ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/1344

ze dne 1. října 2014

o státní podpoře SA.18857 (2012/C, ex 2011/NN) – údajná státní podpora letiště Västerås a společnosti Ryanair Ltd

(oznámeno pod číslem C(2014) 6832)

(Pouze švédské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské Unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ([1]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dopisem ze dne 25. ledna 2012 Komise Švédsku sdělila, že se s ohledem na určitá opatření, která švédské orgány provedly ve prospěch letiště Västerås a společnosti Ryanair Ltd, rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“).

(2) Po řadě upomínek a prodloužení lhůty pro odpověď podaly švédské orgány své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dne 16. května 2012. Další připomínky byly podány dne 12. listopadu 2012, 5. března 2014 a 14. května 2014.

(3) Společnost Ryanair podala připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dopisem ze dne 13. května 2012. Dne 25. července 2012 předala Komise znění těchto připomínek bez důvěrných údajů švédským orgánům.

(4) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([2]). Komise vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek k opatřením.

(5) Dne 16. července 2012 obdržela Komise v reakci na výzvu k podání připomínek k dotyčným opatřením určenou třetím stranám tři podání. Jednalo se o podání společnosti Västerås Flygplats AB (dále jen „VFAB“), společnosti Ryanair a společnosti Airport Marketing Services (dále jen „AMS“), dceřiného podniku společnosti Ryanair. Další připomínky společností Ryanair a AMS obdržela Komise dne 20., 23. a 24. července 2012.

(6) Dopisem ze dne 5. září 2012 předala Komise podání společností VFAB, Ryanair a AMS švédským orgánům, aby se k nim vyjádřily. Švédské orgány odpověděly dne 5. října 2012.

(7) Další připomínky zaslaly společnosti Ryanair a AMS dne 10. dubna 2013. Tato podání byla dne 3. května 2013 předána Švédsku, aby se k nim vyjádřilo. Švédsko odpovědělo dne 17. května 2013 s tím, že se odmítá vyjádřit.

([1]) Úř. věst. C 172, 16.6.2012, s. 27.
([2]) Viz pozn. pod čarou č. 1.

(8) Společnost Ryanair podala další připomínky dne 20. prosince 2013. Podání byla dne 8. ledna 2014 předána Švédsku, aby se k nim vyjádřilo. Švédsko odpovědělo dne 4. února 2014 s tím, že se odmítá vyjádřit.

(9) Další připomínky podala společnost Ryanair dne 24., 27. a 31. ledna 2014, 7. února a 2. září 2014. Rovněž tato podání byla předána Švédsku, jež se k nim nevyjádřilo.

(10) Dopisem ze dne 24. února 2014 Komise Švédsko, společnosti VFAB, Ryanair a AMS a stěžovatele, společnost Scandinavian Airlines System (dále jen „SAS“), informovala o přijetí pokynů EU ke státní podpoře letišť a leteckých společností ([3]) (dále jen „pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014“) a o skutečnosti, že od okamžiku jejich zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* se budou tyto pokyny vztahovat na opatření, jichž se týká formální šetření, a vyzvala je k podání připomínek.

(11) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 byly v *Úředním věstníku Evropské unie* zveřejněny dne 4. dubna 2014 ([4]). Od tohoto dne nahradily pokyny pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť ([5]) (dále jen „pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005“) ([6]).

(12) Dne 15. dubna 2014 bylo v *Úředním věstníku Evropské unie* zveřejněno oznámení, v němž byly členské státy a zúčastněné strany vyzvány, aby do dvaceti pracovních dnů ode dne zveřejnění tohoto oznámení podaly připomínky k použití pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 v daném případě ([7]). Švédské orgány podaly připomínky dne 14. května 2014. Od zúčastněných stran neobdržela Komise žádné připomínky.

2. OKOLNOSTI ŠETŘENÍ A SOUVISLOSTI OPATŘENÍ

2.1. LETIŠTĚ VÄSTERÅS

(13) Letiště Västerås je malé letiště vzdálené přibližně 100 km západně od Stockholmu. Letiště bylo původně vojenským letištěm, jehož provoz byl zahájen v roce 1930, v roce 1983 však vojenské letectvo základnu opustilo. V roce 1976 bylo letiště otevřeno i pro civilní leteckou dopravu.

(14) V období 2000–2010 lze provoz na letišti Västerås v rámci civilní letecké dopravy cestujících shrnout takto:

Tabulka 1

Cestující, četnost letů a letecké společnosti působící na letišti Västerås v období 2000–2010

Rok	Počet přistání	Počet cestujících	Letecké společnosti působící na letišti
2000	12 450	113 626	European Executive Express, SAS a Direktflyg
2001	18 708	185 302	European Executive Express, SAS, Direktflyg a Ryanair
2002	19 146	190 038	European Executive Express, SAS (ukončení činnosti v říjnu), Direktflyg, Ryanair a Skyways
2003	16 500	197 584	European Executive Express (ukončení činnosti v říjnu), Direktflyg, Skyways a Ryanair

([3]) Sdělení Komise – Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností (Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3).
([4]) Viz poznámka pod čarou 3.
([5]) Pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť (Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1).
([6]) Bod 171 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.
([7]) Úř. věst. C 113, 15.4.2014, s. 30.

Rok	Počet přistání	Počet cestujících	Letecké společnosti působící na letišti
2004	17 599	242 376	SAS (od listopadu omezené činnosti), Direktflyg (od května omezené činnosti), Skyways (ukončení činnosti v červenci) a Ryanair
2005	14 123	221 422	SAS (omezené činnosti), Direktflyg (omezené činnosti ukončeny v březnu) a Ryanair
2006	13 097	182 700	SAS (omezené činnosti) a Ryanair ([1])
2007	13 994	178 795	SAS (ukončení činnosti v březnu) a Ryanair
2008	11 973	186 612	Ryanair a Wizzair (zahájení činnosti v květnu)
2009	15 193	174 495	Ryanair a Wizzair (ukončení činnosti v říjnu)
2010	14 420	150 793	Ryanair a City Airlines (zahájení činnosti v dubnu, ukončení činnosti v květnu)

Zdroje: Transportstyrelsen a informace, které poskytly švédské orgány. (http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Statistik-/Flygplatsstatistik-/)

([1]) Podle švédských orgánů přerušila společnost Ryanair v období od konce října 2006 do 12. února 2007 svou činnost na letišti Västerås.

(15) V letech následujících po období, jehož se šetření týká, byly počty cestujících tyto: 142 992 v roce 2011, 163 472 v roce 2012 a 273 362 v roce 2013.

(16) Kromě činností v oblasti civilní letecké dopravy využívala letiště Västerås také organizace Aviation College of Sweden (Hässlö gymnasium), která poskytuje středoškolské vzdělání pilotům leteckých společností a leteckým mechanikům, a švédská Národní agentura pro vyšší odborné vzdělávání, která zajišťuje vzdělávání leteckých techniků. Letiště se využívá rovněž pro vojenské účely jako dopravní základna pro mezinárodní činnosti. Letiště bezplatně využíval i soukromý letecký klub.

(17) K nejbližším ([8]) letištím patří:

a) Bromma, přibližně 94 km nebo přibližně 59 minut doby strávené na cestě autem

b) Arlanda, přibližně 103 km nebo přibližně 64 minut doby strávené na cestě autem

c) letiště Örebro, přibližně 113 km nebo přibližně 70 minut doby strávené na cestě autem

d) Skavsta, přibližně 133 km nebo přibližně 108 minut doby strávené na cestě autem

2.2. SPOLEČNOST VFAB

(18) Provozovatelem letiště Västerås je společnost VFAB, kterou na konci 90. let minulého století založilo město Västerås. V roce 2000 převzal Švédský úřad pro civilní letectví, veřejný správní orgán, prostřednictvím své dceřiné společnosti LFV Holding AB, ve společnosti VFAB 40 % podíl. V prosinci 2006 prodala společnost LFV Holding AB svůj podíl ve společnosti VFAB zpět městu Västerås, které se opět stalo jediným akcionářem. Společnost VFAB byla tudíž během celého období, jehož se toto rozhodnutí týká, zcela ve veřejném vlastnictví.

(19) Společnost VFAB vlastnila letištní infrastrukturu, kterou provozovala až do roku 2003, kdy byla tato infrastruktura prodána společnosti Västerås Flygfastigheter AB ve vlastnictví města Västerås, jíž společnost VFAB hradí za využívání letiště nájemné. V období 2004–2010 bylo roční nájemné hrazené společnosti Västerås Flygfastigheter AB v rozmezí od 2,1 milionu SEK do 4,2 milionu SEK.

(20) Podle výročních zpráv vykázala společnost VFAB níže uvedené roční ztráty z činnosti na letišti Västerås. (Všechny hodnoty v milionech SEK.)

([8]) Všechny vzdálenosti jsou uvedeny v silničních kilometrech podle nejrychlejší trasy. Zdroj: maps.google.com, vid. 30. června 2014.

Tabulka 2

Roční výsledky společnosti VFAB

Rok	Příjmy	Jiná provozní podpora	EBITDA bez provozní podpory	EBIT bez provozní podpory	Čistý zisk/ztráta bez provozní podpory
1999 ([1])	25,6	2,5	– 4,9	– 6,4	– 2,5
2000	25,1	2,3	– 8,5	– 11,2	– 12,7
2001	30,8	1,5	– 8,1	– 11,7	– 13,4
2002	30,9	1,1	– 7,0	– 11,4	– 16,4
2003	26,2	1,0	– 15,8	– 18,6	– 21,2
2004	23,9	1,3	– 15,3	– 16,6	– 16,6
2005	24,0	1,1	– 17,9	– 19,1	– 19,2
2006	19,5	1,1	– 23,3	– 24,5	– 24,6
2007	20,9	—	– 22,0	– 23,1	– 22,9
2008	23,1	0,7	– 22,3	– 23,3	– 23,2
2009	22,9	1,6	– 24,6	– 25,8	– 25,8
2010	21,9	1,8	– 23,6	– 24,9	– 24,8
	CELKEM	**15,8**			

Zdroj: výroční zprávy společnosti VFAB.

([1]) Jelikož provozování letiště představuje část činností společnosti Västerås Flygfastigheter AB, zahrnují údaje i činnosti v oblasti nemovitostí.

(21) „Jinou provozní podporu“ v letech 1999 až 2006 včetně představuje státní podpora poskytovaná na základě celostátního režimu dotací na provozování letišť, která nejsou v přímém vlastnictví státu (dále jen „režim podpory místních letišť“). Výše podpory je stanovena každoročně podle výše ztráty jednotlivých letišť.

(22) Podpora, která byla poskytnuta v letech 2008 a 2009, však nesouvisí s tímto režimem, nýbrž se týká kompenzace, kterou stát vyplatil za služby v oblasti řízení letového provozu poskytované letištěm Västerås v rámci celostátního systému řízení letového provozu.

(23) Za účelem částečného pokrytí ztrát uvedených v tabulce 2 poskytli vlastníci společnosti VFAB tyto vklady akcionářů:

Tabulka 3

Vklady akcionářů poskytnuté společnosti VFAB v období 2001–2010

Rok	Částka (v mil. SEK)
2003	38,5
2005	8

Rok	Částka (v mil. SEK)
2006	65,5
2008	47
2010	35
CELKEM	**194**

Zdroj: výroční zprávy společnosti VFAB.

2.3. DOHODY O LETIŠTNÍCH POPLATCÍCH UZAVŘENÉ MEZI SPOLEČNOSTMI VFAB A RYANAIR

(24) Podle švédských orgánů neexistuje žádný ceník, právní nebo správní předpis, který by společnost VFAB musela při stanovování letištních poplatků uplatňovat ([9]). Společnost VFAB proto může o poplatcích rozhodovat sama. Pro uživatele, kteří se společností VFAB uzavřeli dohodu, jsou platné poplatky stanovené v příslušných dohodách. Pro uživatele s nepravidelnými lety, kteří se společností VFAB dohodu neuzavřeli, existuje oficiální ceník letištních poplatků ([10]).

(25) Od dubna 2001 provozovala společnost Ryanair činnost z letiště Västerås podle níže uvedených dohod se společností VFAB.

2.3.1. **Dohoda ze dne 5. dubna 2001 (dále jen „dohoda z roku 2001“)**

(26) Podle podmínek dohody z roku 2001 ([11]) musela společnost Ryanair v období […] (*) let provozovat pravidelnou osobní leteckou dopravu mezi letišti Västerås a Londýn-Stansted a mezi letištěm Västerås a jinými letišti v síti společnosti Ryanair podle jejího výběru s četností alespoň jednou denně, a to s letouny Boeing 737-800 a podle standardů „nízkonákladové“ dopravy a struktury tarifů pro cestující. Společnost Ryanair zaručí minimálně […] odlétajících cestujících za rok na každou rotaci.

(27) Letištní poplatky budou hrazeny jako pevná jednotková cena stanovená za odlétajícího cestujícího:

Tabulka 4

Letištní poplatky za odlétajícího cestujícího

Období	Částka (SEK)	Max. částka za odlétající letadlo (SEK)
Do 31.3.2002	[…]	[…]
1.4.2002–31.3.2006	[…]	[…]
1.4.2006–31.3.2011	[…]	[…]

(28) Služby společnosti VFAB zahrnují terminálové a odbavovací služby sestávající z kontaktů s místními orgány a informování zúčastněných stran o pohybu letadel společnosti Ryanair; vyvážení letadla, komunikačního systému a systému řízení odletů; odbavení cestujících a zavazadel; obsluhy letadel; zajištění a provozu zařízení pro plnění paliva do letadel atd.; letových činností a správy posádky; dozoru a správy a bezpečnosti.

(29) Společnosti Ryanair resp. VFAB hradí […] ekologických, bezpečnostních a jiných poplatků souvisejících s letištěm, které jsou uloženy vládními orgány.

([9]) Švédský úřad pro civilní letectví může vydat závazné předpisy týkající se letištních poplatků, které jsou platné pro civilní letiště; v období, jehož se toto rozhodnutí týká, se však žádné takovéto předpisy neuplatňovaly.
([10]) Švédské orgány předložily ceníky, které byly platné v roce 2004 a 2007. Pokud jde o podrobnosti, viz rozhodnutí o zahájení řízení.
([11]) Ačkoli byla dohoda podepsána dne 11. března 2002, měla se uplatňovat se zpětnou působností od 1. dubna 2001 (do března 2011).
(*) Informace, na které se vztahuje profesní tajemství.

(30) Společnost VFAB uhradí společnosti Ryanair marketingovou podporu ve výši […] SEK v souvislosti s opatřeními k propagaci letů společnosti Ryanair z/na letiště Västerås.

(31) Společnost VFAB zajistí na letišti rezervační službu. Za to obdrží […] % provizi ze všech letenek společnosti Ryanair, které společnost VFAB prodá, a […] % provizi za každý pronájem vozidla objednaný společností VFAB ve spojení s lety společnosti Ryanair.

2.3.2. **Dodatek ze dne 1. února 2003 k dohodě z roku 2001 (dále jen „dohoda z roku 2003“)**

(32) Dne 1. února 2003 podepsaly společnosti VFAB a Ryanair dodatek k dohodě z roku 2001 (dále jen „dohoda z roku 2003“), podle něhož se letištní poplatky za cestující změnily následovně.

Tabulka 5

Letištní poplatky podle dodatku z roku 2003

Počet rotací denně ([1])	1 rotace		2 rotace		3 rotace	
Období	Částka (SEK)	Omezeno na max. částku za odlétající letadlo	Částka (SEK)	Omezeno na max. částku za odlétající letadlo	Částka (SEK)	Omezeno na max. částku za odlétající letadlo
Do 31.3.2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2002 do 31.3.2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2006 do 31.3.2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2009 do 31.3.2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Počet rotací denně	4 rotace		5 rotací		6 rotací	
Do 31.3.2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2002 do 31.3.2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2006 do 31.3.2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2009 do 31.3.2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Rotací se rozumí přílet a odlet z daného letiště

2.3.3. **Dohoda ze dne 31. ledna 2005 (dále jen „dohoda z roku 2005“)**

(33) Dne 31. ledna 2005 byla mezi společnostmi VFAB a Ryanair na období od 1. ledna 2005 do […] uzavřena dohoda, která nahradila dohody z roku 2001 a 2003 (dále jen „dohoda z roku 2005“). Dohoda z roku 2005 zahrnuje tyto změny předchozích dohod:

(a) Společnost Ryanair provede […] rotací denně a i nadále zaručí minimální počet […] odlétajících cestujících ročně na každou rotaci.

(b) V období od 1. ledna 2005 do 31. března 2011 byl letištní poplatek stanoven ve výši […] SEK za odlétajícího cestujícího. Pro zbývající dobu trvání smlouvy byl příslušný poplatek stanoven ve výši […] SEK. Podle švédských orgánů však nebyly poplatky schválené pro období od 1. ledna 2005 zavedeny a letištní poplatek skutečně uplatňovaný od 1. ledna 2005 činil […] SEK za odlétajícího cestujícího.

2.4. DOHODY SE SPOLEČNOSTÍ RYANAIR A AMS OHLEDNĚ MARKETINGOVÉ PODPORY A POBÍDKOVÝCH PROGRAMŮ

(34) Společnost VFAB podepsala se společnostmi Ryanair a Airport Marketing Services Ltd (dále jen „AMS“), dceřiným podnikem společnosti Ryanair, dvě marketingové dohody.

(35) První dohoda, která byla dne 12. června 2008 podepsána mezi společnostmi VFAB a Ryanair Ltd, se týkala reklamy ve švédském a britském tisku, v palubním časopise společnosti Ryanair, na internetových stránkách Ryanair.com, v elektronické poště pro přihlášené odběratele ve Spojeném království atd. Společnost VFAB souhlasila s tím, že z celkové hodnoty těchto služeb ve výši […] EUR uhradí částku ve výši […] EUR.

(36) Druhá dohoda ([12]) mezi společnostmi VFAB a AMS sestávala ze tří částí, konkrétně:

(a) marketingu na domovské stránce společnosti Ryanair ve Spojeném království […] v období od 1. listopadu 2010 do 31. března 2011 v hodnotě […] EUR;

(b) marketingu na domovské stránce společnosti Ryanair ve Spojeném království […] v období od 1. listopadu 2010 do 31. října 2013 v hodnotě […] EUR ročně (celkem […] EUR);

(c) programu pobídek v souvislosti s novými trasami: bylo dohodnuto, že […].

2.5. STÍŽNOST

(37) V roce 2006 obdržela Komise stížnost společnosti SAS, v níž se uvádělo, že švédské orgány prostřednictvím dohod týkajících se letiště Västerås poskytly společnosti Ryanair státní podporu. Společnost SAS tvrdila, že společnost VFAB účtovala společnosti Ryanair nižší letištní poplatky, které nebyly objektivně odůvodněné (nesouvisely s náklady), než společnosti SAS. Stěžovatel dále uvedl, že roční ztráty společnosti VFAB byly pokryty z veřejných prostředků města Västerås a Švédského úřadu pro civilní letectví. Stěžovatel také tvrdil, že tato podpora není slučitelná s vnitřním trhem.

3. **DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ A ŠETŘENÍ KOMISE**

(38) Komise zahájila formální vyšetřovací řízení, jelikož měla pochybnosti ohledně slučitelnosti níže uvedených opatření s pravidly státní podpory:

(a) vklady akcionářů poskytnuté společnosti VFAB mezi roky 2003 a 2010;

(b) nájemné, které společnost VFAB hradila společnosti Västerås Flygfastigheter AB za využívání letištní infrastruktury mezi roky 2003 a 2010;

(c) provozní podpora poskytnutá společnosti VFAB a jiným letištím v rámci režimu podpory místních letišť v období od roku 2001 do roku 2010;

(d) letištní poplatky, které společnost VAFB účtovala společnosti Ryanair mezi roky 2001 a 2010;

(e) marketingová podpora, kterou společnost VFAB poskytla společnostem Ryanair a AMS v roce 2001, 2008 a 2010.

3.1. OPATŘENÍ Č. 1: VKLADY AKCIONÁŘŮ POSKYTNUTÉ SPOLEČNOSTI VFAB MEZI ROKY 2003 A 2010

(39) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že společnost VFAB byla zcela ve veřejném vlastnictví a že se zdá, že vklady akcionářů lze přičíst státu a že představují státní prostředky.

(40) Komise nezjistila, že by vklady představovaly vyrovnávací platbu za služby obecného hospodářského zájmu, spíše se zdálo, že byly poskytnuty za účelem pokrytí ztrát z komerčních činností společnosti VFAB. Na základě dostupných informací a vzhledem ke skutečnosti, že společnost VFAB vykazovala značné ztráty po dobu více než deseti let, měla Komise vážné pochybnosti ohledně toho, zda akcionáři při poskytnutí těchto vkladů jednali jako tržně jednající hospodářské subjekty. Komise proto zastávala předběžný názor, že vklady akcionářů představovaly hospodářskou výhodu, jelikož společnost VFAB osvobodily od nákladů, které by jinak musela nést.

(41) Komise se předběžně domnívala, že vklady akcionářů představují státní podporu, a vyslovila pochybnosti ohledně slučitelnosti této podpory s vnitřním trhem.

([12]) Transakce byla dohodnuta ve dvou doplňujících ujednáních k dohodě z roku 2005 (obě byla podepsána dne 1. srpna 2010) a dohodě o marketingových službách (podepsané dne 17. srpna 2010).

3.2. OPATŘENÍ Č. 2: NÁJEMNÉ ZA LETIŠTNÍ INFRASTRUKTURU, KTERÉ SPOLEČNOST VFAB HRADILA MEZI ROKY 2003 A 2010

(42) Na základě velmi omezených informací, které byly k dispozici, vyvodila Komise předběžný závěr, že nájemné hrazené za používání letištní infrastruktury mohlo být nižší než tržní nájemné.

(43) Dotované nájemné by společnost VFAB osvobodilo od nákladů, které by jinak musela nést, představuje tudíž selektivní výhodu. Letištní infrastrukturu zcela vlastní město Västerås (prostřednictvím své dceřiné společnosti Västerås Stads Strategiska Fastigheter AB) a Komise zastávala předběžně názor, že rozhodnutí o stanovení nájemného zahrnovalo státní prostředky a že je lze přičíst státu.

(44) Komise proto dospěla k předběžnému závěru, že nájemné představuje v případě, je-li nižší než tržní nájemné, podporu, a vyslovila pochybnosti ohledně slučitelnosti této podpory s vnitřním trhem.

3.3. OPATŘENÍ Č. 3: PROVOZNÍ PODPORA POSKYTNUTÁ SPOLEČNOSTI VFAB A JINÝM LETIŠTÍM V RÁMCI REŽIMU PODPORY MÍSTNÍCH LETIŠŤ V OBDOBÍ OD ROKU 2001 DO ROKU 2010

(45) Základ pro poskytování podpory byl stanoven v právních předpisech a podporu každý rok udělovaly švédské orgány. Podpora byla financována ze státního rozpočtu. Komise se proto domnívala, že zahrnovala převod státních prostředků a že ji lze přičíst státu.

(46) Opatření osvobodilo určité kategorie letišť od finanční zátěže, kterou by jinak musela nést. Na základě informací, které měla Komise k dispozici, se nezdálo, že by byla podpora založena na plnění závazku veřejné služby, ani se nevztahovala výhradně na nehospodářské činnosti na dotyčných letištích. Stát neposkytoval podporu jakožto akcionář, a nezdá se tudíž, že je použitelná zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu. Komise proto předběžně konstatovala, že provozní podpora poskytla určitým podnikům selektivní hospodářskou výhodu v porovnání s ostatními podniky.

(47) Jelikož příjemci opatření působili na trhu, který je otevřený hospodářské soutěži a na němž probíhá obchod mezi členskými státy, opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

(48) Zdálo se proto, že provozní podpora poskytovaná společnosti VFAB a jiným letištím, která nebyla v přímém vlastnictví státu, představuje státní podporu. Na základě dostupných informací měla Komise pochybnosti, zda je dotyčná podpora slučitelná se Smlouvou.

3.4. OPATŘENÍ Č. 4: LETIŠTNÍ POPLATKY, KTERÉ SPOLEČNOST VFAB ÚČTOVALA SPOLEČNOSTI RYANAIR MEZI ROKY 2001 A 2010

(49) Během celého období, jehož se šetření týká, byla společnost VFAB zcela ve veřejném vlastnictví. Vzhledem k této skutečnosti a s ohledem na informace o struktuře správy a řízení společnosti VFAB zastávala Komise předběžný názor, že stanovení letištních poplatků společností VFAB zahrnovalo státní prostředky a že je přičitatelné státu.

(50) Komise se domnívala, že pokud byly tyto letištní poplatky stanoveny na nižší úrovni, než je tržní cena za služby, které společnost VFAB poskytovala společnosti Ryanair, představuje to selektivní výhodu pro společnost Ryanair. V této souvislosti Komise uvedla, že letištní poplatky, které společnost VFAB účtovala společnosti Ryanair, byly zjevně nižší než poplatky účtované stěžovateli. Na základě informací, které měla Komise k dispozici, vyslovila rovněž pochybnosti o tom, zda bylo chování společnosti VFAB při stanovování letištních poplatků pro společnost Ryanair v souladu s chováním tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(51) Na základě toho dospěla Komise k předběžnému závěru, že letištní poplatky sjednané konkrétně se společností Ryanair v dohodách z roku 2001, 2003 a 2005 nebyly stanoveny za běžných tržních podmínek a poskytly společnosti Ryanair selektivní hospodářskou výhodu, která může představovat státní podporu.

(52) Komise měla rovněž pochybnosti ohledně slučitelnosti této podpory s vnitřním trhem, zejména na základě ustanovení pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.

3.5. OPATŘENÍ Č. 5: MARKETINGOVÁ PODPORA, KTEROU SPOLEČNOST VFAB POSKYTLA SPOLEČNOSTEM RYANAIR A AMS V ROCE 2001, 2008 A 2010

(53) Co se týká opatření č. 5, Komise zastávala předběžný názor, že smlouvy, které společnost VFAB uzavřela, zahrnovaly využití státních prostředků a byly přičitatelné státu.

(54) Pokud jde o možnou výhodu plynoucí z dohod o marketingové podpoře, Komise pochybovala o tom, že podmínky dohod byly na straně společnosti VFAB v souladu s chováním tržně jednajícího hospodářského subjektu, jelikož dostupné důkazy zjevně neprokazovaly, že dohoda měla pro společnost VFAB odpovídající ekonomický význam. Komise proto dospěla k předběžnému závěru, že tyto dohody poskytly společnosti Ryanair výhodu, jelikož ji osvobodily od nákladů, které by jinak musela vynaložit v rámci běžných činností, a že tato zřejmá výhoda je selektivní, jelikož se vztahovala výhradně na společnosti Ryanair/AMS ([13]).

(55) Na základě výše uvedených skutečností zastávala Komise předběžný názor, že marketingová podpora, která byla poskytnuta společnostem Ryanair/AMS, zahrnovala státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Komise měla mimoto pochybnosti ohledně slučitelnosti této podpory s vnitřním trhem, zejména s ohledem na ustanovení pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.

4. **PŘIPOMÍNKY ŠVÉDSKA**

(56) Níže jsou shrnuty připomínky Švédska podané v rámci formálního vyšetřovacího řízení, podrobněji budou tyto připomínky projednány v příslušných částech oddílu 7 „Posouzení".

4.1. OPATŘENÍ Č. 1: VKLADY AKCIONÁŘŮ POSKYTNUTÉ SPOLEČNOSTI VFAB MEZI ROKY 2003 A 2010

(57) Švédsko v podstatě na základě téhož důvodu jako společnost VFAB (viz 63. až 65. bod odůvodnění) tvrdilo, že případná podpora, která byla společnosti VFAB poskytnuta ze státních prostředků, nemohla v žádném případě představovat státní podporu, jelikož měla pokrýt ztráty vyplývající výhradně z nehospodářských činností na letišti, nebo představovala vyrovnávací platbu za služby obecného hospodářského zájmu.

4.2. OPATŘENÍ Č. 2: NÁJEMNÉ ZA VYUŽÍVÁNÍ LETIŠTNÍ INFRASTRUKTURY, KTERÉ SPOLEČNOST VFAB HRADILA MEZI ROKY 2003 A 2010

(58) Švédsko popřelo, že by nájemné hrazené za využívání letištní infrastruktury představovalo státní podporu pro společnost VFAB.

(59) Švédsko rovněž popřelo, že by nájemné bylo nižší než tržní nájemné. Švédsko poukázalo na skutečnost, že podle stávajících předpisů o územním plánování lze dotyčný pozemek používat pouze k provozování letiště, a že výši nájemného je nutno posoudit mimo jiné s ohledem na nízkou ziskovost této činnosti.

(60) Švédsko také uvedlo, že neexistují konkrétní důkazy podporující pochybnosti Komise po předběžném posouzení, které se týkaly výše nájemného.

4.3. OPATŘENÍ Č. 3: PROVOZNÍ PODPORA POSKYTNUTÁ SPOLEČNOSTI VFAB A JINÝM LETIŠTÍM V RÁMCI REŽIMU PODPORY MÍSTNÍCH LETIŠŤ V OBDOBÍ OD ROKU 2001 DO ROKU 2010

(61) Švédsko uvedlo, že provozní podporu pro nestátní letiště je nutno považovat za režim provozní podpory, který je slučitelný s vnitřním trhem podle bodu 137 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

5. **PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

(62) Níže jsou shrnuty připomínky, které v rámci formálního vyšetřovacího řízení podaly zúčastněné strany, podrobněji budou tyto připomínky projednány v příslušných částech v oddíle 7 „Posouzení".

5.1. PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI VFAB

5.1.1. **Opatření č. 1: vklady akcionářů poskytnuté společnosti VFAB mezi roky 2003 a 2010**

(63) Společnost VFAB uvedla, že naprostá většina letištních služeb byla poskytována školám, které na letišti působí, a leteckému klubu (viz 16. bod odůvodnění). Společnost VFAB dále tvrdila, že tito uživatelé nevykonávají hospodářskou činnost a že rovněž poskytování letištních služeb těmto uživatelům nemá hospodářskou povahu, nepodléhá tudíž systému kontroly státní podpory, stejně jako případné veřejné prostředky použité k pokrytí provozních ztrát vyplývajících z poskytování těchto služeb.

([13]) Komise se v této souvislosti domnívala, že není podstatné, že část marketingové podpory byla poskytnuta prostřednictvím dceřiného podniku společnosti Ryanair, AMS, a nikoli přímo společnosti Ryanair. Komise uvedla, že společnost Ryanair v době podpisu dohod společnost AMS přímo ovládala, a dokonce se zdá, že jedno z doplňujících ujednání podepsala jménem společnosti AMS. Rovněž v dohodě o marketingových službách uzavřené mezi společnostmi VFAB a AMS se uvádí, že *„k závazku společnosti Ryanair patří zřízení a provozování čtyř letů týdně na trase z letiště Londýn-Stansted na letiště VST…"*.

(64) Pokud by se však činnosti letiště považovaly za hospodářské činnosti, společnost VFAB se domnívala, že představují služby obecného hospodářského zájmu a že případná veřejná podpora na uhrazení ztrát vyplývajících z poskytování těchto služeb obecného hospodářského zájmu nepřestavuje státní podporu.

(65) Společnost VFAB tvrdila, že vklady akcionářů by bylo nutno podle pravidel státní podpory posoudit pouze tehdy, pokud by byly použity k uhrazení ztrát souvisejících s komerčními činnostmi společnosti VFAB, jimiž se rozumí poskytování letištních služeb komerčním leteckým společnostem. Společnost VFAB se v této souvislosti domnívala, že vklady akcionářů jsou v souladu s chováním tržně jednajícího hospodářského subjektu, jelikož komerční činnosti letiště byly inkrementálně ziskové (v tom smyslu, že příjmy plynoucí z těchto činností pokrývaly náklady na stejné činnosti a přinášely zisk).

5.1.2. **Opatření č. 2: nájemné za využívání letištní infrastruktury, které společnost VFAB hradila mezi roky 2003 a 2010**

(66) Společnost VFAB popřela, že by nájemné bylo stanoveno na nižší úrovni, než je tržní nájemné, a to vzhledem k existujícím omezením týkajícím se využití pozemku a zápornému zisku z provozování letiště na dotyčném pozemku.

(67) Společnost VFAB každopádně zpochybnila tvrzení, že stanovení nájemného lze přičíst státu. Ačkoli vlastník letištní infrastruktury, Västerås Flygfastigheter AB, je zcela ve vlastnictví města Västerås, společnost si udržuje od svého veřejného akcionáře tržní odstup a stanoví nájemné svých nemovitostí na základě obchodních důvodů. Výši nájemného proto nelze přičíst státu.

5.1.3. **Opatření č. 4 a 5: letištní poplatky účtované společnosti Ryanair od roku 2001 do roku 2010 a marketingová podpora poskytnutá společnostem Ryanair a AMS v roce 2001, 2008 a 2010**

(68) Společnost VFAB uvedla, že obchodní ujednání mezi společnostmi VFAB, Ryanair a AMS byla na straně společnosti VFAB v souladu s chováním tržně jednajícího hospodářského subjektu, a nepředstavovala proto státní podporu.

(69) Společnost VFAB vykazovala trvale ztráty jak v období, jehož se šetření týká, tak i v předchozích letech. Podle společnosti VFAB však bylo možno tyto ztráty přičíst údajně nehospodářským činnostem letiště, zatímco dohody s komerčními leteckými společnostmi, včetně opatření č. 4 a 5, pokrývaly jejich inkrementální náklady a zajišťovaly provozní zisk, přispěly proto kladně k finančnímu výsledku společnosti VFAB.

(70) Společnost VFAB poskytla na žádost Komise rovněž podrobné finanční údaje.

5.2. PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI RYANAIR

5.2.1. **Opatření č. 4: letištní poplatky účtované společnosti Ryanair od roku 2001 do roku 2010**

(71) Společnost Ryanair tvrdila, že letištní poplatky, které společnost VFAB účtovala společnosti Ryanair, neobsahovaly státní podporu, jelikož byly v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(72) Společnost Ryanair na úvod uvedla, že za účelem použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu měla Komise porovnat dohody, které společnost Ryanair uzavřela se společností VFAB, s dohodami uzavřenými se soukromými a veřejnými letišti. Společnost Ryanair předložila rovněž zprávu poradenské společnosti Oxera, v níž se uvádělo, že letištní poplatky, které společnost Ryanair platila na letišti Västerås, byly obecně v souladu s poplatky uplatňovanými na řadě „srovnatelných letišť“, jsou proto v souladu s kritériem tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(73) Společnost Ryanair za druhé uvedla, že by letiště ve stejné situaci jako Västerås v té době zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu jednoduše dodrželo tím, že by prostřednictvím dohod o letištních poplatcích snížilo své ztráty namísto dosažení ziskovosti. Komise si proto měla položit otázku, zda byla smlouva pro letiště inkrementálně zisková. Podle společnosti Ryanair měla Komise při posuzování toho, zda je smlouva v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, vzít v úvahu pouze inkrementální náklady letiště, které přímo souvisejí s poskytováním letištních služeb dotyčné letecké společnosti, a přezkoumat, zda celkové příjmy (z leteckých a jiných než leteckých činností) dosažené na základě smlouvy tyto inkrementální náklady převyšují.

(74) Společnost Ryanair v této souvislosti uvedla, že v případě společnosti VFAB inkrementální příjmy plynoucí z ujednání se společností Ryanair přesáhly inkrementální náklady na poskytování služeb společnosti Ryanair. K doložení tohoto tvrzení předložila společnost Ryanair kromě jiných zpráv a dokumentů i studie poradenské společnosti Oxera, v nichž byla analyzována inkrementální ziskovost ujednání mezi společnostmi VFAB, Ryanair a AMS.

5.2.2. **Marketingová podpora, kterou společnost VFAB poskytla společnostem Ryanair/AMS v roce 2001, 2008 a 2010**

(75) Co se týká marketingových dohod se společností VFAB, společnost Ryanair zdůraznila, že se marketingové dohody společnosti AMS liší od dohod společnosti Ryanair uzavřených s letišti a že by měly být posouzeny zvlášť, jelikož společnosti nelze pokládat za jednoho příjemce. Dohody byly sjednány nezávisle, týkaly se různých služeb a neexistovala u nich žádná spojitost, která by odůvodňovala jejich posouzení jako jediného zdroje údajné státní podpory. Uzavření marketingové dohody se společností AMS není podmínkou provozování tras společností Ryanair na/z letiště.

(76) Co se týká hodnoty marketingu, společnost Ryanair tvrdila, že prostor pro marketing na internetových stránkách společnosti Ryanair představuje vzácný zdroj a poptávka po něm je vysoká, včetně ze strany jiných podniků než letišť. Společnost Ryanair se domnívá, že marketingové dohody mezi společnostmi VFAB a Ryanair nebo AMS byly v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(77) Společnost Ryanair také uvedla, že Komise každopádně neprokázala, že opatření č. 4 a 5 zahrnovala využití státních prostředků nebo že je lze přičíst státu.

5.3. PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(78) Společnost AMS uvedla, že Komise neměla v rozporu s tím, co bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, považovat dohody, které společnost VFAB uzavřela se společností Ryanair (opatření č. 4), a její marketingové dohody se společností AMS (opatření č. 5) za vzájemně propojené, nýbrž za dvě samostatné obchodní transakce. Společnost AMS uvedla, že je dceřiným podnikem společnosti Ryanair s vlastním obchodním cílem a že byla založena za účelem rozvoje činnosti, která nepatří k hlavní podnikatelské činnosti společnosti Ryanair. Společnost AMS dále uvedla, že marketingové dohody společnosti AMS s letišti jsou v zásadě sjednávány a uzavírány odděleně od dohod, které s týmiž letišti uzavře společnost Ryanair.

(79) Podle společnosti AMS je pro malé regionální letiště vhodné pořizovat marketingové služby u společnosti AMS. Společnost AMS tvrdila, že tato letiště obvykle potřebují zlepšit rozpoznání značky a že reklama na internetových stránkách letecké společnosti může zvýšit počet příchozích cestujících (zahraniční cestující vytvářejí vyšší příjmy z jiných než leteckých činností než odlétající cestující pocházející z regionu, v němž se letiště nachází). Marketingové dohody tudíž mají pro společnost VFAB skutečný obchodní význam.

(80) Společnost AMS rovněž uvedla, že při uzavírání marketingových dohod v rámci opatření č. 5 jednala společnost VFAB v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, jelikož reklama na internetových stránkách Ryanair.com má pro letiště Västerås údajně představovat vysokou skutečnou hodnotu a jelikož cena, kterou společnost AMS účtovala, představovala tržní cenu za tyto služby.

6. **VYJÁDŘENÍ ŠVÉDSKA K PŘIPOMÍNKÁM TŘETÍCH STRAN**

(81) Švédsko se k připomínkám třetích stran nevyjádřilo.

7. **POSOUZENÍ**

(82) V čl. 107 odst. 1 SFEU je stanoveno, že „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem“.

(83) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU jsou kumulativní. Aby dotyčné opatření představovalo státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí být splněny všechny níže uvedené podmínky, finanční podpora konkrétně:

(a) musí být poskytnuta státem nebo ze státních prostředků;

(b) musí poskytovat selektivní výhodu, tj. zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby;

(c) narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a

(d) musí ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

7.1. OPATŘENÍ Č. 1: VKLADY AKCIONÁŘŮ POSKYTNUTÉ SPOLEČNOSTI VFAB MEZI ROKY 2003 A 2010

7.1.1. **Existence podpory**

7.1.1.1. *Pojem podnik*

(84) Aby bylo možno určit, zda opatření spadá do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU, musí Komise nejprve zjistit, zda je příjemce opatření podnikem ve smyslu zmíněného článku.

(85) Podle ustálené judikatury zahrnuje pojem „podnik" subjekty, které vykonávají hospodářskou činnost, bez ohledu na jejich právní postavení a způsob jejich financování ([14]), a hospodářskou činnost představuje jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží nebo služeb na daném trhu ([15]).

(86) Ve svém rozsudku ve věci letiště Leipzig-Halle Tribunál potvrdil, že provozování civilního letiště představuje hospodářskou činnost, jejíž nedílnou součástí je výstavba letištní infrastruktury ([16]). Pokud provozovatel letiště vykonává hospodářskou činnost, je podnikem ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU bez ohledu na své právní postavení a způsob financování ([17]).

(87) Pokud jde o okamžik, od něhož se výstavba a provozování letiště pokládají za hospodářskou činnost, Komise připomíná, že z důvodu postupného vývoje tržních sil v odvětví letišť není možné určit přesné datum. Evropské soudy však uznaly vývoj povahy činností letiště a v rozsudku ve věci letiště Leipzig-Halle Tribunál rozhodl, že od roku 2000 již nelze používání pravidel státní podpory na financování letištní infrastruktury vyloučit. Od vyhlášení rozsudku ve věci Aéroports de Paris (12. prosince 2000) ([18]) je tak třeba mít za to, že provozování a výstavba letištní infrastruktury podléhají systému kontroly státní podpory.

(88) Je však třeba uvést, že ne všechny činnosti provozovatele letiště mají nutně hospodářskou povahu ([19]). Soudní dvůr rozhodl, že činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho veřejných pravomocí, nejsou hospodářského charakteru a nespadají do oblasti působnosti pravidel státní podpory. K takovým činnostem například patří činnost související s bezpečností, kontrola leteckého provozu, policie, celní služby atd. ([20]). Financování těchto nehospodářských činností musí být omezeno pouze na nezbytné minimum nutné pro náhradu nákladů vzniklých na základě této činnosti a nelze je využít na pokrytí nákladů souvisejících s prováděním jiného typu hospodářské činnosti ([21]).

(89) V průběhu formálního šetření zpochybnily Švédsko a společnost VFAB předběžná zjištění Komise, co se týká hodnocení společnosti VFAB jakožto podniku, a tvrdily, že většina činností společnosti VFAB nemá hospodářskou povahu.

(90) Švédsko a společnost VFAB v této souvislosti uvedly, že níže uvedení uživatelé letiště nebyli podniky a vykonávali nehospodářské činnosti:

— Hässlögymnasiet (uvádělo se, že se nejedná o hospodářský subjekt, jelikož je součástí národního vzdělávacího systému),

— výcvik pilotů v rámci Scandinavian Aviation Academy,

— činnosti neziskového leteckého klubu „Hässlö flygförening", který může letiště využívat bezplatně.

([14]) Věc Komise v. Itálie, C-35/96, Recueil 1998, s. I-3851, bod 36; věc Höfner a Elser, C-41/90, Recueil 1991, s. I-1979, bod 21; věc Fédération Française des Sociétés d'Assurances v. Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, Recueil 1995, s. I-4013, bod 14; věc Job Centre, C-55/96, Recueil 1997, s. I-7119, bod 21.

([15]) Viz např. věc Komise v. Itálie, C-35/96, Recueil 1998, s. I-3851, bod 36 a věci Pavlov, C-180/98 až 184/98, Recueil 2000, s. I-6451, bod 75.

([16]) Spojené věci Flughafen Leipzig-Halle GmbH a Mitteldeutsche Flughafen AG v. Komise, T-455/08, a Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt v. Komise, T-443/08 (dále jen „rozsudek ve věci Leipzig-Halle"), Sb. roz. 2011, dosud nezveřejněno. Viz rovněž věc Aéroports de Paris v. Komise, T-128/89 (dále jen „rozsudek ve věci Aéroports de Paris"), Recueil 2001, s. II-3929, potvrzeno rozsudkem ESD ve věci C-82/01 P, Recueil 2002, s. I-9297, a věc Ryanair v. Komise, T-196/04 (dále jen „věc Charleroi"), Sb. rozh. 2008, s. II-3643, bod 88.

([17]) Viz např. věci Poucet v. AGV a Pistre v. Cancave, C-159/91 a C-160/91, Recueil 1993, s. I-637.

([18]) Rozsudek ve věci Leipzig-Halle, body 42 a 43.

([19]) Viz např. věc SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol, C-364/92, Recueil 1994, s. I-43.

([20]) Rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2003 ve věci N309/2002, Bezpečnost letectví – kompenzace nákladů po útocích 11. září 2001.

([21]) Věc Cali & Figli v. Servizi ecologici porto di Genova, C-343/95, Recueil 1997, s. I-1547; rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2003 ve věci N309/2002; rozhodnutí Komise ze dne 16. října 2002 ve věci N438/02, Subvence správ přístavů na výkon úkolů podřízených veřejné moci.

(91) Podle Švédska tyto údajně nehospodářské činnosti využívají společně naprostou většinu kapacity letiště. Švédsko rovněž uvedlo, že komerční lety na letišti (definované jako lety provozované leteckými společnostmi) byly na provozní úrovni ziskové, veškeré ztráty společnosti VFAB lze proto přičíst nehospodářské činnosti, a případná veřejná podpora na vyrovnání těchto ztrát tudíž nespadá do oblasti působnosti pravidel státní podpory.

(92) Stanovisko Švédska v tomto ohledu se zakládá na tvrzení, že v případě, není-li činnost uživatele letištních služeb hospodářské povahy, není ani poskytování letištních služeb tomuto uživateli samo o sobě hospodářskou činností.

(93) S tímto názorem nemůže Komise souhlasit.

(94) Jak bylo objasněno výše, má se za to, že hospodářskou činnost představuje nabízení zboží nebo služeb na daném trhu za úplatu. Letiště může kromě úzce definovaných letištních služeb (tj. služeb poskytovaných leteckým společnostem ([22])) poskytovat komerčně i jiné formy služeb, jako je například využívání letištní infrastruktury k jiným leteckým činnostem za úplatu, například leteckými školami. To, zda jsou pořizovatelé těchto služeb, například letecké školy, sami podniky, není pro účely hodnocení letiště jako podniku podstatné, jelikož pro dotyčné služby existuje trh.

(95) Podle podání Švédska hradily Hässlögymnasiet i Scandinavian Aviation Academy za používání letiště odměnu. Poskytování těchto služeb provozovatelem letiště proto představuje hospodářskou činnost bez ohledu na povahu činnosti těchto škol.

(96) Letecký klub mohl podle Švédska a společnosti VFAB používat letiště bezplatně. Skutečnost, že letecký klub nehradí služby poskytované letištěm, však nutně neznamená, že tyto služby nemají hospodářskou povahu. Švédsko a společnost VFAB každopádně připustily, že v účetnictví nebyly náklady vzniklé v důsledku využívání letiště leteckým klubem odděleny od nákladů souvisejících s leteckými školami, není proto k dispozici konkrétní údaj, který by bylo možno s jistotou přičíst této údajně nehospodářské činnosti. Služby poskytované leteckému klubu proto nemají dopad na zjištění Komise, že společnost VFAB je podnikem.

(97) V daném případě Komise konstatuje, že letiště Västerås je provozováno komerčně. Provozovatel letiště účtuje uživatelům za využívání letištní infrastruktury a za služby, které na letišti poskytuje, poplatky. Společnost VFAB je tudíž podnikem ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

7.1.1.2. *Státní prostředky a přičitatelnost státu*

(98) Aby dotyčná opatření představovala státní podporu, musí být financována ze státních prostředků a rozhodnutí o provedení opatření musí být přičitatelné státu.

(99) Pojem státní podpory se vztahuje na jakoukoli výhodu poskytnutou ze státních prostředků samotným státem nebo zprostředkujícím subjektem jednajícím na základě pravomocí, které mu byly svěřeny ([23]). Zdroje místních orgánů představují pro účely použití článku 107 SFEU státní prostředky ([24]).

(100) V daném případě o vkladech akcionářů rozhodli a poskytli je vlastníci společnosti VFAB, tj. město Västerås a s ohledem na určitá opatření Švédský úřad pro civilní letectví prostřednictvím své dceřiné společnosti LFV Holding.

(101) Pokud jde o město Västerås, o vkladech akcionáře rozhodlo volené zastupitelstvo (kommunfullmäktige) a vklady byly vyplaceny přímo z rozpočtu města.

(102) Co se týká společnosti LFV Holding, Komise uvádí, že tuto společnost zcela vlastnil Švédský úřad pro civilní letectví, orgán veřejné moci. Podle svých stanov nemůže společnost LFV Holding bez souhlasu švédské vlády zakládat nové dceřiné společnosti ani získávat podíly. Zasedání představenstva se mohou účastnit poslanci švédského parlamentu.

([22]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 25 podbod 8.
([23]) Věc Francie v. Komise („Stardust Marine"), C-482/99, Recueil 2002, s. I-4397.
([24]) Spojené věci Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 a T-279/08, Sb. rozh. 2011, s. I-1999, bod 108.

(103) Komise uvádí, že Švédsko ani žádná třetí strana nezpochybnily předběžná zjištění, která byla v tomto ohledu uvedena v rozhodnutí o zahájení řízení, a domnívá se tudíž, že opatření č. 1 je financováno ze státních prostředků a že je lze přičíst státu.

7.1.1.3. *Hospodářská výhoda*

Údajné služby obecného hospodářského zájmu

(104) Společnost VFAB uvedla, že poskytování letištních služeb leteckým školám a leteckému klubu (jak bylo zmíněno v 90. bodě odůvodnění) představuje každopádně služby obecného hospodářského zájmu a že veřejná podpora poskytnutá společnosti VFAB nepředstavuje státní podporu, jelikož se jedná o vyrovnání ztrát, které lze přičíst výhradně poskytování těchto služeb obecného hospodářského zájmu.

(105) Orgány veřejné moci mohou skutečně vymezit určité hospodářské činnosti vykonávané letišti nebo leteckými společnostmi jako služby obecného hospodářského zájmu ve smyslu čl. 106 odst. 2 SFEU a poskytovat za tyto služby vyrovnávací platby.

(106) Podle rozsudku ve věci Altmark ([25]) nepředstavuje vyrovnávací platba za služby obecného hospodářského zájmu selektivní výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, jsou-li splněny tyto čtyři podmínky:

(a) příjemce vyrovnávací platby musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány;

(b) parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musejí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem;

(c) vyrovnání nemůže přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností, a

(d) není-li výběr příjemce učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky umožňujícího vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, musí být úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný, správně řízený podnik vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností.

(107) Podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark jsou kumulativní, to znamená, že musí být splněny všechny čtyři, nemá-li se veřejná podpora pokládat z těchto důvodů za státní podporu.

(108) V daném případě Komise uvádí, že Švédsko a společnost VFAB nepředložily žádné důkazy o tom, že údajné závazky veřejné služby byly skutečně a jasně definovány a že jejich plněním byla oficiálně pověřena společnost VFAB. Společnost VFAB v této souvislosti odkazuje pouze na své stanovy, v nichž je poslání podniku definováno nejprve jako „uspokojování potřeb regionu v oblasti letecké dopravy“ ([26]) [„tillgodose regionens behov av flygtransporter“] a posléze jako „poskytování služeb souvisejících s civilním letectvím na letišti Västerås“ ([27]) [„betjäna den civila luftfarten vid Västerås Flygplats“]. Žádná z těchto formulací neodkazuje na tři údajné závazky veřejné služby a nelze je v žádném případě považovat za jasné a skutečné závazky veřejné služby (jelikož se spíše zdá, že představují obecný popis účelu podniku). Jen z tohoto důvodu nelze mít za to, že veřejná podpora společnosti VFAB nespadá podle rozsudku ve věci Altmark do oblasti působnosti pravidel státní podpory.

(109) Komise mimoto uvádí, že se zdá, že nejsou splněna nejméně další dvě kritéria stanovená v rozsudku Altmark: neexistují žádné důkazy o tom, že vyrovnávací platba byla stanovena předem (nýbrž se spíše jedná o následné vyrovnání neočekávaných ztrát), a společnost VFAB nebyla vybrána v rámci řízení o zadání veřejné zakázky, ani neexistují důkazy, že údajná vyrovnávací platba byla určena na základě analýzy nákladů, které by vynaložil průměrný, správně řízený podnik (spíše naopak, jelikož výše podpory byla jednoduše určena potřebou vyrovnat trvalé ztráty vykazované po dobu několika let).

(110) Tvrzení společnosti VFAB, že veřejná podpora společnosti VFAB nespadá do pravidel státní podpory, jelikož představuje vyrovnávací platbu za plnění závazku veřejné služby, proto nelze přijmout.

([25]) Věc Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00 (dále jen „rozsudek ve věci Altmark“), Recueil 2003, s. I-7747, viz body 86 až 93.
([26]) Ve stanovách platných od 28. prosince 2000 do 28. ledna 2007.
([27]) Ve stanovách platných od 23. ledna 2007.

Zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu

(111) Výhodou ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU je jakákoli hospodářská výhoda, kterou by podnik nebyl schopen získat za běžných tržních podmínek, tj. bez zásahu státu. Důležitý je pouze účinek opatření na podnik, nikoli důvod ani cíl státního zásahu. Pokud se v důsledku státního zásahu zlepší finanční situace podniku, jedná se o zvýhodnění.

(112) Komise dále připomíná, že „není považováno za státní podporu, když stát za okolností dohodnutých za běžných podmínek poskytne přímo či nepřímo podniku kapitál". V daném případě musí Komise za účelem zjištění, zda vklady akcionářů poskytují společnosti VFAB výhodu, kterou by nezískala za běžných tržních podmínek, porovnat chování orgánů veřejné moci poskytujících kapitálové injekce s chováním tržně jednajícího hospodářského subjektu, které je vedeno vyhlídkami na dosažení zisku v delším období.

(113) Při tomto posouzení by případné kladné účinky na hospodářství regionu, v němž se letiště nachází, neměly hrát žádnou úlohu, jelikož Soudní dvůr objasnil, že příslušnou otázkou pro použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu je to, zda by „za podobných podmínek soukromý investor vycházel z předpokládaných možností rentability, přičemž by odhlédl od veškerých úvah sociálního charakteru nebo regionální politiky či politiky určitého odvětví a poskytl by tento vklad".

(114) V rozsudku ve věci Stardust Marine Soudní dvůr uvedl, že „[…] pro zjištění, zda se stát choval jako rozumný investor v tržním hospodářství, je třeba vrátit se do kontextu období, v němž byla přijata opatření finanční podpory, aby bylo možno posoudit hospodářskou racionálnost chování státu, a je tedy třeba zdržet se jakéhokoli posuzování založeného na pozdější situaci". Ve věci EDF Soudní dvůr mimoto prohlásil, že „[…] hospodářská hodnocení provedená po poskytnutí uvedené výhody, zpětné konstatování o skutečné výnosnosti investice uskutečněné dotčeným členským státem nebo odůvodnění následující po rozhodnutí o zvoleném postupu nepostačují jako důkaz toho, že tento členský stát před nebo současně s poskytnutím takové podpory takové rozhodnutí učinil v postavení akcionáře" ([28]).

(115) Aby bylo možno použít zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu, musí se Komise vrátit do kontextu období, v němž bylo přijato konkrétní rozhodnutí o poskytnutí veřejných prostředků společnosti VFAB. Komise musí při svém posouzení vycházet rovněž z informací a předpokladů, které měly příslušné místní orgány k dispozici v okamžiku přijetí rozhodnutí o financování dotyčných opatření týkajících se infrastruktury.

(116) V rozhodnutí o zahájení řízení uvedla Komise svou předběžnou analýzu důvodů, proč vklady akcionářů poskytnuté společnosti VFAB tuto společnost zvýhodňují, a zejména proč nebyla dodržena zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(117) Komise za prvé uvádí, že společnost VFAB vykazovala značné ztráty po dobu více než deseti let. Již v době poskytnutí prvního vkladu akcionářů v roce 2003 byla společnost VFAB ztrátová nejméně (podle informací, které má Komise k dispozici) pátý rok po sobě. Tyto ztráty pokračovaly nepřetržitě v celém období, jehož se šetření týká, takže v době poskytnutí každého vkladu akcionářů byla společnost VFAB ztrátová. Za této situace považuje Komise za velmi nepravděpodobné, že by byl soukromý investor ochoten poskytnout na pokrytí těchto ztrát kapitálové injekce v celkové výši 194 milionů SEK (přibližně 21,4 milionu EUR). Jelikož společnost VFAB byla po celé dotyčné období zcela ve vlastnictví státu, neexistují žádní soukromí vlastníci, s nimiž by bylo možno provést srovnání. Dodržení zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu lze za této situace prokázat pouze na základě dobrých vyhlídek na dosažení dlouhodobé ziskovosti společnosti VFAB.

(118) Před vydáním rozhodnutí o zahájení řízení švédské orgány tvrdily, že vklady akcionářů byly provedeny na základě finanční analýzy, která se podobala analýzám, jež provedl soukromý vlastník letiště Skavsta (viz 52. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení). Jak však již bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, Švédsko nepředložilo žádné konkrétní údaje, které by prokazovaly, že vlastníci letiště Skavsta poskytli kapitál za podobných okolností, jaké existovaly v případě letiště Västerås, a srovnatelnost nebyla pravděpodobná rovněž z toho důvodu, že letiště Skavsta odbaví desetkrát více cestujících než letiště Västerås. V průběhu formálního šetření nebyly v tomto ohledu předloženy žádné další důkazy.

([28]) Věc Komise v. Electricité de France (EDF), C-124/10 P, dosud nezveřejněno, bod 84.

(119) Před vydáním rozhodnutí o zahájení řízení předložily švédské orgány velmi omezené důkazy, které měly prokazovat, že při poskytnutí kapitálu jednaly město Västerås a společnost LFV Holding jako běžní investoři v tržním hospodářství. Jak bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, existují náznaky, že Švédský úřad pro civilní letectví provedl před nabytím podílů ve společnosti VFAB v roce 2000 určitou analýzu trhu. Podle odhadů, na jejichž základě se nákup uskutečnil, měl počet cestujících na letišti Västerås vzrůst z 120 000 v roce 1999 na 600 000 během osmi let, což by vedlo k udržitelnému zisku ve výši 7–10 milionů SEK ročně. Odhadovalo se, že by společnost VFAB dosáhla hranice rentability v roce 2003 při objemu přepravy 400 000 cestujících.

(120) Tyto předpoklady se však jevily jako velmi optimistické (jak bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení), a to vzhledem k předchozím výsledkům letiště Västerås, a k doložení spolehlivosti těchto odhadů nebyly předloženy žádné další důkazy (jak je uvedeno v tabulce 1, počet cestujících se ve skutečnosti pětinásobně snížil). Koncem roku 2006 prodala společnost LFV Holding AB svůj podíl zpět městu Västerås za 1 SEK. Podle informací, které poskytly švédské orgány, byla důvodem skutečnost, že Švédský úřad pro civilní letectví nebyl ochoten poskytovat i nadále vklady akcionářů ke krytí ztrát společnosti VFAB.

(121) Komise rovněž uvádí, že podle připomínek, které společnost VFAB podala během šetření, měly vklady akcionářů poskytnuté městem Västerås a společností LFV holding „pokrýt ztráty vyplývající z činností společnosti VFAB“ ([29]). Společnost VFAB tvrdila, že většina těchto činností nemá hospodářskou povahu, a domnívala se, že otázku, zda jsou vklady akcionářů v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, je nutno posoudit pouze ve vztahu k návratnosti ujednání s komerčními leteckými společnostmi, což je podle názoru společnosti VFAB jediná část činností letiště, která má hospodářskou povahu. Jelikož tyto dohody byly inkrementálně ziskové, společnost VFAB uvedla, že vklady akcionářů byly v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(122) Švédsko tyto připomínky nezpochybnilo.

(123) Z výše uvedených důvodů Komise za prvé nesouhlasí s tvrzením společnosti VFAB, že činnosti letiště mají z velké části nehospodářskou povahu a že soulad vkladů akcionářů se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu je nutno posoudit pouze ve vztahu k návratnosti dohod, jež společnost VFAB uzavřela s komerčními leteckými společnostmi. Společnost VFAB je podnikem a z hlediska akcionářů je soulad se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu nutno posoudit na základě finančních výsledků celé společnosti VFAB. Společnost VFAB každopádně neposkytla žádné doložené údaje, které by umožnily oddělit její hospodářské činnosti od nehospodářských činností.

(124) Pokud jde o vyhlídky na návratnost vkladů akcionářů, která by byla přijatelná pro soukromý subjekt, a to na základě výsledků společnosti VFAB, Komise podotýká, že Švédsko ani zúčastněné strany nepředložily v průběhu šetření žádné údaje, které by změnily předběžná zjištění Komise, že vklady akcionářů nebyly v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(125) Nebyly předloženy žádné důkazy, které by doplnily velmi omezené důkazy předložené před zahájením řízení a které by prokazovaly, že navzdory významným důkazům *prima facie* naznačujícím opak (jež byly shrnuty v 119. až 121. bodě odůvodnění) byly vklady akcionářů poskytnuty na základě přiměřených předpokladů ohledně návratnosti, která by byla přijatelná pro tržně jednající hospodářský subjekt v podobné situaci.

(126) Komise naopak konstatuje, že její předběžné závěry potvrzují prohlášení samotné společnosti VFAB (viz 121. bod odůvodnění), jež Švédsko nepopřelo, a to, že vklady akcionářů nebyly poskytnuty za účelem dosažení návratnosti, která by byla přijatelná pro tržně jednající hospodářský subjekt, nýbrž k pokrytí trvalých ztrát plynoucích z činností společnosti VFAB. Toto trvalé vyrovnávání ztrát bez jasných a věrohodných vyhlídek na zlepšení výsledků společnosti, jež by vedlo k přijatelné návratnosti, by pro tržně jednající hospodářský subjekt nebylo přijatelné.

(127) S ohledem na pochybnosti vyslovené v rozhodnutí o zahájení řízení, které se týkaly zejména velmi optimistických odhadů, jež byly údajně učiněny před prvními vklady akcionářů, neposkytlo Švédsko žádné informace, ani nepředložilo důkazy, že následné vklady byly provedeny na základě posouzení budoucích výnosů na rozdíl od pouhého krytí ztrát.

([29]) Připomínky společnosti VFAB ze dne 16. července 2012, oddíl 3.3.

Závěr

(128) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že by tržně jednající hospodářský subjekt vklady akcionářů neposkytl. Důkazy, které předložil členský stát, neprokazují, že při poskytnutí těchto vkladů bylo provedeno posouzení, které by bylo přijatelné pro tržně jednající hospodářský subjekt, nýbrž vklady akcionářů měly pouze pokrýt trvalé ztráty společnosti VFAB bez jakékoli spojitosti s výsledky podniku. Vklady akcionářů proto společnosti VFAB poskytly hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískala.

7.1.1.4. *Selektivita*

(129) Aby opatření státu spadalo do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU, musí zvýhodňovat „určité podniky nebo určitá odvětví výroby". Pojem „státní podpora" se tudíž vztahuje pouze opatření, která selektivně zvýhodňují určité podniky.

(130) V daném případě zvýhodnily vklady akcionářů pouze společnost VFAB, jsou tudíž jednoznačně selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

7.1.1.5. *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu*

(131) Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitého podniku vůči ostatním podnikům, které soutěží na vnitřním trhu, je nutno mít za to, že tyto podniky jsou dotyčnou podporou ovlivněny ([30]). Hospodářská výhoda plynoucí z vkladů akcionářů, které byly poskytnuty společnosti VAFB, posílila hospodářské postavení této společnosti, jelikož provozovatel letiště mohl pokračovat v činnosti, aniž by hradil všechny náklady, které jsou s tím neoddělitelně spojené.

(132) Jak bylo objasněno výše, provozování letiště představuje hospodářskou činnost. Na straně jedné existuje konkurence mezi letišti, která se snaží přilákat letecké společnosti a s nimi související letecký provoz (přepravu cestujících a nákladu), a na straně druhé existuje konkurence i mezi správci letišť, kteří mohou vzájemně soutěžit o to, aby byli pověřeni správou daného letiště. Zejména v případě nízkonákladových a charterových leteckých společností si konkurují také letiště, která se nenacházejí ve stejné spádové oblasti, či dokonce leží v různých členských státech, a která se snaží tyto letecké společnosti přilákat.

(133) Jak je uvedeno v bodě 40 pokynů pro letectví z roku 2005 a opětovně potvrzeno v bodě 45 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, ani malá letiště není možné vyloučit z působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU. V bodě 45 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 se výslovně uvádí, že „ani v případě relativně malého podniku, který je příjemcem prostředků z veřejných zdrojů, není vyloučena možnost narušení obchodu mezi členskými státy".

(134) V období, jehož se formální šetření týká, odbavovalo letiště Västerås mezi 113 626 a 242 376 cestujícími ročně a v současnosti odbaví přibližně 273 000 cestujících ročně (údaje pro rok 2013). Značná část objemu letecké přepravy pochází z ostatních členských států a z letiště Västerås byly a jsou provozovány mezinárodní lety do destinací, jako je Londýn-Stanstead, Alicante a Malaga. Je proto třeba vyvodit závěr, že společnost VFAB působí na trhu, který je v evropském měřítku otevřen hospodářské soutěži.

(135) Vzhledem k těmto skutečnostem je třeba mít za to, že veřejné financování společnosti VFAB narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a má přinejmenším potenciální účinek na obchod.

7.1.1.6. *Závěr*

(136) Na základě výše uvedených úvah Komise konstatuje, že veřejné financování, které bylo společnosti VFAB poskytnuto ve formě vkladů akcionářů mezi roky 2003 a 2010 (opatření č. 1), představuje státní podporu ve smyslu článku 107 SFEU.

7.1.1.7. *Zákonnost podpory*

(137) Podle čl. 108 odst. 3 SFEU musí členské státy informovat o svých záměrech poskytnout nebo upravit podpory a nesmí provést zamýšlená opatření, dokud není v tomto řízení přijato konečné rozhodnutí.

([30]) Věc Het Vlaamse Gewest v. Komise, T-214/95, Recueil 1998, s. II-717.

(138) Jelikož financování již bylo společnosti VFAB poskytnuto, má Komise za to, že Švédsko nedodrželo zákaz stanovený v čl. 108 odst. 3 SFEU.

7.1.2. **Slučitelnost**

7.1.2.1. *Použitelnost pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 a 2005*

(139) V čl. 107 odst. 3 SFEU jsou povoleny určité výjimky z obecného pravidla stanoveného v čl. 107 odst. 1 SFEU, že státní podpory nejsou slučitelné s vnitřním trhem. Dotyčnou podporu lze posoudit na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, podle něhož za slučitelné s vnitřním trhem mohou být považovány „podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem".

(140) V tomto ohledu stanoví příslušný rámec pro posouzení, zda lze podporu letišť prohlásit za slučitelnou podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014.

(141) Podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 použije Komise v případě, že protiprávní investiční podpora byla poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014, pravidla slučitelnosti platná v době poskytnutí protiprávní investiční podpory.

(142) Podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 má Komise za to, že by se ustanovení jejího sdělení o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory neměla použít na projednávané případy protiprávních provozních podpor poskytnutých letištím ještě přede dnem 4. dubna 2014. Komise bude místo toho uplatňovat zásady obsažené v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 na všechny případy týkající se provozní podpory (podaná oznámení a protiprávní neoznámená podpora) letištím, přestože byla podpora poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014 a začátkem přechodného období.

(143) Komise již v 136. až 138. bodě odůvodnění dospěla k závěru, že vklady akcionářů představují protiprávní státní podporu, která byla poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014.

7.1.2.2. *Rozdíl mezi investiční a provozní podporou*

(144) Vzhledem k výše zmíněným ustanovením pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 musí Komise určit, zda dotyčné opatření představuje protiprávní investiční nebo provozní podporu.

(145) Podle bodu 25 podbodu 18 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 je investiční podpora definována jako „podpora na financování investičního majetku, konkrétně na pokrytí schodku financování kapitálových nákladů". Podle bodu 25 podbodu 18 pokynů se může investiční podpora vztahovat jak na předem vyplacenou částku podpory (tj. částku určenou k pokrytí investičních nákladů), tak na podporu ve formě pravidelných splátek (k pokrytí kapitálových nákladů, pokud jde o roční odpisy a náklady na financování).

(146) Provozní podpora na druhou stranu souvisí s pokrytím všech nebo části provozních nákladů letiště, které jsou definovány jako „výchozí náklady letiště na poskytování provozních služeb, včetně kategorií nákladů, jako jsou náklady na zaměstnance, smluvně sjednané služby, komunikaci, odpady, energii, údržbu, nájem a správu, ovšem vyjma kapitálových nákladů, marketingové podpory nebo jakýchkoli dalších pobídek, které letiště poskytuje leteckým společnostem, a nákladů spadajících do výkonu veřejné správy".

(147) Podle těchto definic lze mít za to, že vklady akcionářů, které byly použity k pokrytí trvalých provozních ztrát společnosti VFAB, představují provozní podporu ve prospěch společnosti VFAB.

7.1.2.3. *Slučitelnost provozní podpory podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014*

(148) V oddíle 5.1.2 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 jsou stanovena kritéria, která bude Komise používat při posouzení slučitelnosti provozní podpory s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU. Podle bodu 172 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 bude Komise uplatňovat tato kritéria na všechny případy týkající se provozní podpory letiště, včetně podaných oznámení a protiprávní neoznámené podpory.

(149) Podle bodu 137 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 může být protiprávní provozní podpora poskytnutá před začátkem přechodného období (včetně podpory vyplacené přede dnem 4. dubna 2014) prohlášena za slučitelnou do plné výše nepokrytých provozních nákladů, pokud jsou splněny tyto podmínky:

(150) Příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu (body 113 a 114 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014). Tato podmínka je splněna mimo jiné tehdy, pokud podpora zvyšuje mobilitu občanů EU a propojení regionů budováním přístupových bodů pro lety v rámci EU nebo napomáhá regionálnímu rozvoji. Duplikace neziskových letišť však nepřispívá k dosažení cíle společného zájmu.

(151) Potřeba státního zásahu (body 116 až 118 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014). Podpora by měla být zaměřena na situace, v nichž může přinést materiální zlepšení, které trh sám není schopen poskytnout. Komise v této souvislosti uvedla, že podmínky, s nimiž se menší letiště často vypořádávají při rozvoji svých služeb a přilákávání soukromých investorů do své infrastruktury, jsou často méně výhodné než podmínky, které mají velká letiště v Unii. Za současných tržních podmínek proto mohou mít menší letiště obtíže zajistit bez finančních prostředků z veřejných zdrojů financování svého provozu.

(152) Za současných tržních podmínek se proto Komise domnívá, že:

— letiště, která odbaví až 200 000 cestujících ročně, zřejmě nejsou schopna pokrýt velkou část svých provozních nákladů;

— letiště s ročním objemem přepravy 200 000 až 700 000 cestujících zřejmě nejsou schopna pokrýt podstatnou část svých provozních nákladů;

— letiště s ročním objemem přepravy 700 000 až 1 milion cestujících by obecně měla být schopna pokrýt své provozní náklady ve větší míře a

— letiště s ročním objemem přepravy nad 3 miliony cestujících by měla být schopna pokrýt své provozní náklady.

(153) Vhodnost státní podpory jako nástroje politiky (bod 120 pokynů pro leteckou dopravu). Členské státy musí prokázat, že podpora je vhodná pro dosažení zamýšleného cíle nebo řešení problémů, na které je podpora zaměřena. Opatření podpory nebude považováno za slučitelné s vnitřním trhem, pokud jiné nástroje politiky nebo podpory, které by méně narušily hospodářskou soutěž, umožňují dosáhnout stejného cíle.

(154) Existence motivačního účinku (bod 124 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014). Tato podmínka je splněna, je-li pravděpodobné, že by se při neexistenci provozní podpory a s ohledem na možné poskytnutí investiční podpory a objem přepravy výrazně snížil objem činnosti dotyčného letiště.

(155) Přiměřenost výše podpory, tj. podpora omezená na nezbytné minimum (bod 125 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014). Aby byla provozní podpora letištím přiměřená, musí být omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti.

(156) Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod (bod 131 pokynů pro leteckou dopravu). Při posuzování slučitelnosti provozní podpory Komise zohlední narušení hospodářské soutěže a účinky na obchod. Nachází-li se letiště ve spádové oblasti jiného letiště s volnou kapacitou, musí obchodní plán vycházející ze spolehlivých prognóz objemu osobní i nákladní přepravy určit pravděpodobný dopad na provoz ostatních letišť nacházejících se v dané spádové oblasti.

7.1.2.4. *Posouzení slučitelnosti opatření č. 1*

Příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu

(157) Provozní podpora poskytnutá společnosti VFAB měla zajistit udržení letiště v provozu a umožnit zachování pravidelných vnitrostátních i mezinárodních leteckých spojů.

(158) Västerås je z hlediska počtu obyvatel páté největší město ve Švédsku. Nachází se v hustě osídlené a ekonomicky prosperující oblasti středního Švédska. Již v roce 1999 mělo 450 000 obyvatel, tj. přibližně 5,5 % celkového počtu obyvatel země, a nachází se ve vzdálenosti 45 minut cestovní doby od letiště. Ve spádové oblasti letiště, která je vymezena cestovní dobou v délce jedné hodiny, žije 1 milion obyvatel. Podle odhadů švédských orgánů pro leteckou dopravu mělo v této oblasti bydliště přibližně 59 % cestujících odlétajících z letišť v oblasti středního Švédska (Mälardalsregionen).

(159) Nejbližší letiště se však nacházejí ve větší vzdálenosti než 100 km nebo jedna hodina cestovní doby (s výjimkou letiště Bromma, které se nachází ve vzdálenosti 59 minut doby strávené na cestě autem). Nabízením vnitrostátních letů (nejméně do roku 2006) a letů do destinací v EU (např. Oslo, Kodaň, Londýn) proto letiště přispívá k zvýšení mobility občanů EU a větší přístupnosti budováním přístupových bodů pro lety v rámci Unie v centru hustě osídleného regionu. Tyto přístupové body doplňují nabídku jiných letišť nacházejících se na okraji spádové oblasti (Bromma a Arlanda), neboť zajišťují letecké spojení v pohodlné dojezdové vzdálenosti, a to na základě obchodního modelu (nízkonákladoví dopravci), který se liší od obchodního modelu letišť Bromma a Arlanda. Komise bere rovněž na vědomí, že podle odhadů města Västerås přispělo letiště Västerås přímo a nepřímo k zachování přibližně 180 pracovních míst v oblasti Västerås.

(160) Komise vyvozuje závěr, že provozní podpora sloužila k zlepšení přístupnosti mezi oblastí Västerås a ostatními částmi Švédska a EU a že sloužila jasně vymezenému cíli společného zájmu.

Potřeba státního zásahu

(161) Jak je uvedeno v bodě 118 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, Komise se domnívá, že za současných tržních podmínek se bude potřeba financování provozních nákladů z veřejných zdrojů v důsledku vysokých fixních nákladů lišit podle velikosti letiště a u menších letišť bude obyčejně úměrně vyšší. Komise se domnívá, že za současných tržních podmínek lze relativní finanční životaschopnost letišť určit ve vztahu k velikosti. Komise proto usuzuje, že letiště, která odbaví až 200 000 cestujících ročně, zřejmě nejsou schopna pokrýt velkou část svých provozních nákladů a že letiště s ročním objemem přepravy 200 000 až 700 000 cestujících zřejmě nejsou schopna pokrýt podstatnou část svých provozních nákladů.

(162) Jak bylo uvedeno v 20. bodě odůvodnění, společnost VFAB nebyla schopna pokrýt své provozní náklady nejméně od roku 1999 a po celé posuzované období.

(163) Komise bere na vědomí, že v období, jehož se šetření týká, byl počet cestujících nižší než 200 000 ročně kromě roku 2004 (242 376 cestujících) a roku 2005 (221 422 cestujících), kdy však byl tento počet nižší než 300 000.

(164) Komise konstatuje, že společnost VFAB nebyla schopna pokrýt velkou část nebo přinejmenším podstatnou část svých provozních nákladů, a proto existovala potřeba státního zásahu.

Vhodnost opatření podpory

(165) V daném případě byla činnost na letišti Västerås ohrožena jeho neschopností pokrýt provozní náklady.

(166) Vzhledem k povaze tohoto problému se Komise domnívá, že by žádné jiné opatření politiky letišti neumožnilo pokračovat v činnosti. Provozní podpora byla omezena na výši neuhrazených provozních ztrát a na nezbytné minimum, jelikož pouze vyrovnávala skutečně vzniklé ztráty. Vyrovnání ztrát je proto omezeno na minimum a neposkytuje žádný zisk.

(167) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že opatření je vhodné k dosažení stanoveného cíle společného zájmu.

Motivační účinek

(168) Provozní podpora, která byla poskytnuta v minulosti, sloužila k zachování letiště v provozu. Bez podpory by bylo nutno letiště uzavřít a to by nemohlo přispívat k zajištění místní přístupnosti. Částka podpory byla omezena na výši skutečných provozních ztrát, jelikož vyrovnávala pouze neuhrazené provozní ztráty.

(169) Vzhledem k této skutečnosti se Komise domnívá, že opatření podpory má motivační účinek.

Přiměřenost podpory (podpora omezená na minimum)

(170) Provozní podpora musí být omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti.

(171) V daném případě částka podpory nikdy nepřekročila výši neuhrazených provozních ztrát. Komise se proto domnívá, že provozní podpora byla přiměřená a byla omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti.

Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod

(172) Komise uvádí, že ve spádové oblasti letiště Västerås, jak je definována v bodu 25 podbodu 12 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, se nachází pouze jedno další letiště. Těsně mimo spádovou oblast se pak nachází letiště Arlanda.

(173) S ohledem na toto letiště (Bromma) však Komise za prvé podotýká, že se nachází na úplném okraji spádové oblasti letiště Västerås (59 minut doby strávené na cestě autem), což pravděpodobně snižuje možné negativní účinky podpory.

(174) Komise rovněž podotýká, že se obchodní modely letišť Västerås a Bromma značně liší. Letiště Västerås se v období, jehož se šetření týká, jednoznačně zaměřovalo na nízkonákladové dopravce a rozvíjelo své vztahy se společností Ryanair, přičemž vnitrostátní lety postupně ubývaly. Profil letiště Bromma se naopak soustředil na vnitrostátní lety obsluhující oblast Stockholmu spolu s některými mezinárodními destinacemi (např. Brusel, Helsinky) provozovanými tradičními leteckými společnostmi a rozvoj letiště Bromma (měřeno počtem cestujících) byl v období, jehož se šetření týká, velmi silný, jelikož počet cestujících vzrostl z 981 256 cestujících v roce 2000 na 2 037 382 cestujících v roce 2010 ([31]). Co se týká letiště Arlanda, Komise uvádí, že se nachází mimo předpokládanou spádovou oblast letiště Västerås, což snižuje možné negativní účinky podpory. Stejně jako v případě letiště Bromma jsou tyto negativní účinky každopádně ještě méně pravděpodobné vzhledem ke skutečnosti, že rovněž letiště Arlanda používá obchodní model, který se značně liší od obchodního modelu letiště Västerås. Letiště Arlanda, což je hlavní letiště v oblasti hlavního města, nabízí vysoký počet vnitrostátních a mezinárodních destinací, které obsluhují tradiční letecké společnosti. Malý objem přepravy na letišti Västerås mimoto znamená, že účinek podpory nebude mít s největší pravděpodobností podstatný dopad na činnosti letiště Arlanda, které je největším švédským letištěm ([32]).

(175) Je proto velmi nepravděpodobné, že by podpora letiště Västerås měla za následek zbytečnou duplikaci nebo odklon činnosti z letiště Bromma či Arlanda.

(176) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že nežádoucí negativní účinky na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy jsou omezené.

Závěr

(177) Komise konstatuje, že provozní podpora poskytnutá společnosti VFAB prostřednictvím vkladů akcionářů mezi roky 2003 a 2010 (opatření č. 1) je slučitelná s vnitřním trhem.

7.2. OPATŘENÍ Č. 2: ÚDAJNĚ NIŽŠÍ NÁJEMNÉ, KTERÉ SPOLEČNOST VFAB HRADILA SPOLEČNOSTI VÄSTERÅS FLYGFASTIGHETER AB ZA VYUŽÍVÁNÍ LETIŠTNÍ INFRASTRUKTURY

(178) V rozhodnutí o zahájení řízení ([33]) Komise uvedla, že existují náznaky, že nájemné mohlo být nižší než tržní sazba. To se zakládalo v zásadě na tvrzení v tomto ohledu, které bylo uvedeno v interním dokumentu města Västerås. Komise proto švédské orgány požádala, aby se k těmto údajům a k odhadovanému tržnímu nájemnému vyjádřily. Na základě dostupných údajů však Komise zastávala předběžný názor, že nájemné společnost VFAB zvýhodnilo.

(179) Švédsko a společnost VFAB popřely, že by kdykoli mezi roky 2003 a 2010 bylo stanovené nájemné nižší než tržní nájemné. V reakci na žádost o objasnění, která byla uvedena v rozhodnutí o zahájení řízení, uvedly, že se prohlášení v dokumentu, který byl vyhotoven pro zastupitelstvo města Västerås a na nějž se v rozhodnutí o zahájení řízení odkazuje, naznačující, že nájemné je nižší než tržní sazba, nezakládá na číselných údajích ani konkrétních vysvětleních, nýbrž že se jedná o nedoložené tvrzení. Švédsko a společnost VFAB se proto nemohly k jeho podstatě vyjádřit. Švédsko a společnost VFAB naopak tvrdily, že by se tržní nájemné mělo posoudit na základě skutečnosti, že pozemek lze podle příslušných předpisů o územním plánování využívat pouze pro činnosti letiště a vzhledem k velmi nízké ziskovosti této činnosti se stávající nájemné jeví jako nájemné, které je v souladu s trhem. V nájemní smlouvě je mimoto stanoveno, že v případě nových investic bude výše nájemného upravena.

([31]) Zdroj: www.transportstyrelsen.se
([32]) Pro názornost, v roce 2000 odbavilo letiště Arlanda 18 263 926 cestujících (a 16 948 127 v roce 2010) (zdroj: www.transportstyrelsen.se).
([33]) Viz 62. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

(180) Švédsko a společnost VFAB každopádně tvrdily, že nájemné stanovuje společnost VFAB sama na základě čistě obchodních důvodů a že Komise neprokázala, že rozhodnutí o stanovení nájemného pro společnost VFAB lze přičíst státu.

(181) Komise v této souvislosti bere na vědomí tvrzení Švédska a společnosti VFAB, že na výši nájemného, kterou bylo možno účtovat, měla dopad nízká (ve skutečnosti záporná) ziskovost činnosti letiště Västerås.

(182) K tomuto bodu se nevyjádřila žádná třetí strana. Formální šetření nepřineslo žádné informace, které by dokládaly, že nájemné hrazené společností VFAB je nižší než nájemné, které by za podobných okolností účtoval soukromý pronajímatel. Tvrzení uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení proto nebylo blíže doloženo. Komise tudíž uvádí, že předběžné náznaky možného zvýhodnění společnosti VFAB nepotvrzují žádné důkazy. Komise nemůže závěr ohledně poskytnutí státní podpory vyvodit na základě nedoložených tvrzení.

(183) Komise proto uvádí, že opatření č. 2, tj. nájemné, které společnost VFAB hradila společnosti Västerås Flygfastigheter AB za využívání letištní infrastruktury, nepředstavuje státní podporu.

7.3. OPATŘENÍ Č. 3: PROVOZNÍ PODPORA POSKYTOVANÁ V RÁMCI REŽIMU PODPORY MÍSTNÍCH LETIŠŤ V OBDOBÍ 2001 AŽ 2010

(184) Švédské orgány podaly vysvětlení týkající se podpory, kterou stát poskytoval v rámci režimu podpory místních letišť v období, jehož se šetření týká, tj. od roku 2001 do roku 2010. V roce 2011 byl režim dále pozměněn ([34]).

(185) Ačkoli se právní základ režimu v příslušném období do jisté míry lišil, základní znaky režimu se nezměnily. Od roku 2007 bylo právním základem režimu nařízení (2006:1577) o provozní podpoře nestátních letišť. V roce 2005 činil celkový rozpočet podpory 103 milionů SEK a tato částka byla poskytnuta 22 letištím ve Švédsku. Během období, kdy stát vlastnil prostřednictvím společnosti LFH Holding ve společnosti VFAB 40 % podíl, se provozní podpora v souladu s tím snížila o 40 %.

(186) Cílem režimu byla podpora regionálního rozvoje a propojenosti regionů na základě celkové odpovědnosti vlády za vnitrostátní dopravní síť, a zejména za infrastrukturu pro leteckou dopravu.

(187) Způsobilá pro podporu byla všechna letiště s pravidelnou leteckou dopravou bez ohledu na formu vlastnictví (při posuzování potřeby podpory se však měly zohlednit cíle v oblasti regionálního rozvoje, a to s ohledem na vzdálenost ke třem největším letištím v zemi). Letiště však nebylo pro podporu způsobilé, jakmile dosáhlo objemu přepravy (obvykle 300 000 cestujících ročně), při němž mělo dobré vyhlídky na ziskovost. Od 1. ledna 2007 byla způsobilost dále omezena, jelikož z režimu byla vyloučena letiště, z nichž byl Stockholm v dosahu nejvýše dvou hodin jízdy prostředky veřejné pozemní dopravy.

(188) Co se týká intenzity podpory, podpora pro jednotlivé letiště nesměla přesáhnout provozní ztráty letiště. Švédsko mimoto objasnilo, že původní záměr byl takový, že by podpora měla pokrýt v průměru 75 % provozních ztrát, v praxi však jen ojediněle překročila 50 %.

(189) Posledním rokem, v němž byla v rámci režimu vyplacena podpora letišti Västerås, byl rok 2006.

7.3.1. **Existence podpory**

(190) Švédsko připouští, že režim představuje státní podporu. Komise stejně jako v rozhodnutí o zahájení řízení uvádí, že jsou splněna kritéria stanovená v článku 107 SFEU.

(191) Režim je jednoznačně financován ze státních prostředků, jelikož byl financován především ze souhrnného rozpočtu a v menší míře z rozpočtu Švédského úřadu pro civilní letectví, což je orgán ústřední vlády zřízený podle zákona. Podporu lze rovněž přičíst státu, jelikož režim spravovaly postupně Švédský úřad pro civilní letectví (1999 až 2005), Úřad pro civilní letectví (2005 až 2010) a jeho nástupce, Švédská dopravní správa (od roku 2010). Ve všech případech se jedná o orgány veřejné moci zřízené a upravené právními předpisy.

([34]) Toto rozhodnutí se týká dotyčného režimu do roku 2010.

(192) Režim jednoznačně příjemce zvýhodňuje, jelikož je osvobozuje od provozních ztrát, jež by jinak museli nést v rámci hospodářské činnosti. Podpora, která je poskytována ve formě dotací, není státem udělována s vyhlídkou na návratnost finančních prostředků. Tato výhoda je selektivní, jelikož je poskytnuta pouze letištím, která nevlastní ústřední vláda a která splňují kritéria způsobilosti. Výhoda může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy, jelikož letiště v Unii spolu vzájemně soutěží.

7.3.2. **Zákonnost podpory**

(193) Podle čl. 108 odst. 3 SFEU musí členské státy informovat o svých záměrech poskytnout nebo upravit podpory a nesmí provést zamýšlená opatření, dokud není v tomto řízení přijato konečné rozhodnutí.

(194) Jelikož financování již bylo poskytnuto, má Komise za to, že Švédsko nedodrželo zákaz stanovený v čl. 108 odst. 3 SFEU. Režim je proto protiprávní, jelikož nebyl Komisi oznámen.

7.3.3. **Slučitelnost podpory**

(195) Jak je objasněno v 137. až 141. bodě odůvodnění, na projednávané případy protiprávních provozních podpor poskytnutých letištím ještě přede dnem 4. dubna 2014 se použijí ustanovení pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

(196) Režim představuje podle zásad pokynů provozní podporu, jelikož jeho účelem je pokrytí schodku financování provozních nákladů letišť, tj. schodku mezi příjmy letiště a jeho provozními náklady ([35]).

(197) Režim, jehož se toto formální šetření týká, byl zaveden přede dnem 4. dubna 2014.

(198) Komise proto slučitelnost opatření č. 3 posoudí podle ustanovení týkajících se slučitelnosti provozní podpory, která jsou obsažena v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014, jak je podrobněji objasněno v 147. až 154. bodě odůvodnění.

7.3.3.1. *Příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu*

(199) Cílem režimu bylo podporovat regionální rozvoj a propojení regionů na základě celkové odpovědnosti vlády za vnitrostátní dopravní síť, a zejména za infrastrukturu pro leteckou dopravu.

(200) Režim omezil riziko duplikace na minimum tím, že se zaměřoval na malá letiště v oblastech s nedostatečným propojením. Režim mimoto výslovně vylučoval letiště nacházející se v blízkosti největších letišť v zemi (Arlanda, Landvetter a Sturup).

(201) Riziko duplikace v ojedinělých případech, kdy se dvě letiště využívající podporu nacházela blíže než orientační vzdálenosti uvedené v bodě 136 pokynů, zmírňuje rovněž velikost země, nízká hustota obyvatelstva a často obtížné podmínky jízdy. Komise proto vyvozuje závěr, že režim přispěl k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu.

7.3.3.2. *Potřeba státního zásahu*

(202) Jak bylo objasněno výše, letiště přestala být v rámci režimu způsobilá, pokud se usuzovalo, že mají přiměřené vyhlídky na ziskovost, což bylo obvykle při dosažení objemu přepravy přibližně 300 000 cestujících ročně. To představuje konzervativní přístup, který zajišťuje, aby byla podpora udělena pouze v případě, je-li zásah státu nezbytný k zajištění provozování letiště.

(203) Komise se domnívá, že za současných tržních podmínek nejsou letiště, která odbaví až 200 000 cestujících ročně, zřejmě schopna pokrýt velkou část svých provozních nákladů a letiště s ročním objemem přepravy 200 000 až 700 000 cestujících zřejmě nejsou schopna pokrýt podstatnou část svých provozních nákladů.

(204) Při použití těchto kategorií na letiště, na něž se režim vztahoval, Komise uvádí následující.

([35]) Podle definice v bodě 21 pokynů.

(205) Naprostá většina letišť, která využívala opatření č. 3, patří k velmi malým letištím. Z celkem 29 letišť, která někdy mezi roky 1999 a 2007 obdržela podporu, jich 24 odbavilo (nanejvýš) méně než 200 000 cestujících ročně. Z těchto letišť odbavilo 21 letišť méně než 100 000 cestujících ročně a 16 letišť méně než 50 000 cestujících ročně.

(206) Pouze tři letiště (Kristianstad, Västerås a Växjö) odbavila v daném období maximálně více než 200 000 cestujících, avšak méně než 300 000 cestujících (nejnižší počet v daném období však činil 62 639, 107 565 resp. 154 755 cestujících). Jak je uvedeno výše, letiště Västerås neobdrželo od roku 2006 v rámci opatření č. 3 žádnou podporu.

(207) Ze dvou zbývajících letišť bylo v daném období největším letištěm letiště Skavsta (maximální počet 1 994 512 cestujících, minimální počet 240 233 cestujících). Toto letiště však nedostávalo podporu od roku 2004, kdy poprvé překročilo objem přepravy 1 000 000 cestujících ([36]). Letiště Göteborg (maximální počet 743 892 cestujících, minimální počet 2 972 cestujících) obdrželo podporu pouze v roce 2003 (304 095 cestujících) a v roce 2004 (433 935 cestujících) ([37]).

(208) Na tomto základě se Komise domnívá, že podpora v rámci režimu podpory místních letišť byla poskytována v případě, bylo-li to nutné k dosažení cíle společného zájmu.

7.3.3.3. *Vhodnost (bod 120 pokynů)*

(209) Provozní podpora je vhodným nástrojem k řešení problémů letišť, jichž se režim týkal, tj. jejich neschopnosti financovat své činnosti.

7.3.3.4. *Motivační účinek (bod 124 pokynů)*

(210) Jak bylo uvedeno výše, vzhledem k objemu přepravy a kritériím způsobilosti v rámci režimu je velmi nepravděpodobné, že letiště, jichž se režim týkal, mohla financovat své činnosti sama, a tudíž zachovat potřebnou úroveň činnosti bez podpory. Režim proto má motivační účinek.

7.3.3.5. *Přiměřenost (bod 125 pokynů)*

(211) Podpora byla omezena na nezbytné minimum, jelikož nikdy nepřesáhla schodek financování provozních nákladů (a v průměru jen ojediněle překročila 75 % schodku financování).

7.3.3.6. *Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod (bod 131 pokynů)*

(212) Letiště, jichž se opatření č. 3 týká, jsou obvykle malá nebo velmi malá, jsou rozptýlena po celé zemi a podle kontinentálních evropských měřítek mají velké spádové oblasti.

(213) Jak bylo uvedeno výše, zásady režimu vylučovaly letiště nacházející se v blízkosti největších letišť v zemi (letiště Arlanda ve Stockholmu, letiště Landvetter v Göteborgu a letiště Skurup blízko Malmö), což snižuje možné překrývání.

(214) Ačkoli v několika málo případech se některá letiště, na něž se režim vztahoval, mohla nacházet blíže, než jsou orientační kritéria vzdálenosti uvedená v bodě 136, Komise připomíná, že tato letiště jsou velmi malá, a narušení hospodářské soutěže je proto pravděpodobně velmi omezené.

7.3.4. **Závěr**

(215) Z výše uvedených důvodů se Komise domnívá, že podpora poskytovaná v rámci režimu podpory místních letišť v období od roku 2000 do roku 2010 byla slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

7.4. ÚDAJNÁ PODPORA SPOLEČNOSTÍ RYANAIR A AMS

7.4.1. **Existence podpory**

7.4.1.1. *Hospodářská činnost a pojem podnik*

(216) Poskytováním služeb letecké dopravy vykonávají letecké společnosti hospodářskou činnost, a představují tudíž podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Je proto třeba analyzovat, zda dohody mezi leteckými společnostmi a dotyčným letištěm poskytly v případě, že je lze přičíst státu a zahrnují převod státních prostředků, těmto společnostem hospodářskou výhodu.

([36]) Letiště Skavsta zaznamenalo nárůst z 980 000 cestujících v roce 2003 na 1 350 000 cestujících v roce 2004. Zdroj: internetové stránky letiště Skavsta, http://www.skavsta.se/bulletin/3/kort-om-skavsta-passagerare.asp

([37]) Počty cestujících pro roky 2003 a 2004 z internetových stránek http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Statistik_och_analys/pass2004.pdf

7.4.1.2. *Státní prostředky a přičitatelnost státu*

(217) Ve výše zmíněném rozsudku ve věci Stardust Marine Soudní dvůr konstatoval, že zdroje podniku soukromého práva, který je většinově ve veřejném vlastnictví, představují státní prostředky.

(218) Co se týká přičitatelnosti, Soudní dvůr v rozsudku ve věci Stardust Marine dále uvedl, že skutečnost, že stát nebo státní subjekt je jediným nebo většinovým akcionářem podniku, nepostačuje k vyvození závěru, že převod prostředků ze strany tohoto podniku lze přičíst veřejným akcionářům. Podle Soudního dvora nelze ani v případě, že stát může kontrolovat veřejný podnik a vykonávat rozhodující vliv na jeho činnost, automaticky předpokládat, že tuto kontrolu v konkrétním případě skutečně vykonává, jelikož veřejný podnik může v závislosti na míře samostatnosti, kterou mu stát ponechal, jednat s větší či menší nezávislostí.

(219) Podle Soudního dvora jsou možné ukazatele, od nichž lze odvodit přičitatelnost státu, tyto:

(a) fakt, že dotyčný subjekt nemohl přijmout sporné rozhodnutí, aniž by zohlednil požadavky orgánů veřejné moci;

(b) skutečnost, že podnik musel zohlednit směrnice vydané vládními orgány;

(c) začlenění veřejného podniku do struktur veřejné správy;

(d) povaha činností podniku a jejich výkon na trhu v rámci běžných podmínek hospodářské soutěže se soukromými subjekty;

(e) právní postavení podniku;

(f) intenzita dohledu vykonávaného orgány veřejné moci nad vedením podniku a

(g) jakýkoliv jiný ukazatel, který by svědčil o účasti orgánů veřejné moci na přijetí dotyčného opatření nebo o nepravděpodobnosti toho, že se přijetí neúčastnily, s ohledem na rozsah tohoto opatření, jeho obsah nebo podmínky.

7.4.1.3. *Státní prostředky*

(220) V celém období, jehož se toto rozhodnutí týká, byla společnost VFAB plně ve vlastnictví státu a vlastnilo ji zcela město Västerås, nebo společně město Västerås a společnost LFV Holding, dceřiná společnost Švédského úřadu pro civilní letectví, tj. veřejného subjektu. Lze předpokládat, že stát jakožto jediný akcionář společnosti VFAB, který zároveň jmenoval její představenstvo, společnost VFAB zcela ovládal a kontroloval její prostředky. Výhoda poskytnutá z prostředků společnosti VFAB je proto poskytnuta ze státních prostředků.

7.4.1.4. *Přičitatelnost*

(221) Komise za prvé uvádí, že podle stanov společnosti VFAB je účelem podniku uspokojovat potřeby regionu v oblasti letecké dopravy v souladu se zásadami veřejného práva, které se vztahují na činnosti místní správy. Obecný účel společnosti tudíž odkazuje na cíle obecného zájmu, jež obvykle sledují orgány veřejné moci, a na zvláštní právní předpisy vztahující se na místní správy. Představenstvo společnosti VFAB mimoto jmenuje město Västerås (spolu se společností LFV Holding v době, kdy byla tato akcionářem) ([38]).

(222) Rozhodnutí o pověření výkonného ředitele společnosti VFAB uzavřením původní dohody z roku 2001 se společností Ryanair přijalo představenstvo, které tvořili řádní členové jmenovaní městem Västerås ([39]).

(223) Podle stanov musí mimoto podnik předložit všechna důležitá operativní rozhodnutí k posouzení městskému zastupitelstvu.

(224) Z dokumentů, které byly předloženy během formálního šetření, je zřejmé, že se město Västerås přímo podílelo na důležitých obchodních rozhodnutích. Z důkazů vyplývá, že v roce 2006, kdy měla skončit platnost dohody o úhradě nákladů uzavřená se společností LFV Holding, jednalo městské zastupitelstvo o budoucí obchodní strategii

([38]) Viz např. http://www.Västerås.se/politikdemokrati/stadensorganisation/bolag/Sidor/bolag.aspx
([39]) Zápis ze zasedání představenstva společnosti VFAB dne 18. října 2000.

společnosti VFAB a přijalo jednoznačné rozhodnutí o obchodní strategii, kterou má podnik sledovat v období do roku 2011. Orgán veřejné moci se tudíž přímo podílel na navrhování obchodní strategie provozovatele letiště, a je třeba mít za to, že se účastnil i rozhodnutí, která společnost přijala při provádění této strategie.

(225) Na základě těchto prvků je nutno mít za to, že se stát (jak se zdá) podílel na obchodních rozhodnutích společnosti VFAB, což je společnost, která nemůže navrhnout svou tržní strategii bez ohledu na formální či neformální směrnice vydané orgánem veřejné moci. Komise podotýká, že Švédsko přičitatelnost státu nepopřelo, domnívá se tudíž, že obchodní ujednání, která společnost VFAB uzavřela se společnostmi Ryanair a AMS v rámci opatření č. 4 a 5, jsou přičitatelná státu.

7.4.1.5. *Hospodářská výhoda*

(226) Za účelem posouzení, zda dohoda mezi letištěm ve veřejném vlastnictví a leteckou společností poskytuje této společnosti hospodářskou výhodu, je nutno analyzovat, zda je tato dohoda v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Při použití kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu na dohodu mezi letištěm a leteckou společností je třeba posoudit, zda by ke dni uzavření dohody obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt očekával, že tato dohoda povede k vyššímu zisku, než jakého by bylo jinak dosaženo. Tento vyšší zisk je vyčíslen rozdílem mezi inkrementálními příjmy, jež mají být podle očekávání vytvořeny na základě smlouvy (tj. rozdíl mezi příjmy, jichž by bylo dosaženo, pokud by byla smlouva uzavřena, a příjmy, jichž by bylo dosaženo, pokud by žádná smlouva neexistovala) a inkrementálními náklady vyplývajícími pravděpodobně ze smlouvy (tj. rozdíl mezi náklady, které by vznikly, pokud by byla smlouva uzavřena, a náklady, které by vznikly, pokud by žádná smlouva neexistovala), přičemž výsledné peněžní toky jsou diskontovány pomocí příslušné diskontní sazby. Při posuzování ujednání mezi letištěm a leteckou společností zohlední Komise i míru, do jaké lze posuzovaná ujednání považovat za součást naplňování celkové strategie letiště, která má alespoň v dlouhodobém horizontu vést k dosažení ziskovosti (bod 66 pokynů).

(227) V této analýze je nutno zohlednit veškeré příslušné inkrementální příjmy a náklady související s transakcí. Jednotlivé prvky (slevy z letištních poplatků, marketingové příspěvky, jiné finanční pobídky) nelze posuzovat zvlášť. Jak je uvedeno v rozsudku ve věci Charleroi: „Přitom je nezbytné v rámci použití kritéria soukromého investora posuzovat obchodní transakci jako celek, aby se ověřilo, zda státní entita a entita jí ovládaná se společně chovaly jako hospodárné subjekty v tržním hospodářství. Komise má totiž povinnost při hodnocení sporných opatření zohlednit všechny relevantní skutečnosti a jejich kontext […].“

(228) Očekávané inkrementální příjmy musí zahrnovat zejména příjmy z letištních poplatků s přihlédnutím ke slevám a další dopravě očekávané na základě smlouvy, jakož i předpokládané příjmy z jiných než leteckých činností, jichž je dosahováno prostřednictvím další dopravy. Očekávané inkrementální náklady musí zahrnovat zejména všechny inkrementální provozní a investiční náklady, které by nevznikly, kdyby nebyla dohoda uzavřena, a rovněž náklady na marketingové příspěvky a další finanční pobídky.

(229) Komise v této souvislosti rovněž uvádí, že cenová diferenciace (včetně marketingové podpory a jiných pobídek) je běžným obchodním postupem. Politiky diferencovaných cen by však měly být obchodně odůvodněné.

Použití kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu na dotyčné dohody, zejména na dohodu se společností Ryanair

(230) Pro účely použití kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu v tomto případě je nejprve vhodné posoudit tyto otázky:

(a) Lze pro účely použití kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu marketingovou dohodu a ujednání o letištních poplatcích posoudit společně, nebo je nutné je posoudit zvlášť, jak uvedly společnosti Ryanair a AMS?

(b) Je pro účely použití kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu vhodné porovnat ujednání, jichž se formální šetření týká, s letištními poplatky uplatňovanými na jiných letištích?

(231) Komise se bude nejprve zabývat těmito dvěma otázkami a poté použije kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu na opatření č. 4 a 5.

Společné posouzení marketingových dohod a ujednání o letištních poplatcích

(232) Komise se domnívá, že oba druhy opatření, jichž se v daném případě formální šetření týká, a to dohodu o letištních službách a marketingové dohody, je nutno posoudit společně jako jedno opatření. Tento přístup se týká dohody o letištních službách, která byla uzavřena mezi společnostmi VFAB a Ryanair, na straně jedné a marketingových dohod mezi společnostmi VFAB a Ryanair a rovněž mezi společnostmi VFAB a AMS na straně druhé. Společnost Ryanair nezpochybnila skutečnost, že marketingovou dohodu, která byla uzavřena přímo mezi společnostmi Ryanair a VFAB, je nutno posoudit společně s dohodou o letištních poplatcích. Obě dohody společně upravují obchodní vztahy mezi společnostmi VFAB a Ryanair. Podle názoru Komise totéž platí pro marketingovou dohodu se společností AMS, a to z níže uvedených důvodů.

(233) Existuje řada signálů, které naznačují, že tyto smlouvy je nutno posoudit jako jedno opatření, jelikož byly uzavřeny v rámci jedné transakce.

(234) Za prvé, společnost AMS je 100 % dceřinou společností společnosti Ryanair. Marketingovou dohodu podepsal jménem společnosti AMS pan Edward Wilson, který byl v té době ředitelem společnosti AMS a současně ředitelem společnosti Ryanair. Pro účely použití pravidel státní podpory se společnosti AMS a Ryanair považují za jeden podnik v tom smyslu, že společnost AMS jedná jako zprostředkovatel v zájmu společnosti Ryanair a pod její kontrolou. U předmětných dohod to lze odvodit rovněž ze skutečnosti, že se v preambuli marketingové dohody uvádí „[…]www.ryanair.com, internetové stránky irské nízkonákladové letecké společnosti Ryanair“.

(235) Ačkoli jsou tyto marketingové dohody uzavřeny jmenovitě mezi společnostmi VFAB a AMS, jedná se jednoznačně o doplňující ujednání k dohodě z roku 2005, tj. dohodě o letištních poplatcích, která byla dne 31. ledna 2005 uzavřena mezi společnostmi VFAB a Ryanair. To jednoznačně prokazuje, že obě strany neoddělovaly dohody o letištních poplatcích od dohody o marketingových službách, nýbrž je považovaly za součást jedné obchodní transakce (Komise rovněž uvádí, že ačkoli byla dvě doplňující ujednání ze dne 1. srpna uzavřena jmenovitě mezi společnostmi VFAB a AMS, byla podepsána jménem společnosti Ryanair Ltd).

(236) Za druhé, marketingová dohoda z roku 2010 uzavřená se společností AMS v prvním oddíle nazvaném „Účel dohody“ uvádí, že dohoda je „[…]“. Tato formulace stanoví jednoznačnou přímou souvislost mezi dohodou o službách a touto marketingovou dohodou v tom smyslu, že jedna bez druhé by uzavřena nebyla. Marketingová dohoda je založena na uzavření dohody o letištních službách a službách poskytovaných společností Ryanair. V preambuli se dále uvádí, že se společnost VFAB hodlá zaměřit na cestující společnosti Ryanair s cílem propagovat možnosti cestovního ruchu a podnikání v regionu.

(237) Za třetí, v marketingové dohodě se v preambuli uvádí, že se společnost VFAB rozhodla „aktivně propagovat u cestujících v mezinárodní letecké dopravě Västmanland a Västerås jako prázdninovou destinaci a rovněž jako atraktivní obchodní centrum“. To naznačuje, že prvořadým a specifickým cílem uzavření marketingové dohody byla propagace konkrétně letiště Västerås (a okolní oblasti Västmanland) u potenciálních zákazníků společnosti Ryanair.

(238) Smlouva o marketingových službách, která byla uzavřena mezi společnostmi VFAB a AMS, je tudíž neoddělitelně spojena s dohodami o letištních službách, které podepsaly společnosti Ryanair a VFAB. Výše uvedené úvahy prokazují, že bez dohod o letištních službách by marketingové dohody uzavřeny nebyly. Marketingová dohoda výslovně uvádí, že je založena na dopravním spojení Västerås–Londýn zajišťovaném společností Ryanair, a v zásadě předpokládá marketingové služby zaměřené na propagaci této trasy.

(239) Z těchto důvodů považuje Komise za vhodné analyzovat ujednání o letištních službách uzavřená mezi společnostmi VFAB a Ryanair a marketingovou dohodu ze dne 1. a 17. srpna 2010 společně za účelem posouzení, zda představují opatření státní podpory, či nikoli.

Srovnatelnost letiště Västerås s ostatními evropskými letišti

(240) Švédsko i společnost Ryanair tvrdily, že posouzení chování tržně jednajícího hospodářského subjektu je nutno provést tak, že se porovnají podmínky obchodních ujednání mezi společností VFAB na straně jedné a společnostmi Ryanair a AMS na straně druhé s podmínkami srovnatelných dohod na jiných letištích.

(241) Podle nových pokynů týkajících se uplatňování zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu lze existenci podpory letecké společnosti využívající určité letiště v zásadě vyloučit, pokud cena účtovaná za letištní služby odpovídá tržní ceně, nebo lze analýzou *ex ante* prokázat, že ujednání mezi letištěm a leteckou společností bude mít kladný inkrementální přínos k zisku letiště. Pokud však jde o první přístup (srovnání s „tržní cenou"), Komise má pochybnosti, zda je v současnosti možné určit příslušnou referenční hodnotu, která by ukázala skutečnou tržní cenu služeb, jež letiště poskytují. Proto se domnívá, že nejvhodnějším kritériem pro posouzení ujednání, která letiště uzavřela s jednotlivými leteckými společnostmi, je analýza inkrementální ziskovosti *ex ante*.

(242) Je třeba uvést, že obecně může být použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na základě průměrné ceny na jiných podobných trzích užitečné, pokud lze tuto cenu přiměřeně určit nebo ji odvodit z jiných tržních ukazatelů. V případě letištních služeb však není tato metoda relevantní, jelikož se struktura nákladů a příjmů mezi jednotlivými letišti obvykle velmi liší. Důvodem je skutečnost, že náklady a příjmy závisejí na stupni rozvoje letiště, na počtu leteckých společností, které letiště využívají, na jeho kapacitě, pokud jde o objem osobní přepravy, na stavu infrastruktury a souvisejících investicích, na regulačním rámci, který se může mezi jednotlivými členskými státy lišit, a na dluzích či jiných závazcích, jež letiště přijalo v minulosti.

(243) Jak je patrné v daném případě, obchodní vztahy mezi letišti a leteckými společnostmi nejsou založeny vždy výhradně na zveřejněném ceníku poplatků. Tyto obchodní vztahy jsou spíše velmi rozmanité. Zahrnují sdílení rizik s ohledem na osobní přepravu a související obchodní a finanční závazky, běžné systémy pobídek a změnu rozdělení rizik během doby trvání dohod. Jednu transakci proto nelze porovnat s jinou transakcí na základě ceny obrátky nebo ceny stanovené za cestujícího.

(244) I za předpokladu, že by na základě přesvědčivé srovnávací analýzy bylo možno zjistit, že „ceny" v rámci různých transakcí, které jsou předmětem posouzení, odpovídají „tržním cenám" nebo jsou vyšší než „tržní ceny" zjištěné prostřednictvím srovnávacího vzorku transakcí, nemohla by Komise vyvodit závěr, že tyto transakce jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, jestliže se ukáže, že v době, kdy byly stanoveny, provozovatel letiště očekával, že vytvoří vyšší inkrementální náklady než inkrementální příjmy. Tržně jednající hospodářský subjekt by neměl pobídku k nabízení zboží nebo služeb za referenční „tržní cenu", pokud by to vedlo k inkrementální ztrátě.

(245) Za této situace se Komise domnívá, že s přihlédnutím ke všem informacím, které má k dispozici, je pro posouzení, zda obchodní vztahy mezi společnostmi VFAB a Ryanair posledně uvedenou společnost zvýhodnily ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, nejvhodnějším přístupem analýza inkrementální ziskovosti *ex ante*.

7.4.1.6. *Posouzení inkrementálních nákladů a příjmů*

(246) K posouzení toho, zda ujednání, které letiště uzavřelo s leteckou společností, splňuje kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu, by se měly spolu s letištními poplatky, po odečtení případných slev, marketingové podpory nebo systémů pobídek, vzít v úvahu i očekávané příjmy z jiných než leteckých činností, které pocházejí z činnosti letecké společnosti. Podobně by měly být zohledněny veškeré očekávané náklady, které letišti v souvislosti s činností letecké společnosti na letišti inkrementálně vznikly. Tyto inkrementální náklady mohou zahrnovat všechny kategorie výdajů nebo investic, jako například inkrementální náklady na personál, na vybavení a na investice vyvolané přítomností letecké společnosti na letišti. Pokud například letiště potřebuje rozšířit nebo postavit nový terminál nebo jiné zařízení především proto, aby uspokojilo potřeby konkrétní letecké společnosti, vezmou se příslušné náklady při výpočtu inkrementálních nákladů v úvahu. Naproti tomu náklady, které by letišti vznikly nezávisle na ujednání s leteckou společností, by pro účely kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu neměly být brány v potaz.

(247) Letištní infrastruktura musí být mimoto otevřená všem leteckým společnostem a nesmí být vyhrazena pro konkrétní leteckou společnost, aby bylo vyloučeno, že případné zvýhodnění provozovatele letiště ze slučitelné podpory není přeneseno na konkrétní leteckou společnost.

(248) V tomto kontextu Komise posoudí, zda ujednání mezi společnostmi VFAB a Ryanair, včetně marketingových dohod se společností AMS, přispěla kladně k inkrementální ziskovosti letiště. Toto posouzení je nutno provést s ohledem na situaci letiště v době, kdy byly dohody se společností Ryanair uzavřeny, a na základě předvídatelného vývoje činnosti v té době.

(249) V roce 2001 bylo letiště Västerås letištěm se značně nedostatečným vytížením. V 90. letech minulého století vycházelo z obchodního modelu, podle něhož tradiční letecké společnosti, v zásadě SAS, zajišťovaly pravidelné spoje do vnitrostátních a některých zahraničních destinací, především do Osla a Kodaně, jež byly přitažlivé pro obchodní cestující z regionu Västerås, kteří kladou důraz na rychlé spojení, relativně však nejsou citliví na cenu. V letech 1999 a 2000 zajišťovala například společnost SAS denně čtyři spoje do Kodaně a společnost Skyways zajišťovala tři spoje denně do Göteborgu, tři spoje denně do Malmö a dva lety denně do Kodaně.

(250) Tento obchodní model selhal na začátku 21. století, kdy podniky začaly brát více v úvahu náklady, a situace se dále zhoršila v důsledku poklesu letecké dopravy po teroristických útocích dne 11. září 2001. Společnost SAS proto v roce 2002 přestala provozovat lety z letiště Västerås a společnost Skyways, která převzala některé trasy společnosti SAS, letiště Västerås opustila v roce 2004. Tradiční letecké společnosti provozují od té doby na letišti Västerås pouze velmi omezenou činnost, jak ukazuje tabulka 1.

(251) V roce 2001 proto letiště Västerås čelilo skutečnosti, že zákazníci z řad tradičních leteckých společností zvažovali omezení svých činností na letišti a nebyli ochotni uzavírat dlouhodobé dohody, které by letišti zajistily stálý dlouhodobý příjem.

(252) V roce 2001 vykazovalo letiště Västerås velmi nízkou míru využití. Dostupná maximální kapacita se odhadovala přibližně na 950 000 odlétajících cestujících ročně, zatímco skutečný počet činil 93 487 cestujících, tj. méně než 10 %.

(253) Letiště současně vykazovalo vysoké fixní náklady, z nichž většinu bylo podle údajů předložených Švédskem možno přičíst činnosti nesouvisející s leteckými společnostmi, na niž v letech 2000 až 2010 připadalo 72 % až 92 % objemu přepravy na letišti ([40]). Naopak činnost komerčních leteckých společností vždy inkrementálně přispívala k ziskovosti letiště.

(254) V té době bylo přirozené uvážit možnost rozvoje činnosti nízkonákladových leteckých společností na letišti. Podle odhadů švédského Ministerstva podnikání uvedených ve zprávě z roku 1999 o vyhlídkách letiště Västerås ([41]) měl v Evropě podíl nízkonákladových leteckých společností na trhu podle předpokladů vzrůst z 3 % na 12 %, pokud jde o počet cestujících, přičemž tento vývoj byl podle očekávání obzvláště relevantní v širší oblasti Stockholmu, která se vyznačuje častými cestami svých obyvatel. Ostatní letiště dospěla v té době k stejnému hodnocení a přeorientovala své obchodní modely podobným směrem, například letiště Skavsta.

(255) V tomto kontextu plánovala společnost VFAB uzavření dohod se společností Ryanair, která na rozdíl od společnosti SAS omezující svou činnost na letišti a jiných tradičních leteckých společností byla ochotna navázat dlouhodobé obchodní vztahy a zaručit minimální počet cestujících, jenž přispěje k inkrementální ziskovosti letiště. Komise konstatuje, že by soukromý provozovatel letiště ve stejné situaci pravděpodobně sledoval stejnou strategii jako společnost VFAB, jelikož se jevila jako jediná rozumná možnost zvýšení objemu přepravy na letišti, a tudíž jeho příjmů.

(256) Společnost Ryanair předložila v této souvislosti zprávu, kterou vyhotovila poradenská společnost Oxera a která hodnotí očekávanou ziskovost ujednání mezi společnostmi VFAB a Ryanair *ex ante*.

(257) Zpráva zkoumá očekávanou ziskovost dohod z roku 2001, 2003 a 2005 uzavřených mezi společnostmi VFAB a Ryanair a rovněž dohody o marketingových službách, která byla uzavřena mezi společnostmi VFAB a AMS. Očekávaná ziskovost byla posouzena v době podpisu jednotlivých dohod – tj. dodatečné příjmy společnosti VFAB, jež se očekávaly v důsledku dohod („inkrementální příjmy"), byly porovnány s očekávanými dodatečnými náklady společnosti VFAB v důsledku dohod („inkrementální náklady"). Toto hodnocení zohledňuje rovněž dopad společného posouzení ziskovosti ujednání o letištních službách a marketingových dohod, což Komise pokládá z důvodů uvedených v 232. až 239. bodě odůvodnění za správný přístup.

(258) Hodnocení společnosti Oxera vychází z dokumentů a údajů, které byly k dispozici v době sjednávání dohod, s použitím údajů z období před uzavřením každé dohody za účelem přijetí předpokladů ohledně přiměřených očekávání v době podpisu. Analýza vychází z prognóz týkajících se několika parametrů: celkový objem osobní

([40]) Měřeno počtem letů, údaje od Transportstyrelsen, které poskytla společnost VFAB.
([41]) Luftfartsverket Km/DL 69.245 ze dne 15. ledna 2000.

přepravy na letišti Västerås (na základě objemu celkové přepravy zaznamenaného před podpisem jednotlivých hodnot a upraveného o předpokládaný nárůst letecké dopravy v Evropě), objem osobní přepravy společnosti Ryanair (na základě údajů o výsledcích společnosti Ryanair v době před podpisem jednotlivých dohod), příjmy z leteckých činností (na základě poplatků sjednaných v dohodách a odhadů očekávaného počtu cestujících), příjmy z jiných než leteckých činností (odhady založené na údajích o výsledcích před podpisem jednotlivých dohod), inkrementální provozní náklady (na základě předběžných předpokladů, které přijala společnost VFAB), inkrementální marketingové a investiční náklady (pokud se očekávalo, že budou uhrazeny prostřednictvím obchodních ujednání s leteckými společnostmi). K ověření spolehlivosti těchto předběžných předpokladů poskytla společnost VFAB údaje o příjmech z leteckých činností, o příjmech z jiných než leteckých činností a o provozních a kapitálových nákladech v období 2000–2010.

(259) Citlivost odhadů byla ověřena pomocí různých kontrol s cílem zjistit, jak bude ziskovost ujednání ovlivněna určitými negativními faktory. Základní scénář, což je scénář založený na předpokladech uvedených v 258. bodě odůvodnění, byl ověřen s ohledem na tyto faktory citlivosti: (i) diskontní sazba ve výši 10 % při výpočtu čisté současné hodnoty místo referenčních sazeb stanovených ve sdělení Komise o referenčních sazbách; (ii) objem osobní přepravy (pro společnost Ryanair a na letišti) založený na skutečném počtu místo předběžných předpokladů;(iii) inkrementální provozní náklady odhadnuté pomocí regresního přístupu, při němž jsou odhady ověřeny a opraveny podle skutečných dopadů změn počtu cestujících na provozní náklady letiště.

(260) Výsledek hodnocení ukázal, že všechny dohody byly v době, kdy byly uzavřeny, podle očekávání ziskové. Ve všech scénářích nepříznivého vývoje (tj. použití kontrol citlivosti) byla čistá současná hodnota každé jednotlivé dohody kladná. V pesimistickém scénáři činila čistá současná hodnota u dohody z roku 2001 5,8 milionu SEK, u dohody z roku 2003 činila čistá současná hodnota 8,7 milionu SEK, u dohody z roku 2005 (s marketingovou dohodou z roku 2008) činila čistá současná hodnota 15,87 milionu SEK a u marketingové dohody z roku 2010 činila čistá současná hodnota 9,9 milionu SEK. Společné posouzení čisté současné hodnoty všech dohod společně (provedené jako kontrola) naznačuje, že by čistá současná hodnota podle základního scénáře činila 22,2 milionu SEK a v případě pesimistického scénáře 13,7 milionu SEK.

(261) Z hodnocení lze proto vyvodit závěr, že na základě analýzy *ex ante* byla očekávaná ziskovost jednotlivých dohod, jichž se šetření týká, kladná, a to i v případě konzervativních předpokladů.

(262) Komise se domnívá, že toto hodnocení, které není v rozporu s důkazy předloženými v průběhu formálního šetření, je věrohodné a podporuje zjištění, že by tržně jednající hospodářský subjekt za podobných okolností pravděpodobně uzavřel podobné dohody.

(263) Komise mimoto uvádí, že Švédsko předložilo podrobné finanční údaje *ex post*, které udávají mimo jiné inkrementální náklady a příjmy společnosti Ryanair a všech ostatních leteckých společností působících na letišti Västerås v období, jehož se týkalo formální šetření. Tyto informace jsou shrnuty v tabulce 6 (v níž byly všechny náklady související s marketingovými dohodami se společnostmi Ryanair a AMS přiděleny jako provozní náklady společnosti Ryanair). Komise podotýká, že ačkoli se tyto údaje zakládají na posouzení *ex post*, potvrzují hodnocení *ex ante*, že ujednání se společností Ryanair přispějí k ziskovosti letiště Västerås.

Tabulka 6

Inkrementální náklady a příjmy související s leteckými společnostmi na letišti Västerås. Všechny částky v EUR

Rok	Celkové příjmy (z leteckých a jiných než leteckých činností) jednotlivých leteckých společností			Provozní náklady přidělené jednotlivým leteckým společnostem [1]			Inkrementální ziskovost	
	Letecká společnost A SAS	Letecká společnost Ryanair	Letecká společnost C Jiná	Letecká společnost A SAS	Letecká společnost B Ryanair	Letecká společnost C Jiná	Ryanair	Všechny letecké společnosti
2001	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Rok	Celkové příjmy (z leteckých a jiných než leteckých činností) jednotlivých leteckých společností			Provozní náklady přidělené jednotlivým leteckým společnostem ([1])			Inkrementální ziskovost	
	Letecká společnost A SAS	Letecká společnost Ryanair	Letecká společnost C Jiná	Letecká společnost A SAS	Letecká společnost B Ryanair	Letecká společnost C Jiná	Ryanair	Všechny letecké společnosti
2003	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Veškeré náklady uhrazené na základě marketingových dohod se společnostmi Ryanair a AMS byly přiděleny jako provozní náklady společnosti Ryanair.

(264) Co se týká předběžných předpokladů přijatých v době uzavření dohod mezi společnostmi VFAB a Ryanair, Švédsko v této souvislosti objasnilo, že ačkoli nebyl vypracován oficiální a plnohodnotný obchodní plán, společnosti VFAB bylo jasné, že dohody přispějí kladně k inkrementálnímu zisku. Vzhledem k nedostatečnému využití letiště bylo možno očekávat, že inkrementální náklady související s činností společnosti Ryanair budou poměrně omezené.

(265) Podle Švédska se předběžně předpokládalo, že letištní poplatky sjednané v dohodě z roku 2001 a příjmy z jiných než leteckých činností pokryjí inkrementální náklady související s ujednáním a že společnosti VFAB zajistí zisk ve výši […] SEK ročně.

(266) V době uzavření dohody z roku 2003 mohla společnost VFAB vycházet ze skutečných finančních výsledků činnosti společnosti Ryanair v letech 2001 a 2002, které potvrzovaly hodnocení *ex ante* z roku 2001, že ujednání kladně přispěje k inkrementálnímu zisku. Podle údajů, které byly v té době známy, společnost VFAB usuzovala, že změny dohody z roku 2003 pokryjí inkrementální náklady vyplývající z ujednání se společností Ryanair a zajistí společnosti VFAB zisk ve výši […] SEK ročně. Při uzavření dohody z roku 2005 mohla společnost VFAB vycházet ze skutečných výsledků činnosti společnosti Ryanair na letišti mezi roky 2001 a 2004, jež trvale kladně přispívaly k inkrementálnímu zisku letiště. Společnost VFAB v té době usuzovala, že letištní poplatky spolu s příjmy z jiných než leteckých činností vyplývajícími z dohody pokryjí náklady související s činnostmi společnosti Ryanair a od roku 2007 přinesou letišti zisk ve výši […] SEK ročně.

(267) V souvislosti s ukončením účasti společnosti LFV Holding ve společnosti VFAB v roce 2006 provedlo město Västerås přezkum obchodních vyhlídek letiště, aby jako jediný zbývající akcionář rozhodlo o budoucí strategii (jak bylo uvedeno v 224. bodě odůvodnění). Město v té době zvažovalo několik scénářů, konkrétně a) „žádnou změnu politiky“, tj. zachování stávající obchodní strategie a nezměněné struktury nákladů, nebo b) zachování stávajícího rozsahu činnosti a zaměření letiště (udržení činnosti společnosti Ryanair) při současném úsilí o snížení nákladů na zaměstnance v souladu s modelem „základního letiště“. Z tohoto posouzení vyplynulo, že scénář podle písmene b), tj. zachování činnosti podle stávajících obchodních směrů, včetně ujednání se společností Ryanair, při současném úsilí o snížení nákladů na zaměstnance, je z finančního hlediska nejvýhodnější, jelikož v porovnání s jinými zvažovanými obchodními možnostmi sníží ztráty města. Tato analýza tudíž potvrdila hodnocení, že ujednání se společností Ryanair (včetně marketingových dohod) byla z hospodářského hlediska odůvodněná.

(268) Při posuzování ujednání mezi letištěm a leteckou společností Komise rovněž zohlední míru, do jaké lze posuzovaná ujednání považovat za součást naplňování celkové strategie letiště, která má alespoň v dlouhodobém horizontu vést k dosažení ziskovosti. Komise musí v této souvislosti zohlednit faktické důkazy, které byly k dispozici, a vývoj, jenž bylo možno přiměřeně očekávat v době uzavření dohod, vzít v úvahu bylo nutno zejména převládající tržní podmínky, konkrétně změny na trhu, které byly způsobeny liberalizací na trhu letecké dopravy, vstup nízkonákladových a jiných dopravců nabízejících přímé lety na trh a jejich rozvoj, změny organizační a ekonomické struktury odvětví letišť a rovněž míru diverzifikace a složitosti funkcí vykonávaných letišti, zvýšení hospodářské soutěže mezi leteckými společnostmi a letišti, nejisté hospodářské prostředí kvůli změnám převládajících tržních podmínek či jiné nejistoty související s hospodářským prostředím. Komise uvádí, že (jak bylo popsáno v 249. až 255. bodě odůvodnění) řada důvodů (např. ukončení činnosti tradičních leteckých společností a vyhlídka na dosažení inkrementální ziskovosti u dlouhodobých ujednání s obchodně dynamickými nízkonákladovými leteckými společnostmi se zaručeným počtem cestujících) vedla letiště Västerås k uvážení obchodních ujednání se společností Ryanair, která kladně přispěla k ziskovosti společnosti VAFB, jakožto k nezbytnému kroku k zajištění budoucí životaschopnosti a ziskovosti.

(269) Komise bere na vědomí, že infrastruktura na letišti Västerås je otevřená všem leteckým společnostem a není vyhrazena pro konkrétní leteckou společnost. Komise rovněž uvádí, že (jak je uvedeno v tabulce 6), činnosti letecké společnosti na letišti Västerås byly inkrementálně ziskové v celém období, jehož se toto rozhodnutí týká.

(270) Vzhledem k těmto úvahám Komise uznává, že podle hodnocení *ex ante* bylo možno očekávat, že činnost na základě ujednání se společností Ryanair vytvoří inkrementální příjmy, a připouští, že uzavřením dohod o letištních poplatcích se společností Ryanair (opatření č. 4) a marketingových dohod se společnostmi Ryanair a AMS (opatření č. 5) jednala společnost VFAB jako tržně jednající hospodářský subjekt. Opatření proto neposkytlo společnosti Ryanair ani společnosti AMS žádnou hospodářskou výhodu.

8. **ZÁVĚR**

(271) Komise konstatuje, že Švédsko poskytlo mezi roky 2003 a 2010 protiprávně vklady akcionářů ve prospěch společnosti VFAB v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie. Komise však uvádí, že tato státní podpora je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

(272) Komise zjistila, že nájemné, které společnost VFAB hradila společnosti Västerås Flygfastigheter AB (opatření č. 2), nepředstavuje státní podporu.

(273) Komise konstatuje, že Švédsko uplatňovalo v období od roku 2001 do roku 2010 protiprávně režim podpory místních letišť (opatření č. 3) v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tento režim podpory je však slučitelný s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

(274) Komise konstatuje, že obchodní ujednání mezi společností VFAB na straně jedné a společnostmi Ryanair a AMS na straně druhé (opatření č. 4 a 5) nepředstavují státní podporu,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora, kterou Švédsko poskytlo mezi roky 2003 a 2010 ve formě vkladu akcionářů ve prospěch společnosti VFAB (opatření č. 1), je slučitelná s vnitřním trhem.

Článek 2

Režim státní podpory, který Švédsko uplatňovalo mezi roky 2001 a 2010 ve formě provozní podpory společnosti VFAB a jiných letišť poskytované v rámci režimu podpory místních letišť (opatření č. 3), je slučitelný s vnitřním trhem.

Článek 3

Nájemné, které společnost VFAB hradila společnosti Västerås Flygfastigheter AB mezi roky 2003 a 2010 (opatření č. 2), nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 4

Letištní poplatky, které společnost VFAB účtovala společnosti Ryanair mezi roky 2001 a 2010 (opatření č. 4), nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 5

Marketingová podpora, kterou společnost VFAB poskytla společnostem Ryanair a AMS v letech 2001, 2008 a 2010 (opatření č. 5), nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Švédskému království.

V Bruselu dne 1. října 2014.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda