РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/1344 НА КОМИСИЯТА

от 1 октомври 2014 година

относно дело за държавна помощ SA.18857 (2012/C, ex 2011/NN) — Предполагаема помощ за летище Västerås и Ryanair Ltd

(нотифицирано под номер C(2105) 6832)

(само текстът на шведски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2 от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят коментарите си в съответствие с посочените разпоредби ([1]) и като взе предвид техните коментари,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С писмо от 25 януари 2012 г. Комисията осведоми Швеция за решението си да открие процедура, основана на член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (наричан по-нататък „ДФЕС“), по отношение на определени мерки, приложени от шведските органи спрямо летище Västerås и Ryanair Ltd.

(2) След няколко напомняния и удължавания на срока за отговор шведските органи представиха становищата си по решението за откриване на 16 май 2012 г. Допълнителни становища бяха представени на 12 ноември 2012 г., 5 март и 14 май 2014 г.

(3) С писмо от 13 май 2012 г. Ryanair представи мнение по решението за откриване на процедура. На 25 юли 2012 г. Комисията изпрати неповерителна версия на тези коментари на шведските органи.

(4) Решението на Комисията за откриване на процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ([2]). Комисията покани заинтересованите страни да представят коментарите си по мерките.

(5) На 16 юли 2012 г. Комисията получи три комплекта документи в отговор на поканата си към трети страни да представят своите становища относно въпросните мерки. Документите бяха внесени от Västerås Flygplats AB („VFAB“), Ryanair и Airport Marketing Services („AMS“), дъщерно дружество на Ryanair. Допълнителни мнения от Ryanair и AMS бяха получени от Комисията на 20, 23 и 24 юли 2012 г.

(6) С писмо от 5 септември 2012 г. Комисията изпрати документите от VFAB, Ryanair и AMS на шведските органи, за да дадат мнение. Шведските органи отговориха на 5 октомври 2012 г.

(7) Допълнителни коментари бяха представени от Ryanair и AMS на 10 април 2013 г. Документите бяха изпратени на Швеция за мнение на 3 май 2013 г. Швеция отговори, като отказа да даде мнение, на 17 май 2013 г.

([1]) ОВ C 172, 16.6.2012 г., стр. 27.
([2]) Вж. бележка под линия 1.

(8) На 20 декември 2013 г. Ryanair представи коментари. Документите бяха изпратени на Швеция за мнение на 8 януари 2014 г. Швеция отговори, като отказа да даде мнение, на 4 февруари 2014 г.

(9) Допълнителни коментари бяха подадени от Ryanair на 24, 27 и 31 януари, 7 февруари и 2 септември 2014 г. Документите бяха изпратени също така на Швеция, която не представи мнение.

(10) С писмо от 24 февруари 2014 г. Комисията уведоми Швеция, VFAB, Ryanair, AMS и жалбоподателя Scandinavian Airlines System („SAS“) за приемането на Насоки на ЕС относно държавните помощи за летища и авиокомпании ([3]) (наричани по-нататък „Насоките за въздухоплаването от 2014 г.“) и за факта, че тези насоки ще станат приложими за мерките, обхванати от официалното разследване, от датата на публикуването им в Официален вестник на Европейския съюз, и прикани адресатите да представят своите коментари.

(11) Насоките за въздухоплаването от 2014 г. бяха публикувани в Официален вестник на Европейския съюз на 4 април 2014 г. ([4]) Считано от тази дата, с тях бяха заменени Насоките на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпании, опериращи на регионални летища ([5]) (наричани по-нататък „Насоките за въздухоплаването от 2005 г.“). ([6])

(12) На 15 април 2014 г. в Официален вестник на Европейския съюз беше публикувано известие, с което държавите членки и заинтересованите страни бяха приканени да представят коментарите си относно прилагането на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. в настоящия случай в срок от един месец от датата на публикуване. ([7]) Шведските органи представиха коментарите си на 14 май 2014 г. Комисията не получи коментари от заинтересовани страни.

2. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА РАЗСЛЕДВАНЕТО И КОНТЕКСТ НА МЕРКИТЕ

2.1. ЛЕТИЩЕ VÄSTERÅS

(13) Летище Västerås е малко летище, разположено на приблизително 100 km западно от Стокхолм. Първоначално летището е било военно летище, открито през 1930 г., но базата е изведена от експлоатация от военновъздушните сили през 1983 г. Летището също така е било отворено за трафика на гражданското въздухоплаване през 1976 г.

(14) През годините 2000—2010 дейностите за пътническо гражданско въздухоплаване на летище Västerås могат да бъдат обобщени, както следва:

Таблица 1

Пътникопоток и авиокомпании, развиващи дейност на летище Västeråsв периода 2000—2010 г.

Година	Брой кацания	Брой пътници	Авиокомпании, извършващи дейност на летището
2000 г.	12 450	113 626	European Executive Express, SAS и Direktflyg
2001 г.	18 708	185 302	European Executive Express, SAS, Direktflyg и Ryanair
2002 г.	19 146	190 038	European Executive Express, SAS (прекратило дейността през месец октомври), Direktflyg, Ryanair и Skyways
2003 г.	16 500	197 584	European Executive Express (прекратило дейността през месец октомври), Direktflyg, Skyways и Ryanair

([3]) Съобщение на Комисията — Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпании (ОВ C 99, 4.4.2014 г., стр. 3).
([4]) Вж. бележка под линия 3.
([5]) Насоки на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпании, опериращи на регионални летища (ОВ C 312, 9.12.2005 г., стр. 1).
([6]) Съображение 171 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.
([7]) ОВ C 113, 15.4.2014 г., стр. 30.

Година	Брой кацания	Брой пътници	Авиокомпании, извършващи дейност на летището
2004 г.	17 599	242 376	SAS (ограничена дейност, започнала през месец ноември), Direktflyg (ограничена дейност от месец май), Skyways (прекратило дейността през месец юли) и Ryanair
2005 г.	14 123	221 422	SAS (ограничена дейност), Direktflyg (ограничена дейност, прекратена през месец март) и Ryanair
2006 г.	13 097	182 700	SAS (ограничена дейност) и Ryanair ([1])
2007 г.	13 994	178 795	SAS (прекратило дейността през месец март) и Ryanair
2008 г.	11 973	186 612	Ryanair и Wizzair (започнали дейност през месец май)
2009 г.	15 193	174 495	Ryanair и Wizzair (прекратили дейността през месец октомври)
2010 г.	14 420	150 793	Ryanair и City airlines (започнали през месец април, прекратили дейността през месец май)

Източници: Transportstyrelsen и информация, предоставена от шведските органи (http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Statistik-/Flygplatsstatistik-/).

([1]) Според шведските органи Ryanair е прекъснало своята дейност на летище Västerås в периода между края на октомври 2006 г. и 12 февруари 2007 г.

(15) В годините след периода, обхванат от разследването, броят на пътниците е бил, както следва: 142 992 през 2011 г., 163 472 през 2012 г. и 273 362 през 2013 г.

(16) В допълнение към гражданските въздухоплавателни дейности, летище Västerås е било използвано от колежа по въздухоплаване на Швеция (гимназия Hässlö), който осигурява образование на гимназиално ниво за пилоти и механици на въздухоплавателни средства, както и от шведската Национална агенция за висше професионално образование, която осигурява образование за техници на въздухоплавателни средства. То се е използвало и за военни цели като транспортна база за международни дейности. Освен това частен авиационен клуб е използвал летището безплатно.

(17) Най-близко разположените ([8]) други летища са:

а) Брома, на около 94 km или 59 минути с автомобил;

б) Арланда, на около 103 km или 64 минути с автомобил;

в) Йоребро, на около 113 km или 70 минути с автомобил;

г) Скавста, на около 133 km или 108 минути с автомобил.

2.2. VFAB

(18) Летище Västerås се експлоатира от VFAB, предприятие, което е било създадено от град Вестерос (Västerås) в края на деветдесетте години. През 2000 г. шведският орган за гражданско въздухоплаване („SCAA“), орган на държавната администрация, придобива чрез дъщерното си дружество LFV Holding AB 40 % от акциите в VFAB. През декември 2006 г. LFV Holding AB продава своя дял в VFAB обратно на град Вестерос, който отново става единствен акционер. Следователно предприятието VFAB е било изцяло публична собственост по време на целия период, обхванат от настоящото решение.

(19) VFAB е било собственик на летищната инфраструктура, която то е експлоатирало до 2003 г., когато инфраструктурата е била продадена на Västerås Flygfastigheter AB — предприятие, притежавано от град Вестерос, на което VFAB плаща наем за ползването на летището. За периода 2004—2010 г. годишният наем, изплащан на Västerås Flygfastigheter AB, варира между 2,1 милиона крони и 4,2 милиона крони.

(20) По данни от годишните доклади VFAB е понесло следните годишни загуби от дейността си на летище Västerås. (всички стойности са в милиони крони.)

([8]) Всички разстояния са посочени в сухопътни километри въз основа на най-краткия маршрут. Източник: maps.google.com, данни от 30 юни 2014 г.

Таблица 2

Годишен резултат на VFAB

Година	Приходи	Друга оперативна помощ	EBITDA с приспадната оперативна помощ	EBIT с приспадната оперативна помощ	Нетна печалба/загуба с приспадната оперативна помощ
1999 г. ([1])	25,6	2,5	– 4,9	– 6,4	– 2,5
2000 г.	25,1	2,3	– 8,5	– 11,2	– 12,7
2001 г.	30,8	1,5	– 8,1	– 11,7	– 13,4
2002 г.	30,9	1,1	– 7,0	– 11,4	– 16,4
2003 г.	26,2	1,0	– 15,8	– 18,6	– 21,2
2004 г.	23,9	1,3	– 15,3	– 16,6	– 16,6
2005 г.	24,0	1,1	– 17,9	– 19,1	– 19,2
2006 г.	19,5	1,1	– 23,3	– 24,5	– 24,6
2007 г.	20,9	—	– 22,0	– 23,1	– 22,9
2008 г.	23,1	0,7	– 22,3	– 23,3	– 23,2
2009 г.	22,9	1,6	– 24,6	– 25,8	– 25,8
2010 г.	21,9	1,8	– 23,6	– 24,9	– 24,8
	ОБЩО	**15,8**			

Източник: годишни доклади на VFAB.

([1]) Тъй като дейността по експлоатация на летището е част от Västerås Flygfastigheter AB, данните включват дейности с недвижими имоти.

(21) В „Друга оперативна помощ“ за годините от 1999 до 2006 включително е включена държавна помощ по национална схема за предоставяне на субсидии за експлоатацията на летища, които не са пряко притежавани от държавата („схемата за местните летища“). Помощта се определя годишно въз основа на загубите на всяко летище.

(22) Помощта, предоставена през 2008 г. и 2009 г., обаче не е свързана със схемата, а с компенсации, предоставени от държавата като заплащане на услуги за ръководство на въздушното движение, осигурени от летище Västerås като част от националната система за ръководство на въздушното движение.

(23) С цел да се покрият частично загубите, посочени в таблица 2 по-горе, собствениците на VFAB са предоставили следните акционерни вноски:

Таблица 3

Акционерни вноски за VFAB през периода 2001—2010 г.

Година	Сума (милиони крони)
2003 г.	38,5
2005 г.	8

Година	Сума (милиони крони)
2006 г.	65,5
2008 г.	47
2010 г.	35
ОБЩО	**194**

Източник: Годишни доклади на VFAB.

2.3. СПОРАЗУМЕНИЯ ЗА ЛЕТИЩНИ ТАКСИ МЕЖДУ VFAB И RYANAIR

(24) Според шведските органи няма тарифа, закон или подзаконов акт, който VFAB е задължено да прилага при определяне на летищните такси ([9]). Следователно VFAB е свободно да определя таксите си. Приложимите такси за потребителите, които имат споразумения с VFAB, са определени в съответните споразумения. За *ad hoc* полети на потребители, които не са сключили споразумение с VFAB, има официален списък на летищните такси. ([10])

(25) От месец април 2001 г. Ryanair е развивало дейност на летище Västerås в съответствие със следните споразумения с VFAB.

2.3.1. **Споразумение от 5 април 2001 г. („споразумението от 2001 г.“)**

(26) Съгласно условията на споразумението от 2001 г. ([11]) Ryanair извършва дейност за срок от […] (*) години по предоставяне на редовни пътнически въздухоплавателни услуги най-малко веднъж на ден между Västerås и Лондон-Станстед и, по избор на Ryanair, между Västerås и други точки в мрежата на Ryanair, като използва Boeing 737-800 и прилага нискотарифен модел на стандарта на услугите и на пътническите билети. Ryanair ще гарантира минимален брой […] заминаващи пътници годишно за всяка ротация на услугите.

(27) Летищните такси се заплащат като фиксирана единична цена за заминаващ пътник, както следва:

Таблица 4

Летищни такси на заминаващ пътник

Период	Сума (SEK)	Максимална сума на заминаващ самолет (SEK)
До 31.3.2002 г.	[…]	[…]
1.4.2002 г.—31.3.2006 г.	[…]	[…]
1.4.2006 г.—31.3.2011 г.	[…]	[…]

(28) Услугите на VFAB включват обслужване на терминала и оперативна дейност, състояща се от осъществяване на връзка с местните органи и информиране на заинтересованите страни за движението на самолетите на Ryanair; контрол на товара, комуникации и система за контрол при заминаване; услуги за пътници и багаж; обслужване на въздухоплавателните средства; осигуряване и експлоатация на техника за зареждане с гориво и др.; администриране на полетните операции и екипажите; надзор и управление; както и сигурност.

(29) Ryanair и VFAB плащат съответно […] от всички свързани с летището такси за опазване на околната среда, сигурност и други, определени от държавните органи.

([9]) Шведският орган за гражданско въздухоплаване (SCAA) може да издава правнообвързващи разпоредби относно летищните такси, приложими за гражданските летища, но за периода, обхванат от настоящото решение, не са се прилагали такива разпоредби.
([10]) Шведските органи са представили списъците, валидни през 2004 и 2007 г. За подробности вж. решението за откриване.
([11]) Въпреки че е подписано на 11 март 2002 г., споразумението е трябвало да се прилага със задна дата от 1 април 2001 г. (до месец март 2011 г.).
(*) Информацията е предмет на професионална тайна.

(30) VFAB плаща на Ryanair […] SEK като маркетингова подкрепа за мерки за популяризиране на полетите на Ryanair към и от летище Västerås.

(31) VFAB осигурява обект за резервации на летището. В замяна то ще получава […] % комисионна върху всички самолетни билети на Ryanair, продадени от VFAB, и […] % комисионна за всяко наемане на автомобил, резервирано от VFAB във връзка с полетите на Ryanair.

2.3.2. **Допълнение от 1 февруари 2003 г. към споразумението от 2001 г. („споразумението от 2003 г.“)**

(32) На 1 февруари 2003 г. VFAB и Ryanair подписват допълнение към споразумението от 2001 г. („споразумението от 2003 г.“), в което летищните такси за пътниците се изменят както следва:

Таблица 5

Летищни такси според допълнението от 2003 г.

Брой на дневните ротации ([1])	1 ротация		2 ротации		3 ротации	
Период	Сума (SEK)	Ограничено до макс. сума на заминаващ самолет	Сума (SEK)	Ограничено до макс. сума на заминаващ самолет	Сума (SEK)	Ограничено до макс. сума на заминаващ самолет
До 31.3.2002 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2002 г.—31.3.2006 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2006 г.—31.3.2009 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2009 г.—31.3.2011 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Брой на дневните ротации	4 ротации		5 ротации		6 ротации	
До 31.3.2002 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2002 г.—31.3.2006 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2006 г.—31.3.2009 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2009 г.—31.3.2011 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) „Ротация“ означава полет, който пристига и след това заминава от летището.

2.3.3. **Споразумение от 31 януари 2005 г. („споразумението от 2005 г.“)**

(33) На 31 януари 2005 г. между VFAB и Ryanair е сключено споразумение, което заменя споразуменията от 2001 г. и 2003 г. („споразумението от 2005 г.“), за периода от 1 януари 2005 г. до […]. Със споразумението от 2005 г. в предходните споразумения се внасят следните промени:

а) Ryanair ще извършва между […] и […] ротации на ден и ще продължи да гарантира най-малко […] заминаващи пътници годишно за всяка ротация;

б) между 1 януари 2005 г. и 31 март 2011 г. летищната такса е определена на […] SEK на заминаващ пътник. За оставащата част от срока на договора съответната такса се определя на […] SEK. Според шведските органи обаче договорените такси за периода след 1 януари 2005 г. не са прилагани и летищната такса, прилагана ефективно от 1 януари 2005 г., е […] SEK на заминаващ пътник.

2.4. СПОРАЗУМЕНИЯТА С RYANAIR И AMS ОТНОСНО МАРКЕТИНГОВА ПОДКРЕПА И ПРОГРАМИ ЗА СТИМУЛИ

(34) VFAB е подписало две споразумения за маркетинг с Ryanair и Airport Marketing Services Ltd („AMS“), дъщерно дружество на Ryanair.

(35) Първото споразумение, подписано на 12 юни 2008 г. между VFAB и Ryanair Ltd, е свързано с рекламни дейности в шведската и британската преса, в бордното списание на Ryanair „Inflight Magazine“, на уебсайта Ryanair.com, чрез съобщения по електронна поща до абонатите от Обединеното кралство и др. От общата стойност на тези услуги в размер на […] EUR VFAB се е съгласило да плати […] EUR.

(36) Второто споразумение ([12]) между VFAB и AMS се състои от три части, а именно:

а) маркетинг на интернет страницата на Ryanair за Обединеното кралство […] между 1 ноември 2010 г. и 31 март 2011 г. на стойност […] EUR.

б) маркетинг на интернет страницата на Ryanair за Обединеното кралство […] между 1 ноември 2010 г. и 31 октомври 2013 г. на стойност […] EUR годишно (общо […] EUR).

в) програма за стимули за нови маршрути: договорено е, че […].

2.5. ЖАЛБАТА

(37) През 2006 г. Комисията получи жалба от SAS, в която се твърди, че шведските органи предоставят държавна помощ в полза на Ryanair чрез споразуменията на летище Västerås. SAS твърдеше, че VFAB е приложило за Ryanair летищни такси, които са по-ниски и не са обосновани обективно (т.е. които не са свързани с разходите), в сравнение с онези, наложени на SAS. Жалбоподателят също така твърдеше, че годишните загуби на VFAB са били покрити с публични средства от град Вестерос и SCAA. Освен това според твърденията на жалбоподателя тази помощ не би била съвместима с вътрешния пазар.

3. **ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ И РАЗСЛЕДВАНЕТО НА КОМИСИЯТА**

(38) Комисията откри официална процедура за разследване, тъй като имаше съмнения относно съвместимостта с правилата за държавна помощ на следните мерки:

а) акционерните вноски, предоставени на VFAB между 2003 г. и 2010 г.;

б) наема, плащан от VFAB на Västerås Flygfastigheter AB за използването на летищната инфраструктура между 2003 г. и 2010 г.;

в) оперативната помощ, предоставена на VFAB и други летища по линия на схемата на местните летища през периода 2001—2010 г.;

г) летищните такси, прилагани от VAFB за Ryanair между 2001 г. и 2010 г.;

д) маркетинговата подкрепа, предоставена от VFAB на Ryanair и AMS през 2001 г., 2008 г. и 2010 г.

3.1. МЯРКА 1: АКЦИОНЕРНИ ВНОСКИ, ПРЕДОСТАВЕНИ НА VFAB МЕЖДУ 2003 Г. И 2010 Г.

(39) В решението за откриване на процедурата Комисията отбеляза, че VFAB е изцяло държавна собственост и че акционерните вноски изглежда могат да бъдат приписани на държавата и да представляват държавни ресурси.

(40) Комисията не видя нищо, което сочи, че вноските представляват компенсация за предоставяне на услуги от общ икономически интерес, а по-скоро изглеждаше, че те се предоставят с цел покриване на загубите от търговските дейности на VFAB. Въз основа на наличната информация и предвид факта, че VFAB е генерирало значителни загуби в продължение на повече от 10 години, Комисията имаше сериозни съмнения, че когато са предоставяли вноските, акционерите са действали като оператор в условията на пазарна икономика („ОУПИ“). Поради това тя зае предварителната позиция, че акционерните вноски представляват икономическо предимство чрез облекчаването на VFAB от разходи, които в противен случай то би трябвало да заплати.

(41) Комисията зае предварителната позиция, че акционерните вноски представляват държавна помощ и изрази съмнения относно съвместимостта на тази помощ с вътрешния пазар.

([12]) Сделката е договорена в две допълнителни споразумения към споразумението от 2005 г. (и двете подписани на 1 август 2010 г.) и споразумение за маркетингови услуги (подписано на 17 август 2010 г.).

3.2. МЯРКА 2: НАЕМ ЗА ЛЕТИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА, ПЛАЩАН ОТ VFAB МЕЖДУ 2003 Г. И 2010 Г.

(42) Въз основа на твърде ограничената налична информация Комисията сметна за налични предварителни индикации, че наемът, плащан за ползване на летищната инфраструктура, може би е по-нисък от пазарния наем.

(43) Субсидиран наем би облекчил VFAB от разходи, които в противен случай то би трябвало да заплати, и следователно представлява избирателно предимство. Летищната инфраструктура е изцяло собственост на град Вестерос (чрез дъщерното му дружество Västerås Stads Strategiska Fastigheter AB) и Комисията зае предварителната позиция, че решението за определяне на наема е свързано с държавни ресурси и може да бъде приписано на държавата.

(44) Следователно Комисията зае предварителната позиция, че ако е под пазарното равнище, наемът представлява помощ, и изрази съмнения относно съвместимостта на такава помощ с вътрешния пазар.

3.3. МЯРКА 3: ОПЕРАТИВНАТА ПОМОЩ, ПРЕДОСТАВЕНА НА VFAB И ДРУГИ ЛЕТИЩА ПО ЛИНИЯ НА СХЕМАТА ЗА МЕСТНИТЕ ЛЕТИЩА МЕЖДУ 2001 Г. И 2010 Г.

(45) Основанието за помощта е установено със закон и тя е отпускана всяка година от шведските органи. Помощта е финансирана от държавния бюджет. Поради това Комисията счита, че тя включва прехвърляне на държавни ресурси и може да бъде приписана на държавата.

(46) Мярката е облекчила определени категории летища от финансова тежест, която в противен случай те би трябвало да поемат. Въз основа на информацията на разположение на Комисията изглежда, че помощта нито се е основавала на задължение за обществена услуга, нито е покривала изключително дейности с нестопанска цел на съответните летища. Държавата не е предоставяла подкрепата в качеството си на акционер и следователно изглежда не се прилага принципът на ОУПИ. Поради това Комисията *a priori* констатира, че оперативната помощ е предоставила на определени предприятия избирателно икономическо предимство в сравнение с други предприятия.

(47) Тъй като бенефициерите по мярката са осъществявали дейност на пазар, който е открит за конкуренция и на който се извършва търговия между държавите членки, мярката нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и засяга търговията между държавите членки.

(48) Следователно изглеждаше, че оперативната помощ, предоставена на VFAB и други летища, които не са пряка собственост на държавата, представлява държавна помощ. Въз основа на наличната информация Комисията изрази съмнения дали въпросната помощ е съвместима с Договора.

3.4. МЯРКА 4: ЛЕТИЩНИТЕ ТАКСИ, ПРИЛАГАНИ ОТ VAFB ЗА RYANAIR МЕЖДУ 2001 Г. И 2010 Г.

(49) По време на целия период предмет на разследване VFAB е било 100 % държавна собственост. С оглед на този факт и информация относно структурата на управление на VFAB предварителното становище на Комисията беше, че определянето на летищните такси от VFAB включва държавни ресурси и може да бъде приписано на държавата.

(50) Доколкото на летищните такси е определен размер, по-нисък от пазарната цена за услугите, предоставяни от VFAB на Ryanair, Комисията счете, че те представляват избирателно предимство за Ryanair. В това отношение Комисията отбеляза, че летищните такси, прилагани от VFAB към Ryanair, са очевидно по-ниски от онези, прилагани към жалбоподателя. Освен това въз основа на наличната информация Комисията изрази съмнения, че поведението на VFAB при определянето на летищните такси за Ryanair е в съответствие с поведението на ОУПИ.

(51) Въз основа на това предварителното становище на Комисията беше, че летищните такси, договорени специално с Ryanair в рамките на споразуменията от 2001 г., 2003 г. и 2005 г., не са били определени при нормални пазарни условия и са предоставили на Ryanair избирателно икономическо предимство, което може да представлява държавна помощ.

(52) Комисията също така изрази съмнение, че такава помощ би била съвместима с вътрешния пазар, по-специално в контекста на разпоредбите на Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

3.5. МЯРКА 5: МАРКЕТИНГОВА ПОДКРЕПА, ПРЕДОСТАВЕНА ОТ VFAB НА RYANAIR И AMS ПРЕЗ 2001 Г., 2008 Г. И 2010 Г.

(53) По отношение на мярка 5 предварителното становище на Комисията беше, че сключените от VFAB договори включват използването на държавни ресурси и могат да бъдат приписани на държавата.

(54) Що се отнася до предоставянето на възможно предимство от споразуменията за маркетингова подкрепа, Комисията изрази съмнение, че условията на споразуменията, от страна на VFAB, са в съответствие с поведението на ОУПИ, тъй като наличните доказателства *prima facie* не сочеха, че споразумението е донесло съизмерима икономическа стойност на VFAB. Поради това предварителното становище на Комисията беше, че тези споразумения са предоставили предимство на Ryanair, като са го облекчили от разходи, които то в противен случай би понесло в хода на своята стопанска дейност, и че това предимство *prima facie* е избирателно, тъй като се е прилагало изключително за Ryanair/AMS ([13]).

(55) Въз основа на изложеното по-горе предварителното становище на Комисията беше, че маркетинговата подкрепа, предоставена на Ryanair/AMS, включва държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Освен това Комисията изрази съмнения дали тази помощ би била съвместима с вътрешния пазар, особено с оглед разпоредбите на Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

4. **КОМЕНТАРИ ОТ ШВЕЦИЯ**

(56) Коментарите на Швеция в хода на официалната процедура по разследване са обобщени по-долу, но съответни части ще бъдат разгледани по-подробно в раздел 6 „Оценка“.

4.1. МЯРКА 1: АКЦИОНЕРНИ ВНОСКИ ЗА VFAB МЕЖДУ 2003 Г. И 2010 Г.

(57) Швеция заяви, по същество на същите основания като изложените от VFAB (вж. съображения 63—65 по-долу), че всяка подкрепа, предоставена на VFAB чрез държавни ресурси, при никакви обстоятелства не може да представлява държавна помощ, тъй като служи за компенсиране на загуби, произтичащи изключително от нестопанска дейност на летището или, в останалите случаи, тъй като представляват компенсация за предоставяне на услуги от общ икономически интерес (УОИИ).

4.2. МЯРКА 2: НАЕМ ЗА ЛЕТИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА, ПЛАЩАН ОТ VFAB МЕЖДУ 2003 Г. И 2010 Г.

(58) Швеция оспорва твърдението, че наемът, плащан за използване на летищната инфраструктура, представлява държавна помощ в полза на VFAB.

(59) Шведските органи оспорват твърдението, че наемът е под пазарното ниво. Те се позовават на факта, че съгласно съществуващите разпоредби за устройствено планиране въпросната земя може да се използва само за летищни операции и че нивото на наема трябва да се преценява, наред с друго, с оглед на ниската рентабилност на тази дейност.

(60) Освен това Швеция твърди, че няма конкретни доказателства в подкрепа на съмненията *prima facie* на Комисията относно размера на наема.

4.3. МЯРКА 3: ОПЕРАТИВНАТА ПОМОЩ, ПРЕДОСТАВЕНА НА VFAB И ДРУГИ ЛЕТИЩА ПО ЛИНИЯ НА СХЕМАТА ЗА МЕСТНИТЕ ЛЕТИЩА ПРЕЗ ПЕРИОДА 2001—2010 Г.

(61) Швеция твърди, че оперативната помощ за летища, които не са собственост на държавата, трябва да се разглежда като схема за оперативна помощ, която е съвместима с вътрешния пазар в контекста на точка 137 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

5. **КОМЕНТАРИ ОТ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ**

(62) Коментарите, предоставени от заинтересованите страни в хода на официалната процедура по разследване, са обобщени по-долу, но съответни части ще бъдат разгледани по-подробно в раздел 6 „Оценка“.

5.1. КОМЕНТАРИ ОТ VFAB

5.1.1. **Мярка 1: Акционерни вноски, предоставени на VFAB между 2003 г. и 2010 г.**

(63) VFAB твърди, че по-голямата част от услугите са предоставяни на училищата, развиващи дейност там, както и на авиационния клуб (вж. съображение 16). Освен това VFAB твърди, че тези потребители не участват в стопанска дейност и че предоставянето на летищни услуги за тях също е нестопанска дейност и следователно не попада в обхвата на контрола върху държавните помощи, какъвто би бил случаят с публични ресурси, използвани за покриване на оперативни загуби, които са произтекли от предоставянето на такива услуги.

([13]) Във връзка с това Комисията счете, че не е от значение фактът, че част от маркетинговата подкрепа е предоставена чрез дъщерното дружество на Ryanair, AMS, а не директно на Ryanair. Комисията отбеляза, че Ryanair е имало пряк контрол върху AMS по времето, когато са подписани споразуменията, и изглежда дори е подписало едно от допълнителните споразумения от името на AMS. Освен това в споразумението за маркетингови услуги между VFAB и AMS се посочва, че *„то се основава на ангажимента на Ryanair да установи и експлоатира маршрут с четири полета седмично от Лондон Станстед до VST…“*.

(64) Доколкото дейностите на летището все пак се определят като стопански, VFAB счита, че те представляват УОИИ и че публична подкрепа за покриване на загуби, произтичащи от предоставянето на такива УОИИ, не е държавна помощ.

(65) На последно място, VFAB твърди, че акционерните вноски ще подлежат на оценка съгласно правилата за държавна помощ само до степента, в която са били използвани за покриване на загубите, свързани с търговските операции на VFAB, което означава предоставяне на летищни услуги на търговски авиокомпании. В тази връзка VFAB счита, че акционерните вноски са били в съответствие с поведението на ОУПИ, тъй като търговските операции на летищата постепенно са станали рентабилни (в смисъл, че приходите, получени от тези операции, са покривали разходите за тях и са носили печалба).

5.1.2. **Мярка 2: наем за летищната инфраструктура, плащан от VFAB между 2003 г. и 2010 г.**

(66) VFAB оспорва твърдението, че наемът е определен под пазарните стойности предвид съществуващите ограничения в земеползването и отрицателната рентабилност на летищните дейности на обекта.

(67) Във всеки случай VFAB оспорва, че определянето на наема може да бъде приписано на държавата. Въпреки че собственикът на летищната инфраструктура, Västerås Flygfastigheter AB, е изцяло собственост на град Вестерос, фирмата действа независимо от своя публичен акционер и определя наемите на своите имоти въз основа на търговски съображения. Следователно размерът на наема не може да бъде приписан на държавата.

5.1.3. **Мерки 4 и 5: летищни такси, приложими за Ryanair от 2001 г. до 2010 г., и маркетингова подкрепа, предоставена на Ryanair и AMS през 2001 г., 2008 г. и 2010 г.**

(68) VFAB твърди, че търговските споразумения между VFAB, Ryanair и AMS са в съответствие — от страна на VFAB — с поведението на ОУПИ и следователно не представляват държавна помощ.

(69) VFAB е понасяло последователно загуби в периода, обхванат от разследването, както и през предходните години. Според VFAB обаче тези загуби са се дължали на дейности на летището, за които се твърди, че са нестопански, докато споразуменията с търговски авиокомпании, включително мерки 4 и 5, са покрили техните допълнителни разходи и са донесли оперативна печалба и следователно са допринесли положително за финансовия резултат на VFAB.

(70) VFAB също така предостави подробна финансова информация по искане на Комисията.

5.2. КОМЕНТАРИ ОТ RYANAIR

5.2.1. **Мярка 4: Летищни такси, приложими за Ryanair от 2001 г. до 2010 г.**

(71) Ryanair твърди, че летищните такси, които прилагани от VFAB за Ryanair, не включват държавна помощ, тъй като те са били в съответствие с принципа на ОУПИ.

(72) На първо място, Ryanair твърди, че за целите на прилагането на принципа на ОУПИ Комисията следва да сравни споразуменията на Ryanair с VFAB със споразуменията, сключени с частни и публично-частни летища. Ryanair също така представи доклад, поръчан на консултантската фирма Oxera, в който се твърди, че летищните такси, плащани от Ryanair на летището Västerås, до голяма степен съответстват на прилаганите такси на редица „съпоставими летища“ и следователно удовлетворяват теста за ОУПИ.

(73) На второ място, Ryanair твърди, че всяко летище, което е било в състоянието на летище Västerås по това време, би спазило принципа на ОУПИ просто чрез намаляване на загубите си, а не чрез постигане на рентабилност чрез споразуменията за летищните такси. Следователно Комисията следва да се запита дали договорът постепенно е водил до рентабилност за летището. Според Ryanair Комисията при оценяването на това, дали споразумението е било съвместимо с принципа на ОУПИ, следва да вземе под внимание само допълнителните разходи на летището, които са пряко свързани с предоставянето на летищни услуги на въпросната авиокомпания, и да проучи дали общите приходи (приходи от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности), получени от договора, превишават тези допълнителни разходи.

(74) В тази връзка Ryanair твърди, че за VFAB допълнителните постъпления, произтичащи от споразуменията с Ryanair, превишават допълнителните разходи за обслужване. Наред с други доклади и документи в подкрепа на своето твърдение Ryanair представи проучвания от консултантската фирма Oxera, в които се анализира допълнителната рентабилност на споразуменията между Ryanair и AMS.

5.2.2. **Маркетингова подкрепа, предоставена от VFAB на Ryanair/AMS през 2001 г., 2008 г. и 2010 г.**

(75) Що се отнася до маркетинговите споразумения с VFAB, Ryanair подчерта, че маркетинговите споразумения на AMS се различават от споразуменията на Ryanair с летищата и следва да се оценяват отделно, тъй като те не могат да се разглеждат като един бенефициер. Споразуменията са договорени независимо, свързани са с различни услуги и помежду им не съществува връзка, която би оправдала разглеждането им като един източник на предполагаема държавна помощ. Сключването на маркетингово споразумение с AMS не е условие за експлоатацията на маршрути от Ryanair от и до дадено летище.

(76) По отношение на стойността на маркетинга Ryanair твърди, че пространството за маркетинг на уебсайта на Ryanair е оскъден ресурс и търсенето на това пространство е високо, включително от предприятия, различни от летища. Ryanair счита, че маркетинговите споразумения между VFAB и Ryanair или AMS са в съответствие с принципа на ОУПИ.

(77) Ryanair твърди също, че при всички случаи Комисията не е доказала, че мерки 4 и 5 включват използването на държавни ресурси или могат да бъдат приписани на държавата.

5.3. КОМЕНТАРИ ОТ AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(78) AMS изтъкна, че Комисията, в противоречие с посоченото в решението за откриване, не трябва да разглежда споразуменията на VFAB с Ryanair (мярка 4) и неговите маркетингови споразумения с AMS (мярка 5) като свързани, а по-скоро като две отделни търговски сделки. AMS заяви, че е дъщерно дружество на Ryanair със собствени реални търговски цели и че е създадено, за да развива дейност, която не спада към основната дейност на Ryanair. AMS изтъкна още, че по принцип маркетинговите споразумения на AMS с летища се договарят и сключват отделно от споразуменията на Ryanair със същите летища.

(79) Според AMS за малко регионално летище е логично да купи маркетингови услуги от AMS. AMS твърди, че тези летища обикновено имат нужда от повишаване на разпознаваемостта на тяхната марка и че рекламата на интернет страницата на авиокомпанията може да увеличи броя на пристигащите пътници (чуждестранните пътници генерират повече приходи от невъздухоплавателни дейности от заминаващите пътници с произход от района, където се намира летището). Следователно маркетинговите споразумения осигуряват действителна търговска стойност за VFAB.

(80) AMS изтъкна още, че при сключване на маркетинговите споразумения по мярка 5 VFAB е действало в съответствие с принципа на ОУПИ, тъй като се смята, че рекламата на Ryanair.com има висока реална стойност за летище Västerås и цената, искана от AMS, е пазарната цена за тези услуги.

6. **КОМЕНТАРИ НА ШВЕЦИЯ ОТНОСНО КОМЕНТАРИТЕ ОТ ТРЕТИ СТРАНИ**

(81) Швеция не е представила коментари по коментарите на трети страни.

7. **ОЦЕНКА**

(82) По силата на член 107, параграф 1 от ДФЕС „всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.

(83) Критериите, предвидени в член 107, параграф 1 от ДФЕС, са кумулативни. Следователно, с цел да се определи дали дадена мярка представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, трябва да бъде изпълнено всяко едно от следните условия, а именно финансовата помощ следва:

а) да бъде предоставена от държавата или чрез ресурси на държавата;

б) да предоставя избирателно предимство т.е. да поставя определени предприятия или някои стоки в по-благоприятно положение;

в) да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията; и

г) да засяга търговията между държавите членки.

7.1. МЯРКА 1: АКЦИОНЕРНИ ВНОСКИ, ПРЕДОСТАВЕНИ НА VFAB МЕЖДУ 2003 Г. И 2010 Г.

7.1.1. **Наличие на държавна помощ**

7.1.1.1. *Понятието „предприятие“ (различни мнения)*

(84) С цел да се определи дали дадена мярка попада в приложното поле на член 107, параграф 1 от ДФЕС, Комисията трябва първо да установи дали бенефициерът на мярката е предприятие по смисъла на този член.

(85) Съгласно установената съдебна практика понятието „предприятие“ обхваща всеки субект, който извършва икономическа дейност, независимо от неговия правен статут и начин на финансиране ([14]), като всяка дейност, представляваща предлагане на стоки и услуги на даден пазар, се счита за стопанска дейност. ([15])

(86) В своето решение по дело *Leipzig-Halle airport* Общият съд потвърди, че експлоатацията на гражданско летище е стопанска дейност, а изграждането на летищна инфраструктура е неразделна част от нея. ([16]) След като оператор на летище осъществява стопански дейности, независимо от правния му статут и начина му на финансиране, той е предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. ([17])

(87) По отношение на момента, от който изграждането и експлоатацията на летище започва да се счита за стопанска дейност, Комисията напомня, че постепенното развитие на пазарните сили в летищния сектор не позволява да се определи точна дата. Европейските съдилища обаче признаха промените в естеството на летищните дейности и в решението си по делото *Leipzig/Halle airport* Общият съд постанови, че считано от 2000 г., прилагането на разпоредбите относно държавните помощи към финансирането на летищна инфраструктура вече не трябва да се изключва. Вследствие на това, считано от датата на решението по делото *Aéroports de Paris* (12 декември 2000 г.) ([18]), експлоатацията и изграждането на летищна инфраструктура трябва да се счита за стопанска дейност, която подлежи на контрола върху държавните помощи.

(88) Следва обаче да се отбележи, че не всички дейности, извършвани от оператор на летище, са непременно от стопанско естество. ([19]) Съдът е постановил, че дейности, които обикновено са отговорност на държавата при упражняването на нейните официални правомощия в качеството ѝ на публичен орган, не са от стопанско естество и не попадат в приложното поле на правилата за държавна помощ. Такива дейности включват сигурност, ръководство на въздушното движение, полиция, митници и др. ([20]) Финансирането на такива нестопански дейности следва да е строго ограничено до възникналите заради тях разходи и не може да се използва за финансиране на други дейности. ([21])

(89) В хода на официалното разследване Швеция и VFAB оспориха предварителните констатации на Комисията по отношение на определянето на VFAB като предприятие, изтъквайки факта, че по-голямата част от дейностите на VFAB не са от стопанско естество.

(90) В тази връзка Швеция и VFAB твърдят, че следните потребители на летището не са предприятия и са изпълнявали нестопански дейности:

— Hässlögymnasiet (за което се твърди, че е нестопанска дейност, тъй като е част на националната училищна система),

— обучението за пилоти в Скандинавската академия по въздухоплаване,

— дейностите на аероклуба с нестопанска цел Hässlö flygförening, на който е позволено да използва безплатно летището.

([14]) Решение от 18 юни 1998 г. по дело C-35/96, *Комисия/Италия*, Recueil, стр. I-3851, точка 36; Решение от 23 април 1991 г. по дело C-41/90, Höfner и Elser, Recueil, стр. I-1979, точка 21; Решение от 16 ноември 1995 г. по дело C-244/94, *Fédération Francaise des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, Recueil, стр. I-4013, точка 14; Решение от 11 декември 1997 г. по дело C-55/96, *Job Centre*, Recueil, стр. I-7119, точка 21.

([15]) Вж. например Решение от 18 юни 1998 г. по дело C-35/96, Комисия/Италия, Recueil, стр. I-3851, точка 36; и Решение от 12 септември 2000 г. по съединени дела C-180/98 до C-184/98, Pavlov, Recueil, стр. I-6451, точка 75.

([16]) Решение по съединени дела T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH и Mitteldeutsche Flughafen AG/Комисия, и T-443/08, Freistaat Sachsen и Land Sachsen-Anhalt/Комисия, (наричано по-нататък Решение *Leipzig-Halle airport*), все още непубликувано в сборника. Вж. също Решение от 12 декември 2000 г. по дело T-128/89, Aéroports de Paris/Комисия (наричано по-нататък Решение *Aéroports de Paris*), Recueil, стр. II-3929, потвърдено с Решение на Съда от 24 октомври 2002 г. по дело C-82/01 P, Recueil, стр. I-9297, и Решение от 17 декември 2008 г. по дело T-196/04, Ryanair/Комисия (наричано по-нататък Решение по дело *Charleroi*), Сборник, стр. II-3643, точка 88.

([17]) Вж. Решение от 17 февруари 1993 г. по съединени дела C-159/91 и C160/91, Poucet/AGV и Pistre/Cancave P, Recueil, стр. I-0637.

([18]) Решение по дело *Leipzig-Halle airport*, точки 42—43.

([19]) Вж. например Решение от 19 януари 1994 г. по дело C-364/92, SAT. Fluggesellschaft/Eurocontrol, Recueil, стр. I-43.

([20]) Решение № 309/2002 на Комисията от 19 март 2003 г., Авиационна сигурност — компенсация на разходите, възникнали вследствие на атаките от 11 септември 2001 г.

([21]) Решение от 10 декември 1996 г. по дело C 343/95, Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova, Recueil, стр. I-1547; Решение № 309/2002 на Комисията от 19 март 2003 г.; Решение № 438/2002 на Комисията от 16 октомври 2002 г., Помощ за подпомагане на функциите на публичните власти в пристанищния сектор на Белгия.

(91) Според Швеция тези дейности, за които тя твърди, че са нестопански, съставляват съвкупно по-голямата част от експлоатацията на капацитета на летището. Швеция също така твърди, че търговските полети на летището (определяни като полети, осъществявани от авиокомпании) са рентабилни на оперативно равнище, че всички загуби на VFAB се дължат следователно на нестопанската дейност и поради това всяка публична помощ, предоставяна за компенсиране на тези загуби, не попада в приложното поле на правилата за държавна помощ.

(92) По същество, позицията на Швеция по този въпрос се основава на аргумента, че ако дейността на даден потребител на летищни услуги не е от стопанско естество, тогава предоставянето на летищни услуги на такъв потребител само по себе си не е стопанска дейност.

(93) Комисията не може да се съгласи с това становище.

(94) Както бе обяснено по-горе, добре установен факт е, че предлагането на стоки или услуги на даден пазар срещу възнаграждение представлява стопанска дейност. Освен летищни услуги в тесния смисъл на понятието (т.е. услуги, предлагани на авиокомпании ([22])) едно летище може също така да предлага други видове услуги на търговски начала, като например използване на летищната инфраструктура за други въздухоплавателни дейности срещу възнаграждение например от летателни училища. За определянето на летището като предприятие не е от значение дали купувачите на тези услуги, като например летателни училища, са предприятия, тъй като съществува пазар за въпросните услуги.

(95) Според признанието на Швеция Hässlögymnasiet и Скандинавската академия по въздухоплаване са платили такса за използването на летището. Следователно предоставянето на тези услуги от оператора на летището е стопанска дейност, независимо от естеството на собствената дейност на училищата.

(96) Според Швеция и VFAB на аероклуба е било позволено да използва летището безплатно. Фактът, че аероклубът не плаща за услугите, предлагани от летището, обаче не означава непременно, че тези услуги не са от стопанско естество. При всички случаи Швеция и VFAB признават, че те не са разделили в своите счетоводни книги разходите, възникнали от използването на летището от страна на аероклуба, от тези на летателните училища и поради това няма точни числа, които могат със сигурност да бъдат отнесени към тази предполагаема нестопанска дейност. Поради това услугите, предлагани на аероклуба, не засягат заключението на Комисията, че VFAB е предприятие.

(97) В разглеждания случай Комисията счита, че летище Västerås осъществява дейност на търговски начала. Операторът на летището налага такси на потребителите за използването на летищната инфраструктура и за услугите, които той предоставя при летището. Следователно VFAB е предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.1.1.2. *Държавни ресурси и участие на държавата*

(98) За да се считат за държавна помощ, въпросните мерки трябва да бъдат финансирани с държавни ресурси и решението за предоставяне на мярката трябва да може да бъде приписано на държавата.

(99) Понятието за държавна помощ се прилага за всяко предимство, предоставено чрез държавни ресурси от страна на самата държава или чрез междинен орган, действащ по силата на предоставените му правомощия. ([23]) За целите на прилагането на член 107 от ДФЕС ресурсите на местните органи се считат за държавни ресурси. ([24])

(100) В настоящия случай акционерните вноски са определени и предоставени от собствениците на VFAB, т.е. от градските органи на Вестерос, а за определени мерки и от SCAA чрез неговото дъщерно дружество LFV Holding.

(101) По отношение на градските органи на Вестерос акционерните вноски са определени от избрания градски съвет (kommunfullmäktige) и са платени директно от бюджета на града.

(102) По отношение на LFV Holding Комисията отбелязва, че дружеството е изцяло собственост на SCAA, който е публичен орган. Съгласно устава си LFV Holding не може да създава нови дъщерни дружества или да придобива активи без разрешението на правителството на Швеция. Членовете на парламента на Швеция имат правото да участват в заседанията на Управителния съвет.

([22]) Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 22, подточка 8.
([23]) Решение на Съда от 16 май 2002 г. по Дело C-482/99, *Френска република/Комисия на Европейските общности (Stardust Marine)*, [2002 г.], Сборник, стр. I-4397.
([24]) Решение от 12 май 2011 г. по съединени дела T-267/08 и T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais*, Сборник, стр. I-1999, точка 108.

(103) Комисията отбеляза, че нито Швеция, нито някоя трета страна е оспорила предварителните констатации по този въпрос, направени в решението за откриване, и поради това тя счита, че мярка 1 е финансирана чрез държавни ресурси и може да бъде приписана на държавата.

7.1.1.3. *Икономическо предимство*

Предполагаеми УОИИ

(104) VFAB твърди, че предлагането на летищни услуги на летателните училища и аероклуба, посочени в съображение 90, при всички случаи би представлявало УОИИ и че публичната помощ, предоставена на VFAB, не е държавна помощ, тъй като тя е компенсация за загубите, които се дължат изключително на предлагането на тези УОИИ.

(105) Публичните органи могат в действителност да определят някои стопански дейности, осъществявани от летищата или авиокомпаниите, като УОИИ по смисъла на член 106, параграф 2 от ДФЕС, и да предоставят компенсация за такива услуги.

(106) Съгласно съдебната практика по делото *Altmark* ([25]) компенсацията за предоставяне на УОИИ не води до избирателно предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, ако са изпълнени следните четири условия:

а) бенефициерът на компенсацията трябва да бъде официално натоварен с предоставянето на УОИИ и задълженията за УОИИ трябва да бъдат ясно определени;

б) параметрите за изчисляване на компенсацията трябва да са установени предварително по обективен и прозрачен начин;

в) компенсацията не може да надвишава необходимото за цялостно или частично покриване на разходите, направени при изпълнението на УОИИ, като се отчитат съответните приходи плюс разумна печалба за изпълнението на тези задължения; и

г) когато бенефициерът не е избран чрез процедура за възлагане на обществена поръчка, която да позволява услугите да бъдат предоставяни при най-ниски разходи за общността, размерът на предоставената компенсация трябва да бъде определен въз основа на анализ на разходите, които добре управлявано типично предприятие би направило за изпълнението на тези задължения, като се отчетат съответните приходи плюс разумна печалба.

(107) Условията на критериите, определени в решението по дело *Altmark* са кумулативни, което означава, че всичките четири критерия трябва да бъдат изпълнени, за да не се счита публичната помощ за държавна помощ въз основа на тези съображения.

(108) В настоящия случай Комисията отбелязва, че Швеция и VFAB не са представили никакви доказателства, че задълженията за твърдяната обществена услуга са ясно и точно определени и официално възложени на VFAB. Във връзка с това VFAB се позовава само на своя устав, в който мисията на предприятието е определена на първо място като „задоволяване на потребността на региона от въздушен транспорт“ ([26]) [„tillgodose regionens behov av flygtransporter“], а по-нататък като „обслужване на гражданското въздухоплаване на летище Västerås“ ([27]) [„betjäna den civila luftfarten vid Västerås Flygplats“]. При нито една от тези формулировки не се прави позоваване на трите твърдяни задължения за обществени услуги и в никакъв случай те не могат да се считат за ясни и точни задължения за УОИИ (по-скоро те представляват общо описание на предмета на дейност на предприятието). Само поради тази причина не може да се счита, че публичната помощ, предоставена на VFAB, попада извън приложното поле на правилата за държавна помощ съгласно съдебната практика по делото *Altmark*.

(109) Освен това Комисията отбелязва, че най-малко други два критерия по дело *Altmark*, изглежда, не са изпълнени: няма доказателства за предварително определяне на компенсацията (а по-скоро е налице последваща компенсация за непредвидени загуби) и VFAB не е избрано чрез процедура за възлагане на обществена поръчка, както и няма доказателство, че твърдяната компенсация е определена въз основа на анализ на разходите на добре управлявано предприятие (по-скоро обратното, тъй като размерът на помощта е определен просто въз основа на необходимостта да се компенсират непрестанните загуби в течение на няколко години).

(110) Поради това не може да бъде прието твърдението на VFAB, че предоставената на VFAB публична помощ попада извън приложното поле на правилата за държавна помощ, защото тя е компенсация за изпълнението на задължение за обществена услуга.

([25]) Решение от 24 юли 2003 г. по дело C-280/00, *Altmark Trans GmbH и Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (Решение*Altmark*), Recueil, стр. I-7747, вж. точки 86—93.

([26]) В устава, който е в сила между 28 декември 2000 г. и 28 януари 2007 г.

([27]) В устава, който е в сила от 23 януари 2007 г.

Принципът на ОУПИ

(111) Предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, е всяка икономическа изгода, която дадено предприятие не би получило при нормални пазарни условия, т.е. при отсъствие на държавна намеса. От значение е единствено въздействието на мярката върху предприятието, а не причината или целта на държавната намеса. Налице е предимство всеки път, когато финансовото положение на предприятието се е подобрява в резултат на държавната намеса.

(112) Комисията освен това припомня, че „капитал, предоставян пряко или непряко на разположение на предприятие от държавата при обстоятелства, които съответстват на нормални пазарни условия, не може да се счита като държавна помощ“. В настоящия случай, за да се определи дали акционерските вноски предоставят на VFAB предимство, което то не би получило при нормални пазарни условия, Комисията трябва да сравни поведението на публичните органи, осигуряващи вливанията на капитал, с това на ОУПИ, воден от перспективата за дългосрочна рентабилност.

(113) Оценката следва да не отчита положителните последици за икономиката на региона, където се намира летището, тъй като Съдът изясни, че въпросът, който е важен за прилагане на принципа на ОУПИ е дали „дали при сходни обстоятелства един частен акционер, като се вземат предвид предвидимата възвращаемост и като се оставят настрана всички съображения от социален характер и съображенията, свързани с регионалната политика и конкретния отрасъл, би записал този капитал“.

(114) В делото *Stardust Marine* Съдът постанови, че „[…] за да се установи дали държавата е действала като далновиден инвеститор, извършващ дейност в условията на пазарна икономика, е необходимо случаят да се постави в контекста на периода, в който са били предприети мерките за финансова подкрепа, за да се оцени икономическата рационалност на поведението на държавата и по този начин да се избегне евентуална оценка на базата на последваща ситуация“. Освен това Съдът заяви по делото *EDF*, че „[…] икономически оценки, направени след предоставяне на посоченото предимство, установяване впоследствие на реалната рентабилност на направената от съответната държава членка инвестиция или по-късни обосновки на избора на действително възприетия способ не са достатъчни, за да се докаже, че тази държава членка е взела в качеството си на акционер такова решение предварително или едновременно с предоставянето на предимството“ ([28]).

(115) За да бъде в състояние да приложи принципа на ОУПИ, Комисията трябва проследи случая във времето, когато е било взето всяко решение за предоставяне на публични средства на VFAB. Комисията трябва също така да основе своята оценка на информацията и предположенията, които са били на разположение на съответните местни органи по времето, когато е взето решението за условията за финансиране на разглежданите мерки относно инфраструктурата.

(116) В решението за откриване на процедурата Комисията очерта своя предварителен анализ на доводите защо акционерните вноски за VFAB представляват предимство за фирмата, и по-специално защо принципът на ОУПИ не е спазен.

(117) На първо място, Комисията отбеляза, че VFAB е генерирало значителни загуби в продължение на повече от 10 години. И наистина, още по времето на първата акционерна вноска през 2003 г. VFAB вече е реализирало системни загуби за поне пета поредна година (според информацията на разположение на Комисията). Тези загуби са продължили без прекъсване през целия период, обхванат от разследването, така че към момента на внасяне на всяка акционерна вноска VFAB все още е било губещо. При тези обстоятелства Комисията счита, че е много малко вероятно един частен инвеститор да бъде склонен да предостави капиталови инжекции от общо 194 милиона крони (около 21,4 милиона евро) за покриване на тези загуби. Тъй като VFAB е изцяло притежавано от държавата по време на целия период, не съществуват частни собственици, с които може да се направи сравнение. Съответствието с принципа на ОУПИ при тези обстоятелства би могло да се докаже единствено въз основа на стабилни дългосрочни перспективи за рентабилност на VFAB.

(118) Преди решението за откриване на процедурата шведските органи твърдяха, че акционерните вноски са били направени въз основа на финансов анализ, подобен на направените от частния собственик на летището Скавста (вж. параграф 52 от решението за откриване на процедурата). Въпреки това, както вече бе отбелязано в решението за откриване на процедурата, Швеция не предостави конкретна информация, показваща че собствениците на Скавста биха предоставили капитал при обстоятелства, сходни на летище Västerås, и също съпоставимостта бе малко вероятна, защото Скавста има десет пъти повече пътници от Västerås. В хода на официалното разследване по този въпрос не бяха представени допълнителни доказателства.

([28]) Решение от 5 юни 2012 г. по дело *Комисия/Electricité de France (EDF)*, C-124/10 P, все още непубликувано, точка 84.

(119) Преди решението за откриване на процедурата шведските органи представиха много ограничени доказателства, които да потвърдят, че град Вестерос и LFV Holding са действали като нормални инвеститори в условията на пазарна икономика, когато са предоставили капитала. Както е отбелязано в решението за откриване, има индикации, че SCAA е извършил някакъв вид анализ на пазара, преди придобиването на акции във VFAB през 2000 г. Според предвижданията, въз основа на които е извършено придобиването, броят на пътниците на летище Västerås е щяло да нарасне от 120 000 през 1999 г. до 600 000 в рамките на 8 години, което би довело до устойчива печалба в размер на 7—10 милиона крони годишно. Според оценките VFAB е щяло да достигне прага на рентабилност през 2003 г. с пътникопоток от 400 000 души.

(120) Тези предположения обаче изглеждат твърде оптимистични, както е посочено в решението за откриване, с оглед на предишните резултати на летище Västerås и няма предоставени допълнителни доказателства в подкрепа на надеждността на тези предвиждания (в действителност, както е описано в таблица 1 по-горе, пътникопотокът е намалял, вместо да се увеличи петкратно). В края на 2006 г. LFV Holding AB продава своя дял обратно на град Вестерос за 1 SEK. Според предоставената от шведските органи информация причината е, че SCAA не е бил готов да продължи да предоставя акционерни вноски като покритие на загубите за VFAB.

(121) Освен това Комисията отбелязва, че според коментарите на VFAB, представени в хода на разследването, целта на акционерните вноски от град Вестерос и LFV холдинг е била„да бъдат покрити загубите, възникнали при дейността на VFAB“ ([29]). VFAB твърди, че повечето от тези дейности са нестопански, и счита, че въпросът дали акционерните вноски са в съответствие с принципа на ОУПИ трябва да се оценява само по отношение на възвращаемостта на споразуменията с търговските авиокомпании, което по мнение на VFAB е единствената част от летищните дейности, които са стопански по характер. Тъй като тези споразумения постепенно водят до рентабилност, VFAB твърди, че акционерните вноски са в съответствие с принципа на ОУПИ.

(122) Швеция не е оспорила тези коментари.

(123) Комисията, на първо място, въз основа на посочените по-горе причини, не приема твърдението на VFAB, че летищните дейности в основната си част са били с нестопански характер и че съответствието на акционерните вноски с принципа на ОУПИ следва да се оценява само по отношение на възвращаемостта на споразуменията на VFAB с търговски авиокомпании. VFAB е предприятие и от гледна точка на акционерите съответствието с принципа на ОУПИ следва да се оценява с оглед на финансовия резултат на VFAB като цяло. Във всеки случай VFAB не е представило обосновани цифри, които биха позволили да се направи разграничение между стопански и нестопански дейности.

(124) По отношение на перспективите резултатите на VFAB да осигурят възвръщаемост на акционерните вноски, която би била приемлива за частен оператор, Комисията отбелязва, че нито Швеция, нито заинтересованите страни са представили някаква информация в хода на разследването, която да промени предварителните констатации на Комисията, че акционерните вноски не са съвместими с принципа на ОУПИ.

(125) Действително не са представени доказателства, които да допълнят твърде ограничените сведения, внесени преди откриването на процедурата, и които да докажат, че въпреки силните индикации *prima facie* за обратното (както е обобщено в съображения 119—121) акционерните вноски са били предоставени въз основа на обосновани предположения за възвращаемост, която би била приемлива за ОУПИ в подобна ситуация.

(126) Напротив, Комисията констатира, че предварителните ѝ заключения са потвърдени от собствените твърдения на VFAB (вж. съображение 121), които Швеция не е оспорила, че акционерните вноски не са предоставени с цел получаване на печалба, която би била приемлива за ОУПИ, а с цел покриване на загубите, които се генерират непрекъснато чрез дейността на VFAB. Такова непрекъснато покриване на загубите без никакви ясни и надеждни перспективи за подобряване на резултатите от дейността на фирмата, водещо до приемлива възвращаемост, не би било приемливо за ОУПИ.

(127) Швеция не е представила никаква информация в отговор на съмненията, изразени в решенията за откриване, във връзка по-специално с много оптимистичните прогнози, които, както се твърди, са направени преди първите акционерни вноски, нито е представила доказателства, че следващите вноски са направени въз основа на някакъв вид оценка на бъдещата възвращаемост, вместо просто на покриване на загубите.

([29]) Мнение на VFAB от 16 юли 2012 г., точка 3.3.

Заключение

(128) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че ОУПИ не би предоставил акционерните вноски. Доказателствата, предоставени от държавата членка, не потвърждават, че когато са извършени тези вноски, е била направена оценка, която би била приемлива за ОУПИ, а по-скоро че акционерните вноски са били предназначени за покриване на загубите на VFAB на постоянна основа, без никаква връзка с резултатите от дейността на дружеството. Следователно акционерните вноски предоставят икономическо предимство за VFAB, което то не би получило при нормални пазарни условия.

7.1.1.4. *Избирателност*

(129) За да попада в приложното поле на член 107, параграф 1 от ДФЕС, една държавна мярка трябва да поставя в по-благоприятно положение „определени предприятия или производството на някои стоки“. Следователно само онези мерки, които поставя в по-благоприятно положение предприятия по избирателен начин, са обхванати от понятието за държавна помощ.

(130) В разглеждания случай акционерните вноски облагодетелстват само VFAB и следователно те са безспорно избирателни по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.1.1.5. *Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията*

(131) Когато предоставена от държава членка помощ укрепва положението на дадено предприятие в сравнение с други предприятия, които се конкурират в областта на търговията в рамките на Съюза, тези предприятия трябва да се считат за засегнати от въпросната помощ ([30]). Икономическото предимство, предоставено от акционерните вноски за VAFB, е укрепило неговото икономическо положение, тъй като летищният оператор е бил в състояние да продължи дейността си, без да поема всички присъщи разходи.

(132) Както беше обяснено по-горе, експлоатацията на летище е стопанска дейност. Конкуренция съществува, от една страна, между летищата за привличане на авиокомпании и съответния въздушен трафик (пътнически и товарен) и, от друга страна, между операторите на летища, които могат да се конкурират помежду си, за да им бъде поверено управлението на дадено летище. Освен това, по-специално по отношение на нискотарифните превозвачи и чартърните оператори, летищата, които не се намират в същите региони на обслужване, и се намират дори в различни държави членки, също могат да се конкурират помежду си за привличане на тези авиокомпании.

(133) Както е посочено в точка 40 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. и потвърдено още веднъж в точка 45 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., дори малките летища не могат да бъдат изключени от приложното поле на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Освен това в точка 45 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. изрично се посочва, че дори фактът, че „относително малко предприятие получава публичното финансиране, не може автоматично да изключи възможността търговията между държавите членки да бъде засегната“.

(134) Летище Västerås е обслужвало между 113 626 и 242 376 пътници годишно в периода, обхванат от официалното разследване, а в момента обслужва около 273 000 пътници годишно (данни за 2013 г.). Значителен дял от въздушния трафик произхожда от други държави членки и международни полети са се осъществявали и се осъществяват от Västerås до дестинации като Лондон-Станстед, Аликанте и Малага. Налага се изводът, че VFAB функционира в условията на пазар, отворен за конкуренция в европейски мащаб.

(135) В контекста на тези факти следва да се приеме, че публичното финансиране за VFAB нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и има най-малко потенциално въздействие върху търговията.

7.1.1.6. *Заключение*

(136) В светлината на гореизложените съображения Комисията констатира, че публичното финансиране, отпуснато на VFAB под формата на акционерни вноски между 2003 г. и 2010 г. (мярка 1), представлява държавна помощ по смисъла на член 107 от ДФЕС.

7.1.1.7. *Правомерност на мярката*

(137) В съответствие с член 108, параграф 3 от ДФЕС държавите членки трябва да уведомяват относно всякакви планове за предоставянето или изменението на държавна помощ и не могат да започнат прилагането на предложените мерки, докато процедурата по уведомяване не доведе до постановяването на окончателно решение.

([30]) Решение от 30 април 1998 г. по дело *Het Vlaamse Gewest/Комисия* (T-214/95, Recueil, стр. II-717).

(138) Тъй като средствата вече са били предоставени на разположение на VFAB, Комисията счита, че Швеция не е спазила забраната на член 108, параграф 3 от ДФЕС.

7.1.2. **Съвместимост**

7.1.2.1. *Приложимост на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. и 2005 г.*

(139) Член 107, параграф 3 от ДФЕС предвижда някои изключения от общото правило, посочено в член 107, параграф 1 от ДФЕС, че държавната помощ е несъвместима с вътрешния пазар. Въпросната помощ може да бъде оценявана въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, който постановява, че: „помощите, които имат за цел да улеснят развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес“, могат да се приемат за съвместими с вътрешния пазар.

(140) В тази връзка Насоките за въздухоплаването от 2014 г. осигуряват рамка за оценяване на това дали помощта за летищата може да бъде обявена за съвместима съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

(141) Според Насоките за въздухоплаването от 2014 г., в случай че незаконосъобразна инвестиционна помощ е отпусната преди 4 април 2014 г., Комисията ще прилага правилата за съвместимост в сила по времето, когато е била отпусната незаконосъобразната инвестиционна помощ.

(142) В съответствие с Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Комисията счита, че разпоредбите на нейното известие за определяне на приложимите правила при оценка на незаконосъобразната държавна помощ не трябва да се прилагат за нерешени дела за незаконосъобразна оперативна помощ за летищата, отпусната преди 4 април 2014 г. Вместо това Комисията ще прилага принципите, определени в Насоките за въздухоплаването от 2014 г., по отношение на всички случаи на оперативна помощ (помощи в процес на уведомяване и неправомерни помощи, за които не е подадено уведомление) за летища дори когато помощта е била предоставена преди 4 април 2014 г. и преди началото на преходния период.

(143) Комисията вече е заключила в съображения 136—138, че акционерните вноски представляват неправомерна държавна помощ, предоставена преди 4 април 2014 г.

7.1.2.2. *Разграничение между инвестиционна и оперативна помощ*

(144) С оглед на разпоредбите на Насоките за въздухоплаването от 2014 г., посочен по-горе, Комисията трябва да определи дали въпросната мярка представлява неправомерна инвестиционна или оперативна помощ.

(145) Съгласно точка 25, буква с) от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. инвестиционна помощ се определя като „помощ за финансирането на дълготрайни капиталови активи, по-конкретно за покриване на недостига на финансиране на капиталови разходи“. Освен това, в съответствие с точка 25, буква с) от Насоките инвестиционната помощ може да се отнася както за авансово плащане (тоест за покриване на първоначални инвестиционни разходи), така и за помощ, изплатена под формата на периодични вноски (за покриване на капиталовите разходи, изразени в годишна амортизация и разходи за финансиране).

(146) Оперативната помощ, от друга страна, се отнася до покриването на всички или част от оперативните разходи на дадено летище, определяни като основните разходи за предоставяне на „летищни услуги, включително категории като разходите за персонал, услугите, поверени на външен изпълнител, комуникациите, управлението на отпадъци, енергията, поддръжката, наемите и администрацията и др., но от тях се изключват капиталовите разходи, подкрепата за търговска реализация и други стимули, предоставени на авиокомпаниите от летището, както и разходите за дейности, свързани с изпълнението на задача на публичната власт“.

(147) В контекста на тези определения може да се счита, че акционерните вноски, които са били използвани за покриване на оперативните загуби на VFAB на постоянна основа, отговарят на условията за оперативна помощ в полза на VFAB.

7.1.2.3. *Съвместимост на оперативната помощ по смисъла на Насоките за въздухоплаването от 2014 г.*

(148) В раздел 5.1. от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. са установени критериите, които Комисията ще прилага при оценката на съвместимостта на оперативна помощ с вътрешния пазар в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС. Следва да се отбележи, че съгласно точка 172 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Комисията ще прилага тези критерии по отношение на всички случаи на оперативна помощ, включително помощи в процес на уведомяване и неправомерни помощи, за които не е подадено уведомление.

(149) Съгласно точка 137 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. неправомерна оперативна помощ, отпусната преди началото на преходния период (включително помощта, изплатена преди 4 април 2014 г.), може да бъде обявена за съвместима до пълния размер на непокритите оперативни разходи, стига да са спазени следните условия:

(150) Принос за ясно определена цел от общ интерес (точки 113 и 114 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.). Това условие е изпълнено, наред с другото, ако помощта увеличава мобилността на гражданите на ЕС и свързаността на регионите чрез създаване места за достъп до вътрешни за Съюза полети или улеснява регионалното развитие. Увеличаването на броя на нерентабилните летища не допринася обаче за постигането на цел от общ интерес.

(151) Необходимост от държавна намеса (точки 116—118 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.). Помощта следва да бъде насочена към ситуации, в които тя може да доведе до съществено подобрение, което не може да бъде постигнато от самия пазар. В този смисъл Комисията е отбелязала, че в сравнение с по-големите европейски летища по-малките летища в Съюза често са изправени пред по-неблагоприятни условия, когато разработват своите услуги и привличат частно финансиране. Поради това при настоящите пазарни условия по-малките летища могат да изпитват затруднения да осигурят финансиране за своята дейност без публични средства.

(152) Поради това Комисията счита при настоящите пазарни условия, че:

— летищата с годишен пътникопоток до 200 000 пътници могат да не са в състояние да покриват своите оперативни разходи в голяма степен,

— летищата с годишен пътникопоток между 200 000 и 700 000 пътници могат да не са в състояние да покриват своите оперативни разходи в значителна степен,

— летищата с годишен пътникопоток от 700 000 до 1 милион пътници по принцип следва да са в състояние да покриват своите оперативни разходи в по-голяма степен, и

— летищата с годишен пътникопоток от 1 до 3 милиона пътници като цяло следва да са в състояние да покриват повечето от своите оперативни разходи.

(153) Целесъобразност на държавната помощ като инструмент на политиката (точка 120 от Насоките за въздухоплаването) Държавите членки трябва да докажат, че помощта е подходяща за постигането на преследваната цел или за решаването на проблемите, за което е предназначена помощта. Мярка за помощ няма да се счита за съвместима с вътрешния пазар, ако същата цел може да се постигне с други инструменти на политиката или инструменти за помощ, които нарушават конкуренцията в по-слаба степен.

(154) Наличие на стимулиращ ефект (точка 124 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.). Това условие е изпълнено, когато при липса на оперативна помощ и предвид на вероятното наличие на инвестиционна помощ и равнището на пътникопотока, има вероятност стопанската дейност на съответното летище значително да намалее.

(155) Пропорционалност на размера на помощта, т.е. помощ, ограничена точно до необходимия минимум (точка 125 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.). За да бъде пропорционална, оперативната помощ за летища следва да бъде ограничена до минимума, необходим за осъществяването на подпомаганата дейност.

(156) Избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията (точка 131 от Насоките за въздухоплаването). Когато оценява съвместимостта на оперативната помощ, Комисията ще вземе предвид нарушенията на конкуренцията и въздействието върху търговията. Когато летище се намира в същия регион на обслужване като летище със свободен капацитет, в бизнес плана, основаващ се на разумни прогнози за превоза на пътници и товари, трябва да бъде определено вероятното въздействие върху превоза на пътници и товари на другите летища, намиращи се в тази зона на обслужване.

7.1.2.4. *Оценка на съвместимостта на мярка 1*

Принос за ясно определена цел от общ интерес

(157) Оперативната помощ, предоставена на VFAB, е послужила, за да се запази летището в експлоатация и да му бъде дадена възможност да поддържа редовни въздушни линии в страната, както и в международен план.

(158) Вестерос е петият по големина град в Швеция по брой на населението. Той се намира в гъсто населен и икономически просперираш район в централна Швеция. Още през 1999 г. е имало 450 000 жители, т.е. около 5,5 % от общото население на страната, в радиус от 45 минути път от летището. В рамките на региона на обслужване на летището, определен от 1 час време за път, има 1 милион жители. Според оценки на шведските въздухоплавателни органи през 2000 г. около 59 % от пътниците, пътуващи от летища в централната област на Швеция (Mälardalsregionen), са жители на региона.

(159) Въпреки това най-близките летища са разположени на повече от 100 километра или повече от един час път с автомобил (с изключение на Брома, което е на 59 минути път с кола). Като предлага полети както на вътрешния пазар (поне до 2006 г.), така и до дестинации в рамките на ЕС (например Осло, Копенхаген, Лондон), летището е допринесло за повишаване на мобилността на гражданите на ЕС и повишена достъпност чрез създаване на места на достъп за полети в рамките на Съюза с централно местоположение в гъсто населен район. Тези места на достъп допълват офертата на други летища, разположени в периферията на региона на обслужване (Брома и Арланда), тъй като те осигуряват самолетни връзки в рамките на удобен периметър за придвижване въз основа главно на бизнес модел (нискотарифни превозвачи), който се различава от прилагания от Брома и Арланда. Комисията също така отбелязва, че по данни на град Вестерос летище Västerås е допринесло пряко и косвено за поддържане на 180 работни места във Вестерос.

(160) Заключението на Комисията е, че оперативната помощ е послужила за подобряване на достъпността между региона на Вестерос и други части на Швеция и ЕС и че оперативната помощ е допринесла за ясно определена цел от общ интерес.

Необходимост от държавна намеса

(161) Както е посочено в точка 118 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., Комисията счита, че при настоящите пазарни условия поради високите постоянни разходи необходимостта от публично финансиране на оперативните разходи ще бъде различна в зависимост от големината на летището и обикновено е пропорционално по-голяма за по-малките летища. Комисията счита, че при настоящите пазарни условия относителната финансова жизнеспособност на летищата може да бъде определена по отношение на мащаба. Комисията счита, че летища с пътникопоток до 200 000 пътници годишно могат да не са в състояние да покриват оперативните си разходи в голяма степен и че летища с годишен пътникопоток между 200 000 и 700 000 пътници могат да не са в състояние да покриват оперативните си разходи в значителна степен.

(162) Както е посочено в съображение 20 по-горе, VFAB не е било в състояние да покрива своите оперативни разходи поне от 1999 г. нататък, както и през целия период, предмет на оценка.

(163) Комисията отбелязва, че в периода, обхванат от разследването, броят на пътниците е бил под 200 000 годишно с изключение на 2004 г. (242 376 пътници) и 2005 г. (221 422 пътници), когато този брой все още остава под 300 000.

(164) Комисията констатира, че VFAB не е било в състояние да покрива своите оперативни разходи в голяма или поне в значителна степен и поради това е съществувала необходимост от държавна намеса.

Целесъобразност на мярката за помощ

(165) В настоящия случай дейността на летище Västerås е била застрашена от неспособността му да покрива своите оперативни разходи.

(166) Предвид естеството на този проблем Комисията счита, че няма друга мярка на политиката, която би позволила на летището да продължи дейността си. Оперативната помощ се ограничава до размера на непокритите оперативни загуби и е била ограничена до необходимия минимум, тъй като компенсира само действително реализираните загуби. Следователно компенсирането на загубите е ограничено до минимум и не осигурява никакви печалби.

(167) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че мярката е подходящо средство за постигане на желаната цел от общ интерес.

Стимулиращ ефект

(168) Оперативната помощ, предоставена в миналото, е послужила за запазване на дейността на летището. Без помощта летището би прекратило дейността си и не би било в състояние да допринася за местната достъпност. Размерът на помощта е бил ограничен до размера на действителните оперативни загуби, тъй като тя компенсирала само непокритите загуби от дейността.

(169) С оглед на това Комисията приема, че мярката за помощ има стимулиращ ефект.

Пропорционалност на размера на помощта (ограничаване на помощта до необходимия минимум)

(170) Оперативната помощ трябва да бъде ограничена до минимума, необходим за осъществяването на подпомаганата дейност.

(171) В конкретния случай размерът на помощта никога не е надхвърлял размера на непокритите оперативни загуби. Поради това Комисията счита, че оперативната помощ е била пропорционална и ограничена до минимума, необходим за осъществяването на подпомаганата дейност.

Избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията

(172) Комисията отбелязва, че само едно летище е разположено в региона на обслужване на летище Västerås, както е определено в точка 25, параграф 12 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Освен това непосредствено извън региона на обслужване се намира летище Арланда.

(173) По отношение на това летище — Брома — обаче Комисията, първо, отбелязва, че то се намира в най-крайната точка на региона на обслужване на летище Västerås (59 минути път с кола), което вероятно намалява възможността за отрицателни ефекти на помощта.

(174) Освен това Комисията отбелязва, че бизнес моделите на летищата Västerås и Брома са съвсем различни. По време на периода, обхванат от разследването, Västerås е ясно ориентирано към нискотарифните превозвачи чрез изграждането на своите отношения с Ryanair и постепенното премахване на вътрешните полети. Профилът на Брома, напротив, е оформен от вътрешни полети, които обслужват централната част от региона на Стокхолм, в съчетание с някои международни дестинации (например Брюксел, Хелзинки) с традиционните авиокомпании и развитието на Брома (измерено в брой пътници) е много силно по време на периода, обхванат от разследването, започвайки от 981 256 пътници през 2000 г. и достигайки 2 037 382 пътници през 2010 г. ([31]). Освен това, що се отнася до Арланда, Комисията отбелязва, че то се намира извън приетия регион на обслужване на летище Västerås, което намалява потенциалните отрицателни ефекти от помощта. Във всеки случай по отношение на Брома вероятността за такива отрицателни ефекти намалява допълнително поради факта, че Арланда също е прилагало бизнес модел, съвсем различен от този на Västerås. Наистина Арланда, което е основното летище на столичния район, предлага голям брой вътрешни и международни дестинации, обслужвани от традиционните авиокомпании. И накрая, скромният мащаб на трафика на летище Västerås означава, че е много малко вероятно ефектът на помощта да окаже съществено въздействие върху дейността на Арланда, което е най-голямото летище в Швеция. ([32])

(175) Ето защо е много малко вероятно помощта за летище Västerås да доведе до ненужно дублиране или до отклоняване на стопанска дейност от Брома или Арланда.

(176) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че неоправданите отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки са ограничени.

Заключение

(177) Комисията констатира, че оперативната помощ, отпусната на VFAB чрез акционерните вноски, предоставени между 2003 г. и 2010 г. (мярка 1), е съвместима с вътрешния пазар.

7.2. МЯРКА 2: ПРЕДПОЛАГАЕМИЯТ ЗАНИЖЕН НАЕМ, ПЛАЩАН ОТ VFAB НА VÄSTERÅS FLYGFASTIGHETER AB ЗА ИЗПОЛЗВАНЕТО НА ЛЕТИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

(178) В решението за откриване на процедурата ([33]) Комисията посочва, че има индикации, че наемът може да е под пазарната цена. Това заключение е изведено по същество от едно твърдение в този смисъл във вътрешен документ на град Вестерос. Впоследствие Комисията поиска от шведските органи да дадат мнение относно тези индикации, както и относно изчисления пазарен наем. Независимо от това, въз основа на наличните индикации Комисията изрази предварително становище, че наемът е предоставил на VFAB предимство.

(179) Швеция и VFAB оспорват твърдението, че наемът е определен под пазарните стойности в периода между 2003 г. и 2010 г. В отговор на искането за разяснения, направено в решението за откриване на процедурата, те заявяват, че твърдението в документ, изготвен за съвета на град Вестерос, на което е направено позоваване в решението за откриване, и което позволява да се предположи, че наемът е под пазарните стойности, не се основава на някакви данни или конкретни обяснения, а е твърдение, което не е подкрепено с доказателства. Следователно Швеция и VFAB не са в състояние да дадат мнение по него по същество. Вместо това те твърдят, че всяка оценка на пазарния наем следва да бъде направена, като се отчете фактът, че съгласно приложимата нормативна уредба относно териториалното устройство имотът може да се използва само за летищни услуги и предвид много ниската рентабилност на операциите въпросният наем изглежда, че отговаря на пазарните стойности. Освен това в договора за наем е предвидено, че наемът ще се коригира, ако бъдат направени нови инвестиции.

([31]) Източник: www.transportstyrelsen.se
([32]) Като илюстрация, Arlanda има 18 263 926 пътници през 2000 г. (и 16 948 127 през 2010 г.) (източник: www.transportstyrelsen.se).
([33]) Вж. съображения 62 и 62 от решението за откриване на процедурата.

(180) При всички случаи, Швеция и VFAB твърдят, че наемът е свободно определен от VFAB въз основа на чисто търговски съображения и че Комисията не е успяла да докаже, че решението за определяне на наема за VFAB може да бъде приписано на държавата.

(181) В тази връзка Комисията отбелязва аргументите на Швеция и VFAB, че ниската (в действителност отрицателна) рентабилност на летищните дейности във Västerås оказва въздействие върху размера на наема, който може да се налага.

(182) Нито една друга трета страна не е представила мнение по този въпрос. При официалното разследване не бе получена някаква информация, която да позволи да се потвърди, че наемът, плащан от VFAB, е бил по-нисък от този, който един частен наемодател би могъл да наложи при сходни обстоятелства. Поради това твърдението, на което е направено позоваване в решението за откриване на процедурата, не бе подкрепено с допълнителни доводи. При тези обстоятелства Комисията констатира, че няма доказателства, които да потвърдят предварителните индикации за наличие на предимство, предоставено на VFAB. Комисията не може да направи заключение, че е предоставена държавна помощ, въз основа на твърдения, които не са подкрепени с доказателства.

(183) Поради това Комисията заключава, че мярка 2 — наемът, плащан от VFAB на Västerås Flygfastigheter AB (мярка 2) за използване на летищната инфраструктура — не представлява държавна помощ.

7.3. МЯРКА 3: ОПЕРАТИВНАТА ПОМОЩ, ПРЕДОСТАВЕНА ПО ЛИНИЯ НА СХЕМАТА ЗА МЕСТНИТЕ ЛЕТИЩА ПРЕЗ ПЕРИОДА 2001—2010 Г.

(184) Шведските органи представиха обяснения относно помощта, предоставена от държавата по линия на схемата за местните летища през периода, обхванат от разследването, т.е. 2001—2010 г. Схемата е допълнително изменена през 2011 г. ([34]).

(185) Въпреки че има известни различия в правното основание на схемата за съответния период, основните характеристики на схемата остават непроменени. Считано от 2007 г., правното основание за помощта е Наредба (2006:1577) относно оперативната помощ за летища, които не са държавна собственост. През 2005 г. общият бюджет на помощта е 103 милиона крони, като тя е предоставена на 22 летища в Швеция. През периода, когато държавата е притежавала 40 % от акциите във VFAB чрез LFH Holding, оперативната помощ е намалена съответно с 40 %.

(186) Целта на схемата е насърчаване на регионалното развитие и свързаността между регионите въз основа на цялостната отговорност на правителството за националната транспортна мрежа и инфраструктурата на въздушния транспорт в частност.

(187) Допустими за получаване на помощ са били всички летища с редовен въздушен трафик, независимо от формата им на собственост (но при оценяването на необходимостта от помощ се вземат под внимание целите на регионалното развитие, измерени като разстояние до три големи национални летища). Летището обаче е губило своето право на помощ, веднага след като то достигне обем на трафик (определян обикновено като 300 000 пътници на година), при който се счита, че има добри перспективи за рентабилност. Считано от 1 януари 2007 г., допустимостта за помощ е допълнително ограничена, когато от схемата са изключени летища, от които до Стокхолм може да се стигне за не повече от два часа с обществен сухопътен транспорт.

(188) По отношение на интензитета на помощта, помощта за отделно летище не може да надвишава оперативните загуби на летището. Освен това Швеция поясни, че първоначалното намерение е било помощта да покрива средно 75 % от оперативните загуби, но на практика рядко е надвишавала средно 50 %.

(189) Последната година, през която на летище Västerås е платена помощ по линия на тази схема, е 2006 г.

7.3.1. **Наличие на помощ**

(190) Швеция признава, че схемата представлява държавна помощ. Комисията отбелязва в решението за откриване на процедурата, че критериите на член 107 от TFEU са изпълнени.

(191) Схемата е очевидно финансирана с държавни ресурси, тъй като се финансира главно от общия бюджет и в по-малка степен от бюджета на SCAA, който е централна правителствена агенция, създадена със закон. Помощта освен това може да бъде приписана на държавата, тъй като схемата се прилага последователно от SCAA (1999—2005 г.), Органа за гражданско въздухоплаване (2005—2010 г.) и Шведската агенция по транспорта (от 2010 г.), която е негов приемник. Всички те са държавни органи, създадени и регулирани със закон.

([34]) Настоящото решение обхваща въпросната схема до 2010 г.

(192) Схемата очевидно предоставя предимство на своите получатели, тъй като те са освободени от оперативни загуби, които в противен случай биха понесли в хода на своята стопанска дейност. Помощта, която се отпуска под формата на безвъзмездни средства, не се дава от държавата с цел търсене на възвращаемост на нейните средства. Това предимство е избирателно, тъй като се дава само на летища, които не са държавна собственост и които отговарят на критериите за допустимост. Накрая, предимството е в състояние да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки, тъй като съществува конкуренция между летищата в рамките на Съюза.

7.3.2. **Правомерност на мярката**

(193) В съответствие с член 108, параграф 3 от ДФЕС държавите членки трябва да уведомяват относно всякакви планове за предоставянето или изменението на държавна помощ и не могат да започнат прилагането на предложените мерки, докато процедурата по уведомяване не доведе до постановяването на окончателно решение.

(194) Тъй като средствата вече са били предоставени, Комисията счита, че Швеция не е спазила забраната на член 108, параграф 3 от ДФЕС. Следователно схемата е неправомерна, тъй като Комисията не е уведомена за нея.

7.3.3. **Съвместимост на помощта**

(195) Както е обяснено в съображения 137—141, разпоредбите на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. се прилагат към нерешени дела за неправомерна оперативна помощ за летища, отпусната преди 4 април 2014 г.

(196) Схемата представлява оперативна помощ в съответствие с принципите на Насоките, тъй като нейната цел е именно да компенсира недостига на оперативно финансиране на летищата, т.е. разликата между приходите на летището и оперативните разходи на летището ([35]).

(197) Схемата, предмет на настоящата официална процедура по разследване, също е въведена преди 4 април 2014 г.

(198) Поради това Комисията ще направи оценка на съвместимостта на мярка 3 в съответствие с разпоредбите за съвместимост на оперативната помощ в Насоките за въздухоплаването от 2014 г., обяснени по-подробно в съображения 147—154.

7.3.3.1. *Принос за ясно определена цел от общ интерес*

(199) Целта на схемата е насърчаване на регионалното развитие и свързаността между регионите въз основа на цялостната отговорност на правителството за националната транспортна мрежа и инфраструктурата на въздушния транспорт в частност.

(200) Схемата свежда риска от дублиране до минимум чрез насочеността си към малки летища в райони със слаба свързаност. В допълнение схемата изрично изключва летища, разположени в близост до най-големите летища в страната (Арланда, Ландветер и Стуруп).

(201) Размерът на страната, ниската гъстота на населението и често трудните условия на шофиране също така намаляват риска от дублиране в редките случаи, когато две летища, ползващи се от помощта, може да са разположени по-близо едно до друго от индикативните разстояния, посочени в точка 136 от Насоките. Поради това Комисията заключава, че схемата е допринесла за ясно определена цел от общ интерес.

7.3.3.2. *Необходимост от държавна намеса*

(202) Както е обяснено по-горе, летищата спират да отговарят на условията по схемата, когато се счита, че за тях има обосновани изгледи за постигане на рентабилност, което обичайно става при около 300 000 пътници годишно. Това е един консервативен подход, който гарантира, че помощта се отпуска само когато е налице необходимост от държавна намеса, за да се осигури функционирането на летището.

(203) Комисията счита, че при настоящите пазарни условия летища с пътникопоток от 200 000 пътници годишно могат да не са в състояние да покриват оперативните си разходи в голяма степен и че летища с годишен пътникопоток между 200 000 и 700 000 пътници могат да не са в състояние да покриват оперативните си разходи в значителна степен.

(204) Като прилага тези категории към летищата, обхванати от схемата, Комисията отбелязва следното.

([35]) Както е определено в точка 21 от Насоките.

(205) По-голямата част от летищата, обхванати от мярка 3, са много малки. В действителност от 29-те летища, които са получили помощ в периода между 1999 г. и 2007 г., 24 са имали — като най-добър резултат — почти 200 000 пътници годишно. От тях 21 са имали под 100 000, а 16 под 50 000 пътници годишно.

(206) Само три (Кришанстад, Västerås и Векшьо) са имали — като най-добър резултат за периода — повече от 200 000, но все пак по-малко от 300 000 пътници (като най-ниските числа на пътниците през периода са съответно 62 639, 107 565 и 154 755). Както бе посочено по-горе, Västerås не е получавало помощ по мярка 3 след 2006 г.

(207) От останалите две летища най-голямото през периода е Скавста (най-много 1 994 512 и най-малко 240 233 пътници). Това летище обаче не получава повече помощ след 2004 г., годината, когато то е надхвърлило 1 000 000 пътници за първи път. ([36]) Летището на град Гьотеборг (най-много 743 892 и най-малко 2 972 пътници) е получило помощ само през 2003 г. (304 095 пътници) и 2004 г. (433 935 пътници). ([37])

(208) Въз основа на това Комисията счита, че помощта в рамките на схемата за местните летища е била предоставена, когато това е било необходимо за постигане на целта от общ интерес.

7.3.3.3. *Целесъобразност (точка 120 от Насоките)*

(209) Оперативната помощ е подходящият инструмент за разрешаване на проблемите на летищата, обхванати от схемата, т.е. неспособността им да финансират дейността си.

7.3.3.4. *Стимулиращ ефект (точка 124 от Насоките)*

(210) Както е показано по-горе, като се има предвид нивото на трафика и критериите за допустимост на схемата, е много малко вероятно летищата, обхванати от схемата, да бъдат в състояние да финансират дейностите си сами и по този начин да поддържат желаното ниво на дейност без помощта. Следователно схемата има стимулиращ ефект.

7.3.3.5. *Пропорционалност (точка 125 от насоките)*

(211) Помощта е ограничена до необходимия минимум, тъй като тя никога не е надхвърляла недостига на оперативно финансиране (и като цяло рядко е надвишавала 75 % от него).

7.3.3.6. *Избягване на неоправдано нарушаване на конкуренцията (точка 131 от насоките)*

(212) Летищата, обхванати от мярка 3, обикновено са малки или много малки, разпръснати из цялата страна и имат големи региони на обслужване според континенталните европейски стандарти.

(213) Както е посочено по-горе, принципите на схемата изключват летища, разположени в близост до най-големите летища в страната (Арланда в Стокхолм, Ландветер в Гьотеборг и Стуруп в близост до Малмьо), като по този начин се намалява рискът от евентуални припокривания.

(214) Въпреки че някои летища, обхванати от схемата, в отделни случаи се намират по-близо, отколкото критериите за индикативни разстояния, посочени в точка 136, Комисията припомня, че тези летища са много малки и поради това нарушаването на конкуренцията вероятно би било много ограничено.

7.3.4. **Заключение**

(215) Поради горепосочените причини Комисията счита, че помощта, предоставена по схемата за местните летища през периода 2000—2010 г., е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

7.4. ТВЪРДЯНА ПОМОЩ ЗА RYANAIR И AMS

7.4.1. **Наличие на държавна помощ**

7.4.1.1. *Стопанска дейност и понятие за „предприятие“*

(216) Като предоставят услуги за въздушен транспорт, авиокомпаниите извършват стопанска дейност и поради това представляват предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Съответно трябва да бъде анализирано дали споразуменията между авиокомпаниите и въпросното летище, ако могат да бъдат приписани на държавата и включват прехвърляне на държавни ресурси, са предоставили на първите икономическо предимство.

([36]) От 980 000 пътници през 2003 г. Скавста достига 1 350 000 пътници през 2004 г. Източник: Интернет страницата на летище Скавста, http://www.skavsta.se/bulletin/3/kort-om-skavsta-passagerare.asp.

([37]) Брой на пътниците за 2003 г. и 2004 г. според http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Statistik_och_analys/pass2004.pdf

7.4.1.2. *Държавни ресурси и участие на държавата*

(217) Съдът постановява в споменатото по-горе решение по делото *Stardust Marine*, че ресурсите на предприятие, учредено под режима на частното право, чиито акции в по-голямата си част са публична собственост, представляват държавни ресурси.

(218) Относно възможността за приписване на държавата в решението си по делото *Stardust Marine* Съдът също така постановява, че фактът, че държавата или държавно ведомство е едноличен или мажоритарен собственик на дадено предприятие, не е достатъчен, за да се заключи, че прехвърлянето на ресурси от това предприятие може да бъде приписано на неговите публични акционери. Според Съда, дори ако държавата е в състояние да контролира едно публично предприятие и да упражнява доминиращо влияние върху неговата дейност, не може да има автоматична презумпция, че в конкретен случай действително се упражнява такъв контрол в конкретен случай, тъй като едно публично предприятие може също така да действа с повече или по-малко независимост, според степента на автономията, предоставена му от държавата.

(219) Според Съда показателите за приписване на държавата са:

а) фактът, че въпросното предприятие не е могло да вземе оспореното решение, без да вземе предвид изискванията на публичните органи;

б) фактът, че предприятието е трябвало да вземе предвид директивите, издадени от правителствени органи;

в) интегрирането на публичното предприятие в структурите на публичната администрация;

г) естеството на дейността на публичното предприятие и упражняването ѝ на пазара в нормални условия на конкуренция с частни оператори;

д) правният статут на предприятието;

е) интензивността на надзора, упражняван от публичните органи над управлението на предприятието; и

ж) всеки друг показател, показващ в конкретния случай участие на публичните органи в приемането на мярка, или степента на вероятност те да не участват, като се вземе предвид също обхватът на мярката, съдържанието ѝ или условията, които тя съдържа.

7.4.1.3. *Държавни ресурси*

(220) По време на целия период, предмет на настоящото решение, VFAB е 100 % собственост на държавата, или изцяло на град Вестерос, или съвместно на град Вестерос и LFV Holding, дъщерно дружество на SCAA, публичен орган. Може да се приеме, че държавата, като единствен акционер на VFAB и чрез назначаването на съвета на директорите, има пълен контрол върху VFAB и неговите ресурси. По този начин всяко предимство, предоставено чрез ресурсите на VFAB, е предоставено чрез държавни ресурси.

7.4.1.4. *Приписване на държавата*

(221) Комисията на първо място отбелязва, че според устава на VFAB целта на предприятието е да задоволява нуждите от въздушен транспорт на региона в съответствие с принципите на публичното право, които се прилагат за дейността на местните администрации. По този начин главната цел на дружеството се отнася до цели от общ интерес, като обикновено те са тези, които се преследват от публичните органи, както и до специфичните правни разпоредби, приложими за местните администрации. Освен това, именно град Вестерос (заедно с LFV Holding, когато последният е бил акционер) е този, който назначава съвета на VFAB ([38]).

(222) Освен това решението да се даде мандат на главния изпълнителен директор на VFAB да сключи първоначалното споразумение с Ryanair от 2001 г. е прието от Съвета, съставен от обикновените членове, назначени от град Вестерос ([39]).

(223) Уставът освен това изисква от предприятието да представя всички важни оперативни решения на градския съвет, за да може последният да изрази становище по тях.

(224) От документите, представени по време на официалното разследване, става ясно, че град Вестерос участва пряко в големите търговски решения. По този начин документите сочат, че през 2006 г., когато е изтичало споразумението с LFV Holding за покриване на разходите, градският съвет е обсъдил бъдещата търговска стратегия на VFAB и е

([38]) Вж. например http://www.Västerås.se/politikdemokrati/stadensorganisation/bolag/Sidor/bolag.aspx
([39]) Протокол от заседанието на съвета на директорите на VFAB от 18 октомври 2000 г.

приел изрично решение относно търговската стратегия, която дружеството е трябвало да следва в периода до 2011 г. По този начин публичният орган е участвал пряко в разработването на търговската стратегия на оператора на летището и следователно той трябва да се разглежда като участващ в решенията, взети от последния при изпълнението на тази стратегия.

(225) Въз основа на тези елементи изглежда, че държавата трябва да се разглежда като участваща в търговските решения на VFAB — дружество, което не може да изработи своята пазарна стратегия, независимо от официалните или неофициалните директиви на публичния орган. Следователно Комисията, която отбелязва, че Швеция не оспорва приписването на държавата, счита, че търговските договори на VFAB с Ryanair и AMS съгласно мерки 4 и 5, могат да бъдат приписани на държавата.

7.4.1.5. *Икономическо предимство*

(226) За да се прецени дали едно споразумение между летище държавна собственост и авиокомпания предоставя икономическо предимство на последната, е необходимо да се анализира дали това споразумение е спазвало принципа на ОУПИ. При прилагането на принципа на ОУПИ към споразумение между летище и авиокомпания трябва да се оцени дали, към датата на подписване на споразумението, един благоразумен ОУПИ би очаквал това споразумение да доведе до по-висока печалба, отколкото би била постигната иначе. Тази по-висока печалба трябва да се измери чрез разликата между допълнителните приходи, които се очаква да бъдат генерирани от договора (т.е. разликата между приходите, които биха били постигнати, ако договорът е сключен, и приходите, които биха били постигнати в отсъствието на договора) и допълнителните разходи, които се очаква да бъдат направени в резултат на договора (т.е. разликата между разходите, които биха били направени, ако договорът е сключен, и разходите, които биха възникнали в отсъствието на договора), като генерираните парични потоци се дисконтират с подходящ сконтов процент. Когато оценява споразуменията между летищата и авиокомпаниите, Комисията ще вземе също предвид степента, в която разглежданите споразумения могат да се считат за част от прилагането на цялостната стратегия на летището, за която се очаква да доведе до рентабилност поне в дългосрочен план (точка 66 от Насоките).

(227) В този анализ всички съответни допълнителни приходи и разходи, свързани със сделката, трябва да бъдат взети предвид. Различните елементи (отстъпки от летищните такси, маркетингова помощ, други финансови стимули) не трябва да се оценяват поотделно. Действително, както е посочено в решението по делото *Charleroi*: „В рамките на прилагането на критерия за частния инвеститор една търговска сделка (…) трябва да бъде разглеждана в нейната цялост, за да се провери дали държавната институция и контролираната от нея институция като цяло са имали поведението на пазарно ориентирани икономически субекти. Комисията трябва при оценяването на спорните мерки да вземе предвид всички съответни аспекти на спорната мярка и нейния контекст […]“.

(228) Очакваните допълнителни приходи трябва да включват по-специално приходите от летищни такси, като се вземат предвид отстъпките, както и трафика, който се очаква да бъде генериран в резултат на споразумението, както и приходите от невъздухоплавателни дейности, които се очаква да бъдат генерирани в резултат от допълнителния трафик. Очакваните допълнителни разходи трябва да включват по-специално всички допълнителни оперативни и инвестиционни разходи, които не биха възникнали в отсъствието на споразумението, както и разходите за маркетингова помощ и други финансови стимули.

(229) Комисията също така отбелязва в този контекст, че ценовата диференциация (включително пазарна подкрепа и други стимули) е стандартна бизнес практика. Такива диференцирани ценови политики следва обаче да бъдат оправдани от търговска гледна точка.

Прилагане на принципа за ОУПИ към въпросните споразумения и по-специално с Ryanair

(230) За целите на прилагането на принципа за ОУПИ по този случай е подходящо първо да се оценят следните въпроси:

а) Трябва ли маркетинговото споразумение и договореностите относно летищните такси да се разглеждат заедно за целите на принципа за ОУПИ или, както Ryanair и AMS твърдят, поотделно?

б) Подходящо ли е за целите на прилагането на принципа за ОУПИ сравняването на договореностите, обхванати от официалното разследване, с летищните такси, прилагани от други летища?

(231) Комисията първо ще разгледа тези два въпроса и след това ще приложи принципа за ОУПИ към мерки 4 и 5.

Съвместна оценка на маркетинговите споразумения и договореностите за летищните такси

(232) Комисията счита, че двата вида мерки, обхванати от официалното разследване по този случай, а именно споразумението за летищно обслужване и маркетинговите споразумения, трябва да се оценяват заедно като една мярка. Този подход се отнася до споразумението за летищно обслужване, сключено между VFAB и Ryanair, от една страна, и маркетинговите споразумения между VFAB и Ryanair, както и между VFAB и AMS. Ryanair не оспорва твърдението, че договорът за маркетингови услуги, сключен пряко между Ryanair и VFAB, трябва да се оценява заедно със споразумението за летищните такси. Действително двете споразумения заедно уреждат търговските отношения между VFAB и Ryanair. Според Комисията същото се отнася и за маркетинговото споразумение с AMS поради следните причини.

(233) Има няколко признака, насочващи към факта, че тези договори трябва да се оценяват като една мярка, тъй като са сключени в рамките на една операция.

(234) На първо място, AMS е 100 % дъщерно дружество на Ryanair. Маркетинговият договор е подписан от името на AMS от г-н Едуард Уилсън, който по това време е бил директор на AMS и едновременно с това директор на Ryanair. За целите на прилагането на правилата за държавна помощ AMS и Ryanair се считат за едно предприятие, в смисъл че AMS действа като посредник в интерес на Ryanair и под контрола на Ryanair. За настоящите споразумения това може да бъде изведено и от факта, че в преамбюла на маркетинговото споразумение се посочва „[…] www.ryanair.com, уебсайта на ирландската нискотарифна авиокомпания Ryanair“.

(235) Освен това тези маркетингови споразумения, макар и номинално да са сключени между VFAB и AMS, определено са допълнителни споразумения към споразумението от 2005 г., т.е. към споразумението за летищните такси от 31 януари 2005 г. между VFAB и Ryanair. Това ясно показва, че двете страни не правят разграничение между споразуменията за летищни услуги и споразумението за маркетингови услуги, а ги считат за част от едно единствено търговско споразумение (Комисията също така отбелязва, че въпреки че двете допълнителни споразумения от 1 август номинално са изготвени между VFAB и AMS, те все пак са подписани от името на Ryanair Ltd).

(236) На второ място, маркетинговото споразумение с AMS от 2010 г. посочва в своя първи раздел, озаглавен „Цел на споразумението“, че споразумението е „[…]“. Тази формулировка установява недвусмислено пряка връзка между споразумението за услуги и маркетинговото споразумение, в смисъл че едното не би било сключено без другото. Маркетинговото споразумение се основава на сключването на споразумението за летищни услуги, както и на услугите, предоставяни от Ryanair. Действително в преамбюла се посочва още, че VFAB възнамерява да се насочи към пътници на Ryanair с цел насърчаване на туризма и бизнес възможностите в региона.

(237) На трето място, в преамбюла на маркетинговото споразумение се посочва, че VFAB възнамерява „активно да популяризира Вестманланд и Вестерос като туристическа дестинация за международните въздушни пътници, а също и като атрактивен бизнес център“. Това предполага, че сключването на маркетинговото споразумение има за своя основна и специфична цел популяризирането на летище Västerås (и областта наоколо, Вестманланд) сред потенциалните клиенти на Ryanair.

(238) В заключение, договорът за маркетингови услуги, сключен от VFAB и AMS, е следователно неразделна част от споразуменията за летищни услуги, подписани от Ryanair и VFAB. Горните съображения показват, че без споразуменията за летищни услуги маркетинговите договорите не биха били сключени. Всъщност маркетинговото споразумение изрично посочва, че то се основава на линията за полети на Ryanair Вестерос — Лондон и основно предвижда маркетингови услуги за популяризиране на този маршрут.

(239) Поради тези причини Комисията счита, че е целесъобразно да се анализират съвместно договореностите за летищни услуги между VFAB и Ryanair и маркетинговото споразумение от 1 и 17 август 2010 г., за да се определи дали те представляват мерки за държавна помощ.

Възможността за сравняване на летище Västerås с други европейски летища

(240) Швеция, както и Ryanair, твърдят, че оценката според принципа на ОУПИ трябва да се извършва чрез сравняване на условията на търговските договорености между VFAB от една страна и Ryanair и AMS от друга страна с условията на съпоставими договори на други летища.

(241) Съгласно новите насоки за прилагане на принципа на ОУПИ наличието на помощ за авиокомпания, използваща конкретно летище, може по принцип да бъде изключено, ако цената, фактурирана за летищните услуги, отговаря на пазарната цена или чрез предварителен анализ може да бъде доказано, че споразумението между летището и авиокомпанията ще доведе до допълнителна печалба в полза на летището. Във връзка с първия подход (сравнение с „пазарната цена“) обаче Комисията се съмнява, че към настоящия момент е възможно да бъде определена подходяща референтна стойност, за да се установи реална пазарна цена за услугите, предлагани от летищата. Поради това тя счита, че предварителният анализ на допълнителната печалба е най-уместният критерий за оценка на споразуменията, сключени от летищата с отделни авиокомпании.

(242) Следва да се отбележи, че като цяло прилагането на принципа на ОУПИ на базата на средна цена на други подобни пазари може да се окаже полезно, ако такава цена може да бъде разумно установена или изведена от други пазарни показатели. Този метод обаче не е толкова подходящ в случая на летищните услуги, тъй като структурата на разходите и приходите обикновено се различава съществено при отделните летища. Това е така, защото разходите и приходите зависят от това доколко е разработено летището, от броя на авиокомпаниите, които използват летището, капацитета му по отношение на пътникопотока, състоянието на инфраструктурата и свързаните с нея инвестиции, регулаторната рамка, която може да се различава в отделните държави членки, както и всички други дългове или задължения, поети от летището в миналото.

(243) Освен това, както е видно в настоящия случай, търговските практики между летищата и авиокомпаниите не винаги се основават единствено на публикувана тарифа. По-скоро тези търговски взаимоотношения са много разнообразни. Те включват споделяне на рисковете по отношение на пътникопотока и свързаната търговска и финансова отговорност, стандартни схеми за стимулиране, както и промяна на разпределянето на риска върху целия срок на споразуменията. Следователно една сделка не може реално да бъде сравнявана с друга въз основа на цената на ротация или цената на пътник.

(244) И накрая, дори да се приеме, че въз основа на валиден сравнителен анализ може да бъде установено, че „цените“ в различните сделки, които са предмет на тази оценка, са равни на или по-високи от „пазарните цени“, установени чрез съпоставима извадка от сделки, Комисията не би могла на това основание да заключи, че тези сделки са в съответствие с критерия за ОУПИ, ако се окаже, че при определянето им летищният оператор е очаквал те да генерират допълнителни разходи, превишаващи допълнителните приходи. Следователно ОУПИ няма да има стимул да предлага стоки и услуги на референтната „пазарна цена“, ако това ще доведе до допълнителни загуби.

(245) При тези условия Комисията счита, че с оглед на цялата информация на нейно разположение предварителният анализ на допълнителната рентабилност е най-добрият подход, за да се оцени дали търговските отношения между VFAB и Ryanair са предоставили на Ryanair предимство за целите на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.4.1.6. *Оценка на допълнителните разходи и приходи*

(246) За да се оцени дали споразумение, сключено между летище и авиокомпания, отговаря на принципа на ОУПИ, очакваните приходи от невъздухоплавателни дейности на авиокомпанията следва да бъдат взети предвид заедно с летищните такси, от които са приспаднати търговските отстъпки, маркетинговата подкрепа или схемите за стимулиране. Аналогично трябва да бъдат взети под внимание всички очаквани разходи, поети допълнително от летището във връзка с дейността на авиокомпанията, упражнявана на летището. Тези допълнителни разходи могат да обхващат всички категории разходи и инвестиции като допълнителни разходи за персонал, оборудване и инвестиции, възникнали поради дейността на авиокомпанията, упражнявана на летището. Например, ако летището има нужда да разшири или построи нов терминал или други съоръжения, главно за да отговори на потребностите на конкретна авиокомпания, тези разходи следва да бъдат взети под внимание при изчисляването на допълнителните разходи. За разлика от тях разходите, които летището така или иначе би трябвало да поеме независимо от споразумението с авиокомпанията, не следва да се вземат под внимание, когато се проверява дали е спазен принципът на ОУПИ.

(247) В допълнение летищната инфраструктура трябва да бъде отворена за всички авиокомпании, а не запазена за конкретна авиокомпания, за да се изключи възможността предимството за летищния оператор, произтичащо от съвместима помощ, да се предава на конкретна авиокомпания.

(248) В този контекст Комисията ще прецени дали договореностите между VFAB и Ryanair, включително маркетинговите споразумения с AMS, ще допринесат за допълнителна рентабилност на летището. Тази оценка трябва да се направи с оглед на положението на летището по времето, когато са били изготвени споразуменията с Ryanair, и на предвидимото развитие за бизнеса по това време.

(249) През 2001 г. летище Västerås се характеризира със значителна степен на непълно използване на капацитета. През деветдесетте години то прилага бизнес модел, при който традиционните авиокомпании, основно SAS, осигуряват регулярни връзки до местни и някои чуждестранни дестинации, главно Осло и Копенхаген, привлекателни за бизнес пътниците от региона на Вестерос, които отдават предимство на бързите връзки, но са сравнително нечувствителни по отношение на цената. Така например, през 1999 г. и 2000 г. SAS е осигурявало 4 ежедневни връзки до Копенхаген, а Skyways е осигурявало 3 ежедневни връзки до Гьотеборг, 3 ежедневни връзки до Малмьо и 2 ежедневни полета до Копенхаген.

(250) Този бизнес модел спира да работи в началото на 2000 г., когато фирмите започват да обръщат повече внимание на разходите, като ситуацията се усложнява допълнително от спада на въздушния транспорт, който последва терористичните събития от 11 септември 2001 г. Така SAS преустановява напълно полетите от Västerås през 2002 г., а Skyways, която поема някои от маршрутите на SAS, напуска Västerås през 2004 г. Оттогава традиционните авиокомпании са имали твърде ограничена дейност на летище Västerås, както е показано в таблица 1 по-горе.

(251) Така през 2001 г. летище Västerås се сблъсква с факта, че неговите клиенти традиционни авиокомпании обмислят да намалят дейността си на летището и не са склонни да сключват дългосрочни договори, които биха донесли на летището стабилни дългосрочни приходи.

(252) През 2001 г. летище Västerås има много нисък процент на използване на капацитета. Наличният максимален капацитет се оценява на около 950 000 заминаващи пътници годишно, докато действителният брой на пътниците е 93 487, т.е. под 10 %.

(253) В същото време летището работи с високи постоянни разходи, по-голямата част от които произтичат, според числата, представени от Швеция, от невъздухоплавателната дейност на летището, която в периода 2000—2010 г. формира между 72 % и 92 % от трафика на летището. ([40]) От друга страна, работата на търговските авиокомпании винаги постепенно е допринасяла за рентабилността на летището.

(254) По това време логичната стъпка е била разработването на дейност с нискотарифни авиокомпании на летището. Според изчисленията, представени от министерството на предприятията на шведското правителство в доклад относно перспективите за летище Västerås от 1999 г. ([41]), се е очаквало пазарният дял на нискотарифните авиокомпании в Европа да нарасне от 3 % до 12 % по отношение на пътниците, тенденция, което се е очаквало да бъде от особено значение в широкия район на Стокхолм, който се характеризира с висока честота на пътуване на неговите жители. Други летища са направили същата оценка по това време и са пренасочили своите бизнес модели по подобен начин, например летището Скавста.

(255) Именно в този контекст VFAB предвижда сключване на споразуменията с Ryanair. За разлика от SAS, което намалява дейността си на летището, както и други традиционни авиокомпании, Ryanair е готово да влезе в дългосрочни договорни отношения и да гарантира минимален брой пътници, генериращи допълнителна рентабилност за летището. Комисията счита, че частен летищен оператор в същата ситуация вероятно би следвал същата стратегия като VFAB, тъй като тя изглежда единствената разумна възможност за увеличаване на трафика на летището и съответно на неговите приходи.

(256) В тази връзка Ryanair представи доклад, възложен на консултантската фирма Oxera, в който се оценява очакваната рентабилност на споразуменията между VFAB и Ryanair.

(257) В доклада се разглежда очакваната рентабилност на споразуменията от 2001 г., 2003 г. и 2005 г. между VFAB и Ryanair, както и на споразумението за маркетингови услуги между VFAB и AMS. Очакваната рентабилност е оценена по времето на подписване на всяко споразумение — т.е. допълнителните приходи, които се е очаквало VFAB да отчете в резултат на споразуменията („допълнителни приходи“), са сравнени с очакваните допълнителни разходи на VFAB в резултат на споразуменията („допълнителни разходи“). Оценката също така взема предвид въздействието на съвместната оценка на рентабилността на договореностите за летищни услуги и маркетинговите споразумения, което Комисията определя като правилния подход поради причините, посочени в съображения 232—239.

(258) Оценката на Oxera се основава на наличните документи и данни по време на преговорите за споразуменията, като се използват данни от периодите преди всяко споразумение като основа за предположенията какво разумно може да се очаква по времето на подписването. Анализът се основава на прогнози за няколко параметъра: общ пътникопоток на летище Västerås (въз основа на нивата на общия трафик, наблюдавани преди подписването на

([40]) Измерена в полети, данни от Transportstyrelsen, съобщени от VFAB.
([41]) Luftfartsverket Km/DL 69.245 от 15 януари 2000 г.

всяко споразумение, увеличени с предполагаемия ръст на европейския въздушен трафик), пътникопоток на Ryanair (въз основа на данни за резултатите на Ryanair до момента на подписване на всяко споразумение), приходи от невъздухоплавателни дейности (въз основа на таксите, договорени в споразуменията, и очакваните пътнически прогнози), приходи от невъздухоплавателни дейности (прогнози въз основа на данни за резултатите преди подписването на всяко споразумение), допълнителни оперативни разходи (въз основа на предварителни оценки от VFAB), допълнителни маркетингови разходи и инвестиционни разходи (доколкото те са очаква да бъдат възстановени чрез търговски споразумения с авиокомпаниите). С цел проверка на достоверността на тези предположения VFAB е предоставило данни за приходите от въздухоплавателни дейности, приходите от невъздухоплавателни дейности, оперативните разходи и капиталовите разходи през периода 2000—2010 г.

(259) Чувствителността на прогнозите е тествана с помощта на различни проверки, за да се установи как рентабилността на договореностите ще бъде засегната от някои отрицателни фактори. Базовият сценарий, който се основава на предположенията, изложени в съображение 258, е тестван спрямо следните фактори: i) сконтов лихвен процент от 10 % при изчисляването на нетната настояща стойност (ННС) вместо референтните проценти, определени в известието на Комисията относно референтния лихвен процент; ii) пътнически трафик (за Ryanair и на летището), базиран на реалните нива на доходите, а не на предварителни предположения; iii) допълнителни оперативни разходи, изчислени чрез регресионен подход, при който оценките са тествани и коригирани въз основа на действителните ефекти от промените в броя на пътниците върху оперативните разходи на летището.

(260) Резултатът от оценката е, че всички споразумения се очаква да бъдат рентабилни по времето, когато са били сключени. Дори във всички „стрес-сценарии“ (т.е. когато са тествани различните фактори) ННС на всяко отделно споразумение е положителна. Така например при най-неблагоприятния сценарий ННС за споразумението от 2001 г. е 5,8 милиона крони, ННС за споразумението от 2003 г. е 8,7 милиона крони, ННС за споразумението от 2005 г. (с маркетинговото споразумение от 2008 г.) е 15,87 милиона крони и ННС за маркетинговото споразумение за 2010 г. е 9,9 милиона крони. Съвместна оценка на комбинираната ННС на всички споразумения (извършена като контрола) показва, че ННС ще бъде 22,2 милиона крони при базовия и 13,7 милиона крони при най-неблагоприятния сценарий.

(261) Следователно заключението от оценката е, че въз основа на предварителен анализ очакваната рентабилност на различните споразумения, обхванати от настоящото разследване, е била положителна дори и при консервативни допускания.

(262) Комисията счита, че тази оценка, която не е в противоречие с никое от доказателствата, представени в хода на официалното разследване, е достоверна, и подкрепя констатацията, че при подобни обстоятелства ОУПИ вероятно би сключил подобни споразумения.

(263) В допълнение Комисията отбелязва, че Швеция е представила подробна ретроспективна финансова информация, която наред с другото показва допълнителните разходи и приходи за Ryanair и всички други авиокомпании, оперирващи на летище Västerås през периода, обхванат от официалното разследване. Тази информация е обобщена в таблица 6 (в която всички разходи за маркетинговите споразумения с Ryanair и AMS са категоризирани като оперативен разход, свързан с Ryanair). Комисията отбелязва, че тези данни, въпреки че се основават на последваща информация, потвърждават предварителната оценка, че споразуменията с Ryanair допринасят за рентабилността на летище Västerås.

Таблица 6

Допълнителни разходи и приходи от авиокомпанията на летище Västerås. Всички суми са в EUR

Година	Общи приходи (от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности) на авиокомпания			Оперативни разходи, свързани с определени авиокомпании [1]			Допълнителна рентабилност	
	Авиокомпания А SAS	Авиокомпания Б Ryanair	Авиокомпания В Други	Авиокомпания А SAS	Авиокомпания Б Ryanair	Авиокомпания В Други	Ryanair	Всички авиокомпании
2001 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2002 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Година	Общи приходи (от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности) на авиокомпания			Оперативни разходи, свързани с определени авиокомпании [1]			Допълнителна рентабилност	
	Авиокомпания А SAS	Авиокомпания Б Ryanair	Авиокомпания В Други	Авиокомпания А SAS	Авиокомпания Б Ryanair	Авиокомпания В Други	Ryanair	Всички авиокомпании
2003 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2004 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2005 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2006 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2007 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2008 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2009 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2010 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[1] Всички разходи, платени в рамките на маркетинговите споразумения с Ryanair и AMS, са категоризирани като оперативни разходи, свързани с Ryanair.

(264) По отношение на предварителните предположения по време на споразуменията между VFAB и Ryanair Швеция обясни, че в този контекст, въпреки че не е имало напълно разработен и формално установен бизнес план, на VFAB е било ясно, че споразуменията ще допринесат за допълнителна рентабилност на летището. Предвид ниската степен на използване на капацитета на летището би могло да се очаква допълнителните разходи от дейността на Ryanair действително да бъдат сравнително ограничени.

(265) Според Швеция въз основа на предварителните данни се е очаквало летищните такси, договорени в споразумението от 2001 г., и приходите от невъздухоплавателни дейности да покриват допълнителните разходи, произтичащи от споразумението, и да донесат на VFAB печалба от […] SEK на година.

(266) Към момента на споразумението от 2003 г. VFAB е можело да се основава на действителните финансови резултати от дейността на Ryanair през периода 2001—2002 г., потвърждаващи предварителната оценка от 2001 г., че сделката ще допринесе за допълнителна рентабилност на летището. Като е изхождало от наличната по това време информация, VFAB е преценило, че промените, въведени със споразумението от 2003 г., ще покриват допълнителните разходи, произтичащи от споразуменията на Ryanair, и ще донесат на VFAB печалба от […] SEK на година. При сключването на споразумението от 2005 г. VFAB е можело да се основава на действителните резултати от дейността на Ryanair на летището през периода 2001—2004 г., които последователно допринасят за допълнителната рентабилност на летището. Според оценката на VFAB по това време летищните такси, съчетани с очакваните приходи от невъздухоплавателни дейности, произтичащи от договора, ще покриват разходите от дейността на Ryanair и от 2007 г. нататък ще носят на летището печалба от […] SEK на година.

(267) Във връзка с оттеглянето на LFV Holding от VFAB през 2006 г. град Вестерос също прави преглед на бизнес перспективите на летището, за да вземе решение за бъдещата си стратегия като единствен оставащ акционер (както е посочено в съображение 224). По това време градът разглежда няколко сценария, по-специално а) „обичайно бизнес поведение“, т.е. да се продължи със съществуващата търговска стратегия и непроменени структури на разходите, или б) да се поддържат съществуващите мащаб и ориентация на летището — като се запази дейността на Ryanair — но в същото време да се търси намаляване на разходите за персонал в съответствие с модела за „базово летище“. Тази оценка показва, че сценарий б) — т.е. да продължи дейността по съществуващия бизнес модел, включително споразуменията с Ryanair, като в същото време се търси намаляване на разходите за персонал — би бил финансово най-благоприятен, тъй като ще се намалят загубите на града в сравнение с други разглеждани възможности за търговско поведение. Следователно този анализ потвърждава оценката, че споразуменията с Ryanair (включително маркетинговите споразумения) са икономически рационални.

(268) Когато оценява споразуменията между летищата и авиокомпаниите, Комисията следва да оцени също степента, в която споразуменията могат да се считат за част от прилагането на цялостна стратегия на летището за постигане на рентабилност поне в дългосрочен план. Във връзка с това Комисията трябва да вземе предвид фактите, които са били на разположение, както и развитието, което е можело логично да се очаква по времето, когато са били направени договореностите. По-специално трябва да бъдат взети под внимание пазарните условия, и в частност промените на пазара, предизвикани от либерализацията на пазара на въздушния транспорт, навлизането на пазара и развитието на нискотарифни превозвачи и други превозвачи от точка до точка, промените в организационната и икономическата структура на летищната индустрия, както и степента на диверсификация и сложност на функциите, изпълнявани от летищата, засилването на конкуренцията между авиокомпаниите и летищата, несигурната икономическа среда, дължаща се на промените в пазарните условия, или други фактори на несигурност в икономическата среда. Комисията констатира, както е описано в съображения 249—255, че по няколко причини (като например загубата на бизнеса на традиционните авиокомпании и перспективата за дългосрочни договорености с търговски динамични нискотарифни авиокомпании, които биха могли да увеличат рентабилността на летището и да осигурят гарантиран брой пътници) летище Västerås заключава, че търговските договорености с Ryanair, които са допринесли за повишаване на рентабилността на VAFB, са необходима стъпка в стратегията за гарантиране на бъдещата жизнеспособност и рентабилност на летището.

(269) Освен това Комисията констатира, че инфраструктурата на летище Västerås е отворена за всички авиокомпании и не е запазена за конкретна авиокомпания. Тя констатира също така, че както е показано в таблица 6, дейността на авиокомпаниите на летище Västerås постепенно води до рентабилност през целия период, обхванат от решението.

(270) В контекста на тези съображения, като приема, че погледнато предварително е можело да се очаква дейността в резултат на договореностите с Ryanair да създаде допълнителни приходи, Комисията приема, че при сключването на споразуменията за летищни такси с Ryanair (мярка 4) и маркетинговите споразумения с Ryanair и AMS (мярка 5) VFAB е действало като ОУПИ. Следователно мерките не са предоставили на Ryanair или AMS икономическо предимство.

8. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(271) Комисията смята, че Швеция е извършила неправомерно акционерните вноски, предоставени на VFAB между 2003 г. и 2010 г., в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Комисията обаче смята, че тази държавна помощ е съвместима с вътрешния пазар в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

(272) Комисията смята, че наемът, плащан от VFAB на Västerås Flygfastigheter AB (мярка 2), не представлява държавна помощ.

(273) Комисията смята, че Швеция е привела в действие неправомерно схемата за местните летища между 2001 г. и 2010 г. (мярка 3) в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Тази схема обаче е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

(274) Комисията смята, че търговските споразумения между VFAB, от една страна, и Ryanair и AMS, от друга страна (мерки 4 и 5), не представляват държавна помощ.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Държавната помощ, която Швеция е привела в действие под формата на акционерни вноски, предоставени на VFAB между 2003 г. и 2010 г. (мярка 1), е съвместима с вътрешния пазар.

Член 2

Схемата за държавна помощ, която Швеция е привела в действие под формата на оперативната помощ, предоставена на VFAB и други летища по линия на схемата за местните летища (мярка 3) между 2001 г. и 2010 г., е съвместима с вътрешния пазар.

Член 3

Наемът, плащан от VFAB на Västerås Flygfastigheter AB през 2003 г. и 2010 г. (мярка 2), не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 4

Летищните такси, прилагани от VFAB за Ryanair между 2001 г. и 2010 г. (мярка 4), не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 5

Маркетинговата подкрепа, предоставена от VFAB на Ryanair и AMS през 2001 г., 2008 г. и 2010 г. (мярка 5) не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 6

Адресат на настоящото решение е Кралство Швеция.

Съставено в Брюксел на 1 октомври 2014 година.

За Комисията

Joaquín ALMUNIA

Заместник-председател