartásáért. Ezzel összefüggésben a GHA-nak versenyképesnek kellett maradnia, és alá volt vetve a koncessziós jogosultak vevői erejének.

(116) Amint Belgium kifejtette továbbá, a GHA-nak szem előtt kellett tartania, hogy a koncessziós szerződések más gazdasági viszonyok mellett köttettek, mind a keresletet (robbanás), mind a kapacitást (korlátozott kapacitás Északnyugat-Európában) illetően. A válság azzal a következménnyel járt, hogy a kikötők vevői piacokon kezdtek működni. Ezért a hajózási társaságok – részben méretük és kapacitási helyzetük miatt – váltak az erőfölénnyel rendelkező felekké és kihasználták tárgyalási erejüket.

(117) Ami azt illeti, hogy a 2013-as GHA-határozat kifejezetten arra ösztönözte a PSA-t és az AG-t, hogy forgalmukat más kikötőkbe helyezzék át, ahol a volumenkövetelményeknek való megfelelést szigorúan érvényesítik, azért, hogy elkerüljék az e kikötőkben kiszabható szankciókat, Belgium a többi versenytárs kikötő által tett lépésekre hivatkozott, amelyekkel a válság hatásait kívánták enyhíteni a kikötő használói számára, például a kikötői illetékek csökkentésével. Belgium a Hutchinson Whampoát hozta fel példának, amely szüneteltette a saját, Felixstowe kikötő bővítésére irányuló beruházását, továbbá megemlítette, hogy a London Gateway konténerkikötő és logisztikai park üzemeltetője (DP World) szintén visszafogta beruházásait, illetve teljes mértékben vagy részben szüneteltette azokat. Ezzel összefüggésben Belgium ugyanakkor nem hivatkozott egyetlen olyan esetre sem, amely az MTR-ek csökkentését érintette volna, hanem azt állította, hogy az idézett példák ugyanarra a mögöttes gondolatra mutatnak, azaz a beruházások vagy kötelezettségvállalások mérséklésére a válság idején.

(118) Belgium kifejtette továbbá, hogy mivel a GHA csak 2013-ban határozott arról, hogy miként kezelné a 2009 és 2012 között nem teljesített MTR-eket, a PSA és az AG nem volt ösztönzött arra, hogy más kikötőkbe vigye át a forgalmát.

(119) A 2013-as GHA-határozatban megfogalmazott olyan szempontokat illetően, mint a földhasználat tervezése, a mobilitás és a hosszú távú foglalkoztatás, Belgium rámutatott arra, hogy a földhasználat tervezésével és a hosszú távú foglalkoztatással kapcsolatos megfontolások a gazdasági indokokat támasztják alá ebben az ügyben. Még akkor is, ha e megfontolások szintén szerepet játszottak, azt az elgondolást támasztották alá, hogy a GHA fellépését az az óhaj ösztönözte, hogy elkerülje, hogy a PSA és az AG elhagyja az Antwerpen kikötőt. Belgium meglátása szerint a nem gazdasági szempontokra való puszta hivatkozás nem von le semmit abból a megállapításból, hogy a GHA piaci magánbefektetőként járt el.

(120) Ami annak kockázatát illeti, hogy a PSA és az AG pert indít a teljes szerződéses MTR-ek érvényesítésének megtámadása érdekében, Belgium hangsúlyozta, hogy egy hatóság figyelembe vehet eljárási kockázatokat, amikor fellépéséről határoz (pl. valószínűleg hosszas adósságátütemezés vagy csődeljárások kockázata) ([34]), és hogy az állami támogatási szabályok például automatikusan nem zárnak ki egy egyezséget ([35]). Következésképpen egy esetlegesen jogos követelés megléte valóban releváns tényező annak megítélésekor, hogy egy hatóság magánhitelezőként járt-e el ([36]). A GHA-nak tehát figyelembe kellett vennie, hogy a PSA és az AG vitathatják a nem teljesített MTR-ekért járó ellentételezés teljes beszedését a nemzeti bíróságok vagy választott bíróság előtt, és hogy ezt a teljeskörű beszedést a választott bíróság elutasíthatja, többek között azon az alapon, hogy a GHA joggal való visszaélést követett el vagy büntető jellegű kötbért érvényesít.

(121) Belgium hivatkozott az eljárás megindításáról szóló határozat (78) preambulumbekezdésére, amely kimondta, hogy Belgium a per állítólagos kockázatának bizonyítására átadott a Bizottságnak a PSA-tól és az AG-től származó leveleket, amelyek kifejtették e vállalatok jogi álláspontját. A levelek ugyanakkor 2013. február 19-én és 2013. február 23-án keletkeztek. Ezeket tehát a GHA állítólagos kedvezményezettjei azután küldték, miután a jelen ügyben a Bizottság 2013. január 29-én észrevételezésre továbbította a panaszt Belgiumnak. Belgium azt állította, hogy a panasz idején még nem hoztak határozatot a 2009 és 2012 között nem teljesített MTR-ekről. Minthogy e határozatot csak a 2013-as GHA-határozatban fogadták el, a PSA és az AG a 2013-as GHA-határozat és az állami támogatási panasz előtt nem indíthatott semmilyen keresetet.

(122) A Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban megfogalmazott kétségektől függetlenül Belgium azt az észrevételt tette, hogy még a kiigazított MTR-ek is lényegesen magasabbak voltak, mint a PSA és az AG által az eredeti piaci konzultációban javasoltak, amely konzultáció egy nyilvános ajánlati felhívást követően a szóban forgó koncesszió PSA-nak és AG-nek történő odaítéléséhez vezetett. Konkrétabban: a 16 700 000 tonnának (= 1 336 000 TEU) megfelelő volumenkövetelményt később 53 932 500 tonnára (= 4 131 600 TEU) emelték. Az MTR-ek jelentős növekedésére azért került sor, mert átalakították a különböző koncessziókat a DGD bal és jobb partján, ami lehetővé tette az átrakodás érintett üzemeltetők általi optimalizálását. A kiigazítás vonatkozásában az előrejelzések piaci csúcson alapultak.

(123) Belgium később azt állította, hogy a 2013-as GHA-határozat összhangban állt más kikötői hatóságok határozataival, ami Belgium szerint megint csak a piacnak való megfelelőségét bizonyítja.

(124) Ami a 2. intézkedést illeti, Belgium azt az észrevételt tette, hogy a 2013-as GHA-határozat szerint a kiigazított MTR-ek a koncessziós szerződés végéig alkalmazandók voltak.

(125) Belgium arra is rámutatott, hogy a kölcsönösen elfogadott földátruházást követően az AG-nek az alkalmazandó MTR-eket egy, a korábbinál körülbelül 30 %-kal kisebb koncessziós területen kellett teljesítenie. Jóllehet az AG nem használta a később a PSA-ra átruházott részt, az MTR-ek tovább növekedtek, és az AG-nek a jövőben szüksége lett volna helyre.

(126) Belgium azt állította továbbá, hogy nem áll fenn az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti szelektivitás. Amint Belgium kifejtette, mindazon koncessziós jogosultakat, amelyekre volumenkövetelményeket állapítottak meg, évente felkérték, hogy adjanak magyarázatot a volumenhiányokra és számoljanak el velük a 2013-as GHA-határozatban megállapított egységes eljárás szerint. A GHA így egyenlő bánásmódban részesítette mindannyiukat. A panaszos saját maga is előnyt szerezhetett a rendszerből. Belgium szerint egységes „referenciarendszert" vezettek be az állami támogatás fogalmáról szóló 2014. évi bizottsági közleménytervezet ([37]) értelmében, amely rendszer az összes koncessziós jogosultra vonatkozott.

5.2. **Belgium észrevételei harmadik személyek észrevételeit követően**

(127) Belgium megismételte, annak kockázatát, hogy a PSA és az AG elhagyhatja az Antwerpen kikötőt az ellentételezés érvényesítése esetén. Ezzel összefüggésben rámutattak a PSA és az AG példájára, amelyek a múltban tőkét vontak

([34]) A Bíróság 2013. január 24-i ítélete, *Frucona Košice a.s. kontra Európai Bizottság*, C-73/11 P, ECLI:EU:C:2013:32, 81. pont; a Bíróság 2013. március 21-i ítélete, *Európai Bizottság kontra Buczek Automotive sp. z o.o.*, C 405/11P, ECLI:EU:C:2013:186, 59. és későbbi pontok.

([35]) Például: a Bizottság határozata (2000. március 13.) a Németország, Leuna 2000/Elf/Mider, Egyezség N/94/98. számú állami támogatási intézkedésről (HL C 327., 2002.12.28., 10. o.), SG(2000) D/102293, 19. és azt követő pontok; a Bizottság 2011/276/EU határozata (2010. május 26.) a Belgium által az Umicore S.A. (korábbi Union Minière S.A.) számára adóügyi egyezség formájában nyújtott állami támogatásról (C 76/03 (korábbi NN 69/03) állami támogatás), (HL L 122., 2011.5.11., 76. o.).

([36]) A 2011/276/EU határozat.

([37]) Tervezet: Bizottsági közlemény az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatás fogalmáról, 2014. Brüsszel, http://ec.European.eu/competition/consultations/2014_state_aid_notion/draft_guidance_nl.pdf, 126. és azt követő pontok.

ki a dubai és indiai beruházásaikból. Ezenfelül a PSA idő előtt felmondta a koncessziót a […] kikötőben. Ezért a GHA azzal kapcsolatos félelme, hogy a PSA és az AG felmondhatja az Antwerpen kikötőben fennálló koncesszióját is, valós volt, és a GHA azon döntése, hogy csökkenti az MTR-eket, így lemond az ellentételező kifizetések egy részéről, szintén összhangban van a piacgazdasági szereplő elvével.

(128) Belgium megismételte, hogy más piaci szereplők hasonló lépéseket tettek, mint a GHA, azzal, hogy csökkentették a tervezett beruházásokat, vagy hosszabb időszakokra osztották el őket az eredetileg előirányzottnál. Más kikötői hatóságok emellett csökkentették a kikötői díjakat és az MTR-eket (jóllehet néhány kikötői hatóság nem alkalmazott eredetileg MTR-eket).

(129) A KN által benyújtott észrevételeket követően Belgium vitatta, hogy a KN a PSA és az AG versenytársa lenne, és ezzel összefüggésben a Raad van State és a Hof van Beroep határozataira hivatkozott.

(130) Ami a szelektivitást illeti, Belgium nem értett egyet a KN azon állításával, hogy a GHA-határozatokat nem egy „általános politika" keretében hozták meg. A 2013-as GHA-határozat inkább olyan általános intézkedést fogalmazott meg, amelynek az volt a célja, hogy kezelje a válság következményeit, és kiterjedt mind a konténer-, mind az ömlesztettrakomány-forgalomra. Belgium szerint a PSA és az AG tekintetében hozott határozat figyelembe vette e két koncessziós jogosult konkrét ténybeli helyzetét.

(131) Ami a KN 2. intézkedést követő észrevételeit illeti, Belgium megjegyezte, hogy a KN azzal, hogy azt állította, a PSA-ra még magasabb MTR-eket kellene alkalmazni, nem vette figyelembe a GHA és a koncessziós jogosultak közötti jogviszony tágabb összefüggéseit. Ugyanígy, a KN nem vette figyelembe azt sem, hogy az MTR-ek elsődleges célja az volt, hogy ösztönözzék a koncessziós jogosultakat arra, hogy használják ki a lehető legnagyobb mértékben a koncesszióban rejlő lehetőségeket, és nem az, hogy önálló jövedelemforrást hozzanak létre.

5.3. **Belgium beadványai a Bizottság tájékoztatáskérését követően**

5.3.1. *Előny – 1. intézkedés*

(132) Belgium igazolta, hogy a GHA több esetben lemondott a – PSA-tól és az AG-től különböző – koncessziós jogosultaktól érkező ellentételező kifizetésekről, eltérve a megfelelő koncessziós szerződésekben foglalt ellentételezési kikötésektől, amikor a szerződésben előírt MTR-eket nem teljesítették 2009 és 2012 között. Több más esetben a GHA beszedte az ellentételező kifizetéseket a megfelelő koncessziós szerződésekben foglalt ellentételezési kikötésekkel összhangban, azoktól a koncessziós jogosultaktól, amelyek nem teljesítették a szerződésben foglalt MTR-eket.

(133) Az a döntés, hogy beszedjék-e vagy ne az ellentételező kifizetéseket, a GHA által alkalmazott eljárást követte. Például 2010 áprilisában a GHA felkérte az Antwerpen kikötő koncessziós jogosultjait, hogy fejtsék ki, miért nem teljesítették 2009-ben a szerződésben előírt MTR-eket.

(134) A Bizottság 2016. június 23-i, az MTR-ek AG általi 2014 utáni esetleges nemteljesítésére vonatkozó tájékoztatáskérésére válaszul Belgium pontosította, hogy a GHA úgy döntött ([38]), megvárja a Bizottság hivatalos vizsgálati eljárásának eredményét, mielőtt a 2015. év tekintetében határozatot hoz. Ezenfelül a GHA meg kívánta várni a választott bírósági testület határozatának kimenetelét is. A határozathozatal elhalasztása nem jelenti azt, hogy az AG-t felmentik bármilyen, a 2015. évre vonatkozó fizetés alól. A GHA kifejezetten fenntartotta annak jogát, hogy az MTR-ek AG általi esetleges nemteljesítése tekintetében számlát állítson ki. A GHA azt is hangsúlyozta ebben a határozatban, hogy a 2015-re vonatkozó MTR-ekkel kapcsolatos határozat elhalasztását nem lehet a GHA általi jogról való lemondásként értelmezni.

(135) Belgium a továbbiakban arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy visszaállította az eredeti MTR-eket az AG tekintetében a 2015. évre vonatkozóan, és azokat megfelelően kiigazította a rendelkezésre álló földterületnek az átruházást követő elvesztésére figyelemmel.

5.3.2. *Előny – 2. intézkedés*

(136) Ami azt a kérdést illeti, hogy a GHA miért nem állította vissza a teljes eredeti MTR-eket a PSA tekintetében 2014-ben, hanem ehelyett fokozatosan vezette be őket újra: 2014-ben 1 400 000 TEU-nak, 2015-ben pedig 2 000 000 TEU-nak megfelelő MTR-ekkel, a teljes szintet (2 559 600 TEU) pedig csak 2016-ban, Belgium a következő magyarázatot adta:

([38]) Belgium 2017. április 4-i beadványa, amelyben a 2016. május 17-i 161146. sz. GHA-határozatra hivatkozik.

(137) Feltéve, hogy 2014-ben a gazdasági tevékenység már elérte a válság előtti szintet, ez nem jelenti azt, hogy a DGD üzemeltetői (az AG és a PSA) tekintetében az MTR-ek visszaállhatnak az eredeti szintre. Ugyanis, míg 3 és 5 év után a forgalom visszatért a válság előtti szintre, az MTR-ek nem maradtak ugyanezen a szinten, hanem növekedtek. Ez a DGD-re jellemző sajátosság, mivel ez volt az egyetlen terminál a válság alatt, ahol az MTR-ek továbbra is évente emelkedtek az üzemelés DGD-ben való megkezdése és amiatt, hogy mindig több évig tart teljesen felszerelni egy új terminált és további új forgalmat fogadni a teljes kapacitásig. Más szóval, míg az állandó MTR-ekkel jellemzett szokásos helyzetben a válság előtti szint elérése megoldja az MTR-ektől a válság miatt való elmaradás problémáját, nem ez a helyzet a DGD-ben kötött koncessziók esetében. Ez önmagában sokkal nehezebb helyzetbe hozza a DGD-ben működő üzemeltetőket, és sokkal hosszabb időre van szükségük a kilábaláshoz. Ezt más szemszögből is meg lehet nézni: az eredeti szintre történő visszaállás azt jelentené, hogy a GHA még jelentősebb emeléssel sújtja a további konténerforgalmat, mint amit az aktuális koncessziós szerződés megállapított. Nyilvánvalóan vannak határai annak, hogy mi minősül észszerűen elérendőnek.

5.3.3. *Hosszú távú nyereségszimulációk*

(138) Belgium részletes számításokat nyújtott be, amelyek azt mutatják, hogy az elengedett kötbérek összegét hosszú távon kiegyenlítik a magasabb bevételek. A számítások részben előzetes bizonyítékokon alapultak, de utólagosan került rájuk sor.

6. ÉRTÉKELÉS

6.1. A támogatás fennállása

(139) A Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy az ezen eljárás tárgyát képező intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősíthetők-e.

(140) 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”.

(141) Az említett rendelkezés értelmében tehát egy intézkedés a következő feltételek egyidejű teljesülése esetén minősül támogatásnak: i. az intézkedésnek az államnak betudhatónak kell lennie és azt állami forrásokból kell finanszírozni; ii. az intézkedésnek gazdasági előnyben kell részesítenie egy vállalkozást; iii. az előnynek szelektívnek kell lennie; és iv. az intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy a verseny torzításával kell fenyegetnie, és érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

(142) Következésképpen, ha a fenti kritériumok bármelyike nem teljesül, az intézkedés nem minősíthető állami támogatásnak. A szóban forgó ügyet illetően a Bizottság helyénvalónak ítéli értékelni, hogy a két intézkedés bármelyike előnyhöz juttatta-e az állítólagos kedvezményezetteket.

(143) A Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában az előny olyan gazdasági előny, amelyet egy adott vállalkozás rendes piaci körülmények között – azaz állami beavatkozás nélkül – nem tudott volna megszerezni.

(144) Annak meghatározásához, hogy az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában az ellentételezés GHA általi csökkentése gazdasági előnyhöz juttatta-e a PSA-t és az AG-t, a Bizottságnak meg kell határoznia, hogy a GHA úgy járt-e el, mint egy hasonló helyzetben lévő magánszereplő. A piacgazdasági szereplő elve szerint az állam által végrehajtott intézkedés nem foglal magában támogatást, amennyiben hasonló körülmények között a közszférában tevékenykedő szereplőéhez hasonló méretű magánbefektető – a piacgazdaság normál piaci feltételei mellett működve – motiválható lett volna a kérdéses intézkedések kedvezményezett számára nyújtására ([39]).

(145) Az állandó ítélkezési gyakorlattal ([40]) összhangban a Bizottság elismeri, hogy az intézkedést azon időszak kontextusában kell elemezni, amelyben azt meghozták. Ezen túlmenően a Bizottság a vitatott intézkedések értékelése során köteles valamennyi releváns elemet és azok összefüggéseit figyelembe venni ([41]).

([39]) A Bíróság 1996. július 11-i ítélete, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) ás társai kontra La Poste és társai*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60–61. pont; a Törvényszék 2003. március 6-i ítélete, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale és Land Nordrhein-Westfalen kontra Bizottság*, T-228/99 és T-233/99 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2003:57, 208. pont.

([40]) A Bíróság 2002. május 16-i ítélete, *Francia Köztársaság kontra Bizottság (Stardust Marine)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 71. pont. („… *annak meghatározásához, hogy az állam a piacgazdaságban tevékenykedő körültekintő befektetőként járt-e el, azon időszak kontextusába kell visszahelyezkedni, amelynek során a pénzügyi támogatási intézkedéseket megtették…*”).

([41]) A Törvényszék 2017. április 27-i ítélete, *Germanwings* kontra *Bizottság*, T-375/15, ECLI:EU:T:2017:289, 77. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

6.1.1. *Az 1. intézkedéssel (a 2013-as GHA-határozat) esetlegesen nyújtott előny*

(146) A Bizottság megjegyzi, amint az eljárás megindításáról szóló határozatban kifejtette, hogy a válság hatásait figyelembe kell venni az 1. intézkedés piacnak való megfelelőségének értékelésekor. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a válság kezdetekor, különösen 2008-ban és 2009-ben csak a PSA-ra és az AG-re alkalmaztak progresszív, évről évre növekvő MTR-eket, míg az Antwerpen kikötő más koncessziós jogosultjaira, köztük a panaszosra is, állandó MTR-ek vonatkoztak (lásd a (29) preambulumbekezdést). Ezért tehát a válsággal összefüggésben a PSA és az AG helyzete sajátos volt, és különbözött az Antwerpen kikötőben működő többi szereplőétől.

(147) Ezenfelül a Bizottság elismeri, hogy a válság példátlan hatásai miatt a vállalkozások valamennyi gazdasági ágazatban arra kényszerültek, hogy megváltoztassák magatartásukat.

(148) Ráadásul, a válsággal jellemzett helyzetben a Bizottság megjegyzi, hogy a PSA-val és az AG-vel folytatott együttműködés fenntartása a kikötő hosszú távú érdekei miatt fontos volt.

(149) A Bizottság arra is emlékeztet, hogy a KN, a panaszos (lásd a (21) preambulumbekezdést), és más, az Antwerpen kikötőben működő üzemeltetők (lásd a (131) preambulumbekezdést), szintén részesültek az MTR-kiigazítások kedvezményében, a válsággal összefüggésben.

(150) A Bizottság tehát úgy véli, hogy elvben elképzelhető, hogy egy, a GHA helyzetében levő piacgazdasági szereplő szintén kiigazította volna a szerződés szerint alkalmazandó MTR-eket a válságra való tekintettel.

(151) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság mindazonáltal kétségeket fogalmazott meg azt illetően, hogy a GHA piacgazdasági szereplőként járt-e el, amikor az 1. intézkedést végrehajtotta.

A válság kezdete és a 2013-as GHA-határozat közötti időbeli eltérés

(152) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság különösen úgy vélte, hogy egy észszerű piaci magánszereplő nyereségének maximalizálására (vagy veszteségeinek minimalizálásra) törekedett volna, azzal, hogy a lehető leghamarabb megindítja az esedékes összegek behajtását. A szóban forgó esetben jelentős idő telt el a válság kezdete és a 2013-as GHA-határozat között, amely visszamenőleg rendezte a ki nem fizetett ellentételezések kérdését, mégpedig oly módon, hogy nagymértékben csökkentette azokat.

(153) Ráadásul, a 2013-as GHA-határozat 6.4. pontja szerint az MTR-ek kérdése számos megbeszélés tárgyát képezte a GHA igazgatótanácsában az évek során ([42]). Mindazonáltal ezeken az értekezleteken az igazgatótanács a forgalmi adatokkal, továbbá a válsággal kapcsolatos kérdéseket vitatta meg, de közvetlenül nem tért ki arra, hogy számlát küldjenek a PSA és az AG által az MTR-ek nemteljesítése miatt fizetendő ellentételezés tekintetében. Ezzel a 2013-as GHA-határozat 5.3. pontja közvetlenül is foglalkozik, amely kimondja, hogy noha az MTR-ek kérdése folyamatos konzultáció tárgyát képezte, az esedékes ellentételezések kiszámlázását mindig elhalasztották ([43]).

(154) A fentiekre tekintettel a Bizottságnak kétségei voltak afelől, hogy egy észszerűen eljáró piaci magánszereplő négy évig, azaz 2009-től 2013-ig várt volna az esedékes ellentételezések csökkentésére vonatkozó döntés meghozatalával.

(155) E kétségek eloszlatása érdekében Belgium benyújtotta a GHA és a PSA, illetve az AG közötti levélváltást, amelyből kiderül, hogy 2009 decemberét követően megbeszélések kezdődtek az eredeti MTR-ek csökkentéséről. Ezzel összefüggésben a GHA kezdetben azt javasolta, hogy a Hamburg–Le Havre térségben az adott évben megfigyelt visszaesés arányának megfelelően vigyék lejjebb az eredeti MTR-eket (azaz: -15,8 %-kal) ([44]). Ettől kezdve a GHA újra és újra emlékeztette a PSA-t és az AG-t arra, hogy nem teljesítették az MTR-eket, és kikérte álláspontjukat. A PSA és az AG több válaszban rámutatott arra, hogy mennyire fontosak a kikötő fejlődése szempontjából, céloztak arra, hogy esetleg más kikötőkbe költöznek át, valamint szóltak a válság hatásáról. Ezenfelül mind a PSA, mind az AG tanácsadóik jogi véleményét is benyújtották, amelyek kifejtették, hogy a kötbérkikötések miért nem alkalmazhatók vagy hajthatók végre. Ezeket az érveket később mind a PSA, mind az AG felhasználta a GHA-val szembeni választott bírósági jogvitákban.

([42]) A téma a napirenden szerepelt a 2009. május 12-i és szeptember 1-jei, a 2010. június 29-i és október 5-i, a 2011. február 1-jei, október 11-i és november 8-i, valamint a 2012. július 3-i, szeptember 4-i, november 6-i és november 18-i igazgatótanácsi értekezleteken.

([43]) Ezenfelül, a PSA Antwerp kapcsán a 2013-as határozat 4.3. pontja kimondja, hogy a határozatot azért hozták, hogy a számlát további kivizsgálásig félretegyék.

([44]) Lásd a GHA AG-nek küldött, 2011. január 14-i e-mailjét, amely egy 2010. december 3-i levélre hivatkozik. Meg kell jegyezni, hogy a koncessziós szerződésekben rögzítették, hogy az átrakodási kapacitás koncesszió időtartama alatti csökkenése esetén, ha az nem a koncesszió jogosultjának tudható be, az elérendő volumeneket szintén arányosan csökkenteni kell.

(156) A Bizottság megállapítja, hogy a válsággal összefüggésben, és tekintettel egyfelől a GHA, másfelől a PSA és az AG közötti kiterjedt levélváltásra, senki nem vádolhatja tétlenséggel a GHA-t a kötbér meg nem fizetése kapcsán. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a PSA és az AG helyzete különösen kényesnek tűnt, mivel a rájuk vonatkozó MTR-ek progresszívak voltak (a többi koncessziós jogosulté pedig lineáris), és a DGD még mindig az induló szakaszban volt (így a műveleteit is másként érintették a hatások, mint más terminálok műveleteit). Ezért az, hogy a GHA csak 2013-ban hozott végső határozatot, nem azt jelzi önmagában, hogy a piacgazdasági szereplő tesztnek nem felelt meg, mivel egy piacgazdasági szereplő adott esetben hasonló időpontban hozott volna meg egy ilyen döntést.

A kiigazítás mértéke

(157) Ami magának az ellentételezésnek a csökkentését illeti, a Bizottság kétségeket fogalmazott meg azt illetően, hogy egy észszerű piaci magánszereplő hasonló mértékű csökkenést ítélt volna meg a PSA-nak és az AG-nek, mint a GHA. E tekintetben az eljárás megindításáról szóló határozat összehasonlította a DGD forgalmának 2009-ben bekövetkezett -38,6 %-os visszaesését az ellentételezés nagyjából -80 %-os teljes csökkentésével.

(158) Tisztázni kell, hogy a 80 %-os csökkentés nem kizárólag 2009-re vonatkozik, hanem a teljes négyéves időszakra 2009 és 2012 között. Csak a 2009. évet figyelembe véve, a PSA-ra és AG-re alkalmazandó MTR-ek tejes csökkenésének súlyozott átlaga -38,6 % volt, amely megegyezett a DGD forgalmának (157) preambulumbekezdésben hivatkozott visszaesésével. A teljes csökkentés azért volt nagyjából -80 %, mert kiterjedt még 2010–2012-re is.

(159) A Bizottság emlékeztet arra, hogy elképzelhető, hogy a GHA helyzetében lévő piacgazdasági szereplő csökkentette volna az MTR-eket a válság miatt, és hogy fenntartsa a hosszú távú együttműködést, amint azt e határozat (150) preambulumbekezdése is jelzi. Ebből ugyanakkor nem következik automatikusan, hogy minden MTR-csökkentés megfelel a piacnak. A Bizottság tehát kétségeket fogalmazott meg a GHA által alkalmazott MTR-csökkentések mértékét illetően, és értékelnie kell, hogy e csökkentések mértéke egy körültekintő piaci szereplő magatartását tükrözi-e.

(160) A panaszos azt állította, hogy körkörös érvelés lenne a DGD teljesítményét a PSA-ra és az AG-re vonatkozó MTR-ek kiigazításának alapjául venni. Ehelyett, amint a panaszos érvelt, a forgalom egész kikötőre jellemző teljes visszaesését (-16 %) kellene figyelembe venni.

(161) A GHA szempontjából több tényező is előzetesen rendelkezésre állt az MTR-ek válsággal összefüggő kiigazításához. A Bizottság megjegyzi, hogy a GHA két tényező kombinációját alkalmazta. Az egyik a forgalom alakulása a Hamburg–Le Havre térségben, a másik pedig a forgalom visszaesése a DGD-ben.

(162) Az első tényezőt a térségben található valamennyi kikötőre jellemző konténerforgalom volumenének összegeként határozták meg. A több kikötőből álló térség jellegéből adódik, hogy egyes kikötők jobban teljesítenek, mások pedig rosszabbul, mint a térség. Az egyes kikötőkön belüli dokkok is szokásosan másként teljesítenek, mint a kikötő átlaga. Ebből következik, hogy egy egyedi dokk teljesítményének a teljes Hamburg–Le Havre térség teljesítményével való összevetése, amely viszonylag nagy adathalmaz gyűjtésén alapul, gyakran nem megfelelő következtetésekhez vezethet. Ezenfelül az egyes dokkokat eltérő mértékben érintheti a válság. Ez amellett szól, hogy az egyes dokkokat egy hasonló adathalmazból származó adatokkal kell összehasonlítani.

(163) Ugyanakkor az adathalmaz szűkítésének határt szab az a pont, amikor az adathalmaz már csak önmagára mutat (lásd ebben a tekintetben a panaszos állításait; (160) preambulumbekezdés). A körkörösség azt eredményezné, hogy a koncessziós jogosult nem lenne ösztönzött arra, hogy bizonyos MTR-eket teljesítsen, mivel az MTR-eket a körkörös hatásnak betudhatóan visszamenőlegesen hozzáigazítanák a koncessziós jogosult tényleges teljesítményéhez.

(164) A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy a GHA által alkalmazott kiigazítás nem körkörös, mivel két tényező kombinációján alapult. Az egyik a Hamburg–Le Havre térség, a másik pedig a forgalom visszaesése a DGD-ben. A Bizottság megjegyzi, hogy helyénvaló a Hamburg–Le Havre térséget az MTR kiigazítási mátrixának összetevőjeként alkalmazni, mivel az a legnagyobb valószínűség szerint a legbővebb rendelkezésre álló adathalmazt alkotja az Antwerpen kikötőben működő üzemeltetőket illetően. A konténerforgalom volumenében kifejezve az Antwerpen kikötő jelentős részesedést képvisel a Hamburg–Le Havre térségben, mivel a Rotterdam kikötő mögött a második helyet foglalja el. Ezenfelül a Hamburg–Le Havre térség teljesítményét mindenképpen hozzáigazítják a PSA és az AG hátrányos helyzetéhez a 75/125 szabály szerint (lásd a (21) preambulumbekezdést). E szabály következtében ugyanis a PSA-nak és az AG-nek 25 %-kal jobban kellett teljesítenie, mint a Hamburg–Le Havre térségnek. A 25 %-os korrekciós tényező ugyanis valós (historikus) adatokon alapul, mivel az Antwerpen kikötő felülteljesítését tükrözi a Hamburg–Le Havre térséghez képest.

(165) Az MTR-ek kiigazítási képletét alkotó második tényező a PSA és az AG DGD-ben 2008-ban megvalósított tényleges forgalma volt. Az említett évben a konténerforgalom 6,3 %-os éves növekedése volt megfigyelhető az Antwerpen kikötőben. Ezzel szemben 2008-ról 2009-re a konténerforgalom váratlanul -16,3 %-kal esett vissza. Tekintettel arra, hogy akkoriban az Antwerpen kikötőben alkalmazandó MTR-eket évről évre növelték, a PSA-nak és az AG-nek 2009-ben jelentősen magasabb MTR-eket kellett teljesíteni, mint 2008-ban ([45]), ami lehetetlennek bizonyult, amikor a teljes konténerforgalom meredeken zuhant. A Bizottság úgy tartja, hogy megfelelő volt az egyes koncessziós jogosultak által a DGD-ben realizált forgalom alapul vétele a mátrix másik alkotóelemeként, mivel egyébként az Antwerpenben realizált teljes kikötői forgalom (mint a szűk tartomány vonatkozásában rendelkezésre álló következő legnagyobb példa) alkalmazása pontatlan eredményekhez vezetett volna. Ez azért van így, mert a DGD-ben a helyzet nagyon sajátos volt, minthogy a DGD még mindig induló szakaszban volt a válság kezdetekor.

(166) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a GHA által alkalmazott kiigazítás nyomán olyan MTR-ek adódtak, amelyek a 2009 és 2012 közötti időszakban meghaladták a PSA és az AG által megvalósított volumeneket (az egyetlen kivétel az AG 2011-ben, amikor kicsit jobban teljesített a kiigazított előírt MTR-eknél). A GHA tehát nem engedett el minden esedékes kötbért egyidejűleg. Az is bizonyítást nyert, hogy az MTR-ek 1. intézkedés szerinti kiigazítása nem volt körkörös, a panaszos állításaival ellentétben. Ha az 1. intézkedés körkörös lett volna, a PSA és az AG nem lett volna köteles ellentételezést fizetni a 2009 és 2012 közötti időszakban.

(167) Az 1. intézkedés tehát továbbra is összhangban van azzal a végső céllal, hogy kötbért számítsanak fel az el nem ért MTR-ekért, és e cél nem abban áll, hogy a kötbért valódi jövedelemforrássá, a beruházások megtérülésévé vagy a GHA által biztosított árukért/szolgáltatásokért járó kifizetéssé alakítsa, hanem hogy arra ösztönözze a koncessziós jogosultakat, hogy az adott körülmények között a lehető legjobban teljesítsenek.

(168) A Bizottság tehát arra a következtetésre jut, hogy a GHA által az MTR-ek kiigazítására alkalmazott módszer észszerűnek tűnik.

A forgalom áthelyezése másik kikötőkbe

(169) Az eljárás megindításáról szóló határozatban és a panaszos ezzel egybecsengő állításában megfogalmazott kétségeket illetően, miszerint a 2013-as GHA-határozat arra ösztönözte volna a PSA-t és az AG-t, hogy forgalmukat másik kikötőkbe vigyék át, ahol az MTR-eket szigorúan kikényszerítik, a Bizottság megjegyzi, hogy a PSA és az AG, amikor azt mérlegelték, hogy hol kezeljék forgalmukat a 2009 és 2012 közötti időszakban, még nem tudhatták, hogy a GHA milyen döntést hoz az ezekben az években el nem ért MTR-ek ellentételezése tárgyában. A GHA ugyanis csak visszamenőlegesen döntött a kérdésben a 2013-as GHA-határozattal. Ráadásul a 2013-as GHA-határozat, jóllehet lefelé igazította ki a PSA-ra és az AG-re alkalmazandó eredeti MTR-eket, még mindig olyan MTR-eket írt elő, amelyek meghaladták a PSA és az AG tényleges teljesítményét 2009 és 2012 között (az egyetlen kivétel az AG volt 2011-ben, amikor enyhén jobban teljesített, mint a kiigazított előírt MTR-ek). Ezenfelül, jóllehet a GHA megbeszéléseket kezdeményezett a PSA-val és az AG-vel az eredeti MTR-ek csökkentéséről (lásd ebben a tekintetben a (20) preambulumbekezdést), e kommunikáció tartalma azt mutatja, hogy a GHA-nak soha nem állít szándékában olyan mértékben csökkenteni az MTR-eket, hogy az el nem ért MTR-ekért járó ellentételezést teljesen elengedje. A Bizottság tehát megállapítja, hogy a 2013-as GHA-határozat nem ösztönözte arra a PSA-t és az AG-t, hogy a forgalmukat olyan kikötőkbe helyezzék át, ahol az MTR-eknek való megfelelést szigorúan kikényszerítik.

A földhasználat tervezése, a mobilitás és a hosszú távú foglalkoztatás

(170) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság megjegyezte, hogy az 1. intézkedés piacgazdasági szereplő tesztnek való megfelelését az is megkérdőjelezte, hogy a 2013-as GHA-határozat olyan tényezőket is figyelembe vett, mint a földhasználat tervezése, a mobilitás és a hosszú távú foglalkoztatás.

(171) A Bizottság úgy véli ugyanakkor, hogy a GHA-t a 2013-as GHA-határozat meghozatalkor főként gazdasági megfontolások vezérelték. A GHA megvizsgálta a válság PSA-ra és AG-re gyakorolt átfogó hatását, de ugyanezt megtette az Antwerpen kikötőben koncesszióval rendelkező más terminálüzemeltetők vonatkozásában is. Ezenfelül a GHA azt is figyelembe vette, hogy egy nagyobb kikötőt üzemeltet (konténerforgalom tekintetében a Hamburg–Le Havre térségben a második legnagyobbat), amely erőteljes versenyben áll más kikötőkkel és különösen a Hamburg–Le Havre térség más kikötőivel, valamint azt a kockázatot, hogy a PSA-val és az AG-vel való hosszú távú együttműködés kerülne veszélybe, ha az MTR-eket nem csökkentenék (lásd az (148) és a (159) preambulumbekezdést fent).

([45]) Eredeti MTR-ek: 2008: PSA: 1 010 183 TEU; AG: 665 208 TEU; 2009: PSA: 1 522 103 TEU; AG: 1 023 583 TEU.

(172) A Bizottság tehát megállapítja, hogy az olyan tényezők, mint a földhasználat tervezése, a mobilitás és a hosszú távú foglalkoztatás csak másodlagos szerepet játszottak a GHA megfontolásaiban, amikor a 2013-as GHA-határozatot meghozta.

A kikötő elhagyásának veszélye és a per kockázata

(173) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság azt is megjegyezte, hogy a PSA és az AG hihetően nem fenyegethetett az Antwerpen kikötő elhagyásával arra az esetre, ha az MTR-eket nem csökkentik vagy az ellentételezést nem engedik el (lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (75) preambulumbekezdését). A konténerterminál üzemeltetők egyoldalúan nem mondhatták fel a GHA-val való jogviszonyukat, míg a GHA teljesen vagy részben visszavonhatta a koncessziót a terminál nyilvánvalóan nem teljeskörű kihasználtsága miatt.

(174) Ráadásul az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság kétségeket fogalmazott meg azt illetően, hogy létezik-e a PSA és az AG részéről a per komoly kockázata (az eljárás megindításáról szóló határozat (78) preambulumbekezdése). A PSA és az AG a 2013. február 19-én és 2013. február 23-án küldött levelekben fejtette ki jogi álláspontját a GHA-nak, azaz azt követően, hogy a Bizottság a panaszt 2013. január 29-én észrevételezésre továbbította Belgiumnak. Más szóval a kockázat sokkal hihetőbb lett volna, ha a PSA és az AG ezeket a leveleket azelőtt küldi meg, hogy tudomást szerezett a panaszról.

(175) Az összefüggések miatt ezeket a kérdéseket a következő preambulumbekezdések együttesen vizsgálják.

(176) Miután elemezte Belgiumnak az eljárás megindításáról szóló határozatot követő beadványait és különösen egyfelől a GHA és másfelől a PSA és az AG közötti levélváltást, a Bizottság úgy tartja, hogy valóban komoly volt a kockázata annak, hogy a PSA és az AG bíróság vagy választott bíróság előtt megtámadja a kötbér GHA általi, az eredeti MTR-ek el nem érése miatti érvényesítését, továbbá, hogy hihető annak kockázata, hogy a kötbér GHA általi ilyen érvényesítését a választott bíróság vagy a bíróság elutasítja a belga polgári jog értelmében vett joggal való visszaélés ([46]) vagy büntető jellegűnek minősített kötbérkikötés ([47]) miatt.

(177) A rendelkezésre álló korabeli bizonyítékok alapján, a Bizottság úgy véli, hogy a belga polgári jog valóban alapot szolgáltat a szerződéses MTR-ek el nem éréséért megállapított kötbérek teljeskörű érvényesítésének megtámadásához, ha az ilyen érvényesítés joggal való visszaélést valósítana meg, vagy ha a kötbérkikötést büntető jellegűnek minősítenék. Ezt az is megerősíti, hogy a GHA-val a 2013-as GHA-határozatot megelőzően folytatott kommunikációjuk során ([48]) mind az AG, mind a PSA alkalmazott olyan érveket, amelyek a joggal való visszaéléshez és a büntető kötbérkikötéshez kapcsolódtak, többek között a jogtanácsosaik által összeállított feljegyzésekben ([49]). Noha a Bizottságnak nem tiszte megítélni, hogy ezek a keresetek mennyire lehetnek hatékonyak, azok elfogadhatónak és kellően hihetőnek bizonyultak, ami azt mutatja, hogy a per kockázatát a GHA valósnak értékelhette.

(178) Emellett (jóllehet visszamenőleges szempontból), az AG és a PSA ezen érveinek komolyságát megerősíti nemcsak a […] tartalma ([50]), hanem az is, hogy mind az AG ([51]), mind a PSA ([52]) ténylegesen megtámadták még a GHA által a kiigazított MTR-ek alapján kiszabott kötbért is, és azt állították többek között, hogy a GHA joggal való visszaélést követett el, és hogy a kiigazított MTR-ek el nem éréséért fizetendő kötbér büntető jellegű és túlzott volt.

([46]) A belga polgári jog elismeri a pacta sunt servanda elvét, ugyanakkor korlátokat és kivételeket állapít meg ezen elv vonatkozásában. Ilyen korlát, hogy a szerződés szerinti jogokat jóhiszeműen kell gyakorolni a belga polgári törvénykönyv 1134. cikke (3) bekezdésének értelmében, azaz a joggal való visszaélés („rechtsmisbruik") nem megengedett. Joggal való visszaélés valósul meg akkor, ha az egyik fél oly módon gyakorolja jogait, amely egyértelműen túlmegy az adott jog észszerű és körültekintő személy általi gyakorlásának szokásos keretein. Lásd: Stijns, S., Verbintenissenrecht, die Keure, 2005, I. könyv, 62. és azt követő oldalak, hivatkozva a Hof van Cassatie ítélkezési gyakorlatára).

([47]) A szerződéses kötelezettségek megsértése miatt kiszabott kötbér célja, hogy kompenzálja a sérelmet szenvedett felet a másik fél szerződésszegése miatt őt ért veszteségért. A kötbér büntető jellegű, ha arra szolgál, hogy a szerződésszegő felet büntesse a sérelmet szenvedett fél javára, anélkül, hogy a sérelmet szenvedett felet kár érte volna. A büntető kötbér a belga állam közrendjével ellentétes, és megalapozza az ilyen kötbér végrehajthatatlanságát.

([48]) Pl. a PSA 2011. december 19-i levele a GHA-nak (Belgium 2016. augusztus 19-i beadványának 7.44. melléklete); ezenfelül a PSA 2013. február 19-i levele a GHA-nak (Belgium 2016. március 15-i beadványának 15. melléklete).

([49]) Az AG tanácsadóinak 2012. február 15-i feljegyzése (Belgium 2016. március 15-i beadványának 10. melléklete); a PSA külső tanácsadóinak 2013. február 11-i feljegyzése (Belgium 2017. március 20-i beadványának 7.2. melléklete).

([50]) […] (Belgium 2017. március 20-i beadványának 7.3. melléklete).

([51]) 2014. június 20-án a GHA választott bírósági eljárást kezdeményezett, mivel az AG nem fizetett kötbért a kiigazított MTR-ek nemteljesítéséért, és az AG joggal való visszaélés és túlzott mértékű kötbérkikötés okán vitatta a kötbért (az AG 2016. április 18-i beadványa az AG-nek a választott bírósági eljárásról szóló összefoglaló feljegyzésével).

([52]) A PSA 2016. május 2-án kezdeményezett választott bírósági eljárást a GHA-val szemben, és a választott bíróságot arra kérte, hogy kötelezze a GHA-t a kiigazított MTR-ek el nem éréséért a PSA-ra kiszabott kötbér visszafizetésére. Lásd a PSA-nak az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos, 2016. május 2-i észrevételei 6. mellékletét, valamint Belgium 2017. december 1-jei beadványa 7.1.a) és 7.1.b) mellékletét.

(179) A Bizottság ezenfelül megjegyzi, hogy az AG által a választott bírósági eljárásban a GHA-val szemben kifejtett érvelés hihetőségét megerősíti a választott bíróságnak az ügyben hozott határozata ([53]). A választott bíróság álláspontja szerint a 2013-as GHA-határozat szerint kiigazított MTR-ek el nem éréséért megállapított kötbér érvényesítése nem valósított meg joggal való visszaélést a belga polgári jog szerint. Ennek során a választott bíróság figyelembe vette azt, hogy a GHA azután igazította ki az MTR-eket a 2013-as GHA-határozatban, hogy figyelembe vette a válságot, a Hamburg–Le Havre térségben jellemző helyzetet és Antwerpen helyzetét egy történeti perspektívából, és hogy e magatartás összhangban volt azzal, ami egy észszerű és körültekintő kikötői hatóságtól várható.

(180) Ezenfelül, szemben az AG-vel, a PSA maga kezdeményezett választott bírósági eljárást a GHA-val szemben, hogy visszakövetelje a kiigazított MTR-ek el nem éréséért kifizetett kötbért.

(181) Ami a per, különösen a GHA esetében a pervesztesség kockázatát illeti, a Bizottság megállapítja, hogy a PSA és az AG által ténylegesen indított eljárás azt mutatja, hogy a kockázat valós volt, és hogy egy körültekintő magánszereplő mérlegelte volna ezt a kockázatot az üzleti döntés meghozatalakor.

Az 1. intézkedéssel kapcsolatos következtetés

(182) A fenti megfontolásokból tehát az következik, hogy elvben elképzelhető, hogy egy, a GHA helyzetében levő piacgazdasági szereplő szintén kiigazította volna a szerződés szerint alkalmazandó MTR-eket a válságra való tekintettel. Ami a GHA által az 1. intézkedés keretében biztosított csökkentéseket illeti, a Bizottság megállapította, hogy i. a válság kezdete és azon időpont között eltelt idő, amikor a GHA meghozta határozatát, nem minősül arra utaló jelnek, hogy a GHA nem felel meg a piacgazdasági szereplő tesztnek, ii. a GHA által az MTR kiigazításának mértékét illetően alkalmazott módszer észszerűnek tűnik, iii. a GHA döntése nem ösztönözte a PSA-t és az AG-t arra, hogy a forgalmat áthelyezze más olyan kikötőkbe, ahol az MTR-eknek való megfelelést szigorúan kikényszerítik, iv. az olyan tényezők, mint a földhasználat tervezése, a mobilitás és a hosszú távú foglalkoztatás úgy tűnik, csak másodlagos szerepet játszottak, v. ha az MTR-eket nem igazítják ki, valós lett volna a veszélye a pervesztességnek, amit egy körültekintő piacgazdasági szereplő figyelembe vett volna.

(183) Mindezekre tekintettel a Bizottság azt állapítja meg, hogy összességében az 1. intézkedés megfelel a piacgazdasági szereplő tesztnek.

(184) Következésképpen a Bizottság azt állapítja meg, hogy az 1. intézkedés nem juttatja gazdasági előnyhöz sem a PSA-t, sem az AG-t. Tekintettel arra, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt kritériumoknak egyidejűleg kell teljesülniük ahhoz, hogy az említett cikk értelmében az intézkedést állami támogatásnak lehessen minősíteni, a piaci körülmények között másként rendelkezésre nem álló gazdasági előny hiánya elegendő annak megállapításához, hogy a panasz tárgyát képező intézkedés nem állami támogatás.

6.1.2. *A 2. intézkedés által esetlegesen biztosított előny*

(185) Annak értékeléséhez, hogy a GHA a 2. intézkedés elfogadásakor piacgazdasági szereplőként járt-e el, és hogy ennek következtében a 2. intézkedés nem minősül az AG javára nyújtott előnynek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében, meg kell állapítani, hogy a 75/125 szabály AG-vel szembeni fenntartása olyan előnyt eredményezett-e, amelyet az AG nem szerzett volna meg, ha az eredeti MTR-eket állítják vissza.

(186) Ezt a kérdést annak fényében kell értékelni, hogy 2014-ben az AG koncessziós területének körülbelül 30 %-át átadták a PSA-nak. Amikor a GHA 2015-ben visszaállította az MTR-eket az AG tekintetében, levonta a koncessziós terület 30 %-a elvesztésének megfelelő összeget az eredeti MTR-ekből, így jött ki az 1 247 630 TEU MTR.

(187) A Bizottság megjegyzi, hogy az AG már 2014-ben is túlteljesítette a visszaállított MTR-t. 2015-ben az AG ismét e szinten felül teljesített. Az a kérdés, hogy vajon egy körültekintő piacgazdasági befektető már 2014-ben visszaállította volna az MTR-eket az AG tekintetében, vagy csak 2015-ben (mint tette azt a GHA), nem releváns annak megállapítása szempontjából, hogy a GHA nyújtott-e bármilyen előnyt az AG-nek. Az AG-nek semmi esetre sem kellett volna kötbért fizetnie a GHA részére, sem 2014, sem 2015 vonatkozásában. Az eredeti MTR-ek (a koncessziós terület 30 %-ának elvesztéséhez igazított) visszaállítása, valamint a 75/125 szabály (2. intézkedéssel összhangban) folytatódó alkalmazása értelmében az AG-nek nem kellett volna fizetnie semmilyen ellentételezést a GHA részére.

([53]) 2016. szeptember 16-i választott bírósági döntés (Belgium 2016. október 5-i beadványának melléklete).

(188) Az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett azon kétség tekintetében, miszerint az AG általi területvesztés nem indokolta a csökkentett ellentételezés AG vonatkozásában történő fenntartását, mivel az AG egyébként sem használta a területet (lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (82) és (83) preambulumbekezdését), a Bizottság a fenti (184) preambulumbekezdésre hivatkozik, és megjegyzi, hogy 2016-ra a GHA újra az eredeti MTR-ek összegét vezette be a PSA és az AG számára, azzal az egyetlen különbséggel, hogy a PSA MTR-ei ezúttal meghaladták az eredeti MTR-eket, az AG-re vonatkozók pedig ennek megfelelően alacsonyabbak voltak. A Bizottság úgy tartja, hogy összességében a korábbinál magasabb MTR-ek alkalmazása, amint arra a panaszos is hivatkozik, nem lenne helyénvaló, mivel a PSA és az AG rendelkezésére álló teljes koncessziós terület (együttvéve) nem lett nagyobb az eredeti koncessziós szerződésekben hozzájuk rendelt összterületnél.

(189) A Bizottság tehát azt állapítja meg, hogy a 2. intézkedés nem juttatta gazdasági előnyhöz az AG-t. Tekintettel arra, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt kritériumoknak egyidejűleg kell teljesülniük ahhoz, hogy az említett cikk értelmében az intézkedést állami támogatásnak lehessen minősíteni, a piaci körülmények között másként rendelkezésre nem álló gazdasági előny hiánya elegendő annak megállapításához, hogy a panasz tárgyát képező intézkedés nem állami támogatás.

6.1.3. *A panaszos egyéb állításai*

(190) Ami a panaszos azon állítását illeti, hogy a PSA számára 2012-ig nyújtott előny a 2013 és 2016 közötti időszakban is fennállt, a Bizottság hivatkozik az eljárás megindításáról szóló határozat (85) preambulumbekezdésére, amely kimondta, hogy a 2. intézkedés véget vetett a PSA abból fakadó esetleges előnyének, hogy csak fokozatosan és nem azonnal állította vissza az eredeti MTR-eket. Ezenfelül e határozat alkalmazási körébe a (22) preambulumbekezdésben, illetve eredetileg az eljárás megindításáról szóló határozat (49) preambulumbekezdésének i. és ii. pontjában leírt 1. és 2. intézkedés értékelése tartozik. Ennek ellenére a Bizottság úgy tartja, hogy a GHA a piacnak megfelelően járt el, amikor úgy határozott, hogy fokozatosan vezeti vissza a PSA-ra alkalmazandó MTR-eket. A 2014-es hatállyal történő azonnali visszaállítás (amire a panaszos hivatkozott) az eredeti MTR-ek szerint előírt növekedésénél nagyobb éves emelést eredményezett volna (2013-ról 2014-re) (lásd még Belgium észrevételeit; (153) preambulumbekezdés). A PSA tekintetében tehát az azonnali visszaállítás nem lett volna összhangban a GHA által a kikötőben működő terminálüzemeltetőkkel kötött MTR-szerződések kidolgozásakor alkalmazott korábbi igazgatási gyakorlattal.

7. **KÖVETKEZTETÉS**

(191) A (180) és (185) preambulumbekezdésben foglaltak szerint az 1. és 2. intézkedés nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Belgium által végrehajtott intézkedések, amelyek először is a szerződés szerinti minimális volumenkövetelmények csökkentésében és az Antwerpen kikötőben működő két terminálüzemeltető koncessziós jogosult által teljesítendő ellentételező kifizetések ebből következő csökkentésében álltak 2009-re visszamenőleges hatállyal, másodszor pedig a csökkentett minimális volumenkövetelményeknek a koncessziós jogosultak egyike tekintetében 2013-on túli fenntartásában, nem minősülnek állami támogatásnak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Belga Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2018. november 23-án.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja