ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2015/1344 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 1ης Οκτωβρίου 2014

σχετικά με την υπόθεση κρατικής ενίσχυσης SA.18857 (2012/C, πρώην 2011/NN) — Εικαζόμενη ενίσχυση στον αερολιμένα Västerås και τη Ryanair Ltd

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2014) 6832]

(Το σουηδικό κείμενο είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις [1] και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της 25ης Ιανουαρίου 2012, η Επιτροπή κοινοποίησε στη Σουηδία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «ΣΛΕΕ») σχετικά με ορισμένα μέτρα που εφάρμοσαν οι σουηδικές αρχές σε σχέση με τον αερολιμένα Västerås και τη Ryanair Ltd.

(2) Ύστερα από αρκετές υπενθυμίσεις και παρατάσεις της προθεσμίας απάντησης, οι σουηδικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας στις 16 Μαΐου 2012. Περαιτέρω παρατηρήσεις υποβλήθηκαν στις 12 Νοεμβρίου 2012, στις 5 Μαρτίου 2014 και στις 14 Μαΐου 2014.

(3) Με επιστολή της 13ης Μαΐου 2012, η Ryanair υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Στις 25 Ιουλίου 2012 η Επιτροπή διαβίβασε μη εμπιστευτική εκδοχή των εν λόγω παρατηρήσεων στις σουηδικές αρχές.

(4) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* [2]. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα εν λόγω μέτρα.

(5) Στις 16 Ιουλίου 2012 η Επιτροπή έλαβε τρεις επιστολές σε απάντηση στην πρόσκληση που απηύθυνε σε τρίτους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα επίμαχα μέτρα. Παρατηρήσεις υπέβαλαν η Västerås Flygplats AB (εφεξής «VFAB»), η Ryanair και η θυγατρική της Ryanair, Airport Marketing Services (εφεξής «AMS»). Η Επιτροπή έλαβε πρόσθετες παρατηρήσεις από τη Ryanair και την AMS στις 20, 23 και 24 Ιουλίου 2012.

(6) Με επιστολή της 5ης Σεπτεμβρίου 2012, η Επιτροπή διαβίβασε στις σουηδικές αρχές, για τις παρατηρήσεις τους, τις επιστολές των VFAB, Ryanair και AMS. Οι σουηδικές αρχές απάντησαν στις 5 Οκτωβρίου 2012.

(7) Η Ryanair και η AMS υπέβαλαν πρόσθετες παρατηρήσεις στις 10 Απριλίου 2013, οι οποίες διαβιβάστηκαν στη Σουηδία για τις δικές της παρατηρήσεις στις 3 Μαΐου 2013. Η Σουηδία απάντησε, αρνούμενη να σχολιάσει, στις 17 Μαΐου 2013.

---

[1] ΕΕ C 172 της 16.6.2012, σ. 27.
[2] Βλέπε υποσημείωση 1.

(8) Στις 20 Δεκεμβρίου 2013 η Ryanair υπέβαλε παρατηρήσεις, οι οποίες διαβιβάστηκαν στη Σουηδία για τις δικές της παρατηρήσεις στις 8 Ιανουαρίου 2014. Η Σουηδία απάντησε, αρνούμενη να σχολιάσει, στις 4 Φεβρουαρίου 2014.

(9) Η Ryanair υπέβαλε πρόσθετες παρατηρήσεις στις 24, 27 και 31 Ιανουαρίου 2014, στις 7 Φεβρουαρίου 2014 και στις 2 Σεπτεμβρίου 2014, οι οποίες διαβιβάστηκαν επίσης στη Σουηδία, η οποία δεν υπέβαλε κανένα σχόλιο.

(10) Με επιστολή της 24ης Φεβρουαρίου 2014, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Σουηδία, τη VFAB, τη Ryanair, την AMS και την καταγγέλλουσα, Scandinavian Airlines System (εφεξής «SAS») σχετικά με την έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες ([3]) (εφεξής «κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές») και σχετικά με το γεγονός ότι οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές θα εφαρμοστούν στα μέτρα που αφορά η επίσημη έρευνα από την ημερομηνία της δημοσίευσής τους στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και κάλεσε τους αποδέκτες να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

(11) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές δημοσιεύθηκαν στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 4 Απριλίου 2014 ([4]). Από εκείνη την ημερομηνία αντικατέστησαν τις κοινοτικές κατευθύνσεις για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες ([5]) (εφεξής: «κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές») ([6]).

(12) Στις 15 Απριλίου 2014 δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανακοίνωση με την οποία τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη καλούνταν να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές στην εξεταζόμενη υπόθεση εντός προθεσμίας ενός μήνα από την ημερομηνία δημοσίευσης της ανακοίνωσης ([7]). Οι σουηδικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους στις 14 Μαΐου 2014. Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις εκ μέρους των ενδιαφερομένων.

2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

2.1. ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ VÄSTERÅS

(13) Ο αερολιμένας Västerås είναι ένας μικρός αερολιμένας ο οποίος βρίσκεται σε απόσταση περίπου 100 χλμ. δυτικά της Στοκχόλμης. Ο αερολιμένας λειτούργησε για πρώτη φορά το 1930 ως στρατιωτικό αεροδρόμιο, αλλά η βάση εγκαταλείφθηκε από την πολεμική αεροπορία το 1983. Το 1976 άρχισαν επίσης να πραγματοποιούνται πτήσεις της πολιτικής αεροπορίας από τον αερολιμένα.

(14) Οι δραστηριότητες επιβατικών μεταφορών της πολιτικής αεροπορίας στον αερολιμένα Västerås κατά την περίοδο 2000-2010 συνοψίζονται ως ακολούθως:

Πίνακας 1

Επιβατική κίνηση και αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στον αερολιμένα Västerås κατά την περίοδο 2000-2010.

Έτος	Αριθμός προσγειώσεων	Αριθμός επιβατών	Αεροπορικές εταιρείες δραστηριοποιούμενες στον αερολιμένα
2000	12 450	113 626	European Executive Express, SAS και Direktflyg
2001	18 708	185 302	European Executive Express, SAS, Direktflyg και Ryanair
2002	19 146	190 038	European Executive Express, SAS (λήξη δραστηριοτήτων τον Οκτώβριο), Direktflyg, Ryanair και Skyways
2003	16 500	197 584	European Executive Express (λήξη δραστηριοτήτων τον Οκτώβριο), Direktflyg, Skyways και Ryanair

([3]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες (ΕΕ C 99 της 4.4.2014, σ. 3).
([4]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([5]) Κοινοτικές κατευθύνσεις για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες, ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1.
([6]) Σημείο 171 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.
([7]) ΕΕ C 113 της 15.4.2014, σ. 30.

Έτος	Αριθμός προσγειώσεων	Αριθμός επιβατών	Αεροπορικές εταιρείες δραστηριοποιούμενες στον αερολιμένα
2004	17 599	242 376	SAS (έναρξη περιορισμένων δραστηριοτήτων τον Νοέμβριο), Direktflyg (περιορισμένες δραστηριότητες από τον Μάιο), Skyways (λήξη δραστηριοτήτων τον Ιούλιο) και Ryanair
2005	14 123	221 422	SAS (περιορισμένες δραστηριότητες), Direktflyg (περιορισμένες δραστηριότητες που έληξαν τον Μάρτιο) και Ryanair
2006	13 097	182 700	SAS (περιορισμένες δραστηριότητες) και Ryanair ([1])
2007	13 994	178 795	SAS (λήξη δραστηριοτήτων τον Μάρτιο) και Ryanair
2008	11 973	186 612	Ryanair και Wizzair (έναρξη δραστηριοτήτων τον Μάιο)
2009	15 193	174 495	Ryanair και Wizzair (λήξη δραστηριοτήτων τον Οκτώβριο)
2010	14 420	150 793	Ryanair και City airlines (έναρξη δραστηριοτήτων τον Απρίλιο και λήξη τον Μάιο)

Πηγές: Transportstyrelsen και πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τις σουηδικές αρχές (http://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Statistik/Flygplatsstatistik-/).

([1]) Σύμφωνα με τις σουηδικές αρχές, η Ryanair διέκοψε τις δραστηριότητές της στον αερολιμένα Västerås από τα τέλη Οκτωβρίου 2006 έως τις 12 Φεβρουαρίου 2007.

(15) Στα έτη μετά την περίοδο που αφορά η έρευνα, οι αριθμοί των επιβατών ήταν οι ακόλουθοι: 142 992 το 2011, 163 472 το 2012 και 273 362 το 2013.

(16) Εκτός από τις δραστηριότητες μεταφορών πολιτικής αεροπορίας, ο αερολιμένας Västerås χρησιμοποιούνταν από τη Σχολή Αεροπορίας της Σουηδίας (Hässlö gymnasium), η οποία εκπαιδεύει, ως σχολή ανώτερης δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, πιλότους αεροπορικών εταιρειών και μηχανικούς αεροσκαφών, καθώς και από τον Εθνικό Σουηδικό Οργανισμό ανώτερης επαγγελματικής εκπαίδευσης, ο οποίος εκπαιδεύει τεχνικούς αεροσκαφών. Χρησιμοποιείται επίσης για στρατιωτικούς σκοπούς ως βάση μεταφορών για διεθνείς δραστηριότητες. Επιπλέον, ιδιωτική αερολέσχη χρησιμοποιούσε τον αερολιμένα ατελώς.

(17) Οι πλησιέστεροι ([8]) αερολιμένες είναι:

α) Bromma, περίπου 94 χλμ. ή περίπου 59 λεπτά με αυτοκίνητο.

β) Arlanda, περίπου 103 χλμ. ή περίπου 64 λεπτά με αυτοκίνητο.

γ) Örebro, περίπου 113 χλμ. ή 70 λεπτά με αυτοκίνητο.

δ) Skavsta, περίπου 133 χλμ. ή περίπου 108 λεπτά με αυτοκίνητο.

2.2. VFAB

(18) Τον αερολιμένα Västerås εκμεταλλεύεται η VFAB, επιχείρηση την οποία ίδρυσε ο Δήμος Västerås στα τέλη της δεκαετίας του 1990. Το 2000 η σουηδική αρχή πολιτικής αεροπορίας Luftfartsverket, δημόσια διοικητική αρχή, εξαγόρασε, μέσω της θυγατρικής της LFV Holding AB, το 40 % των μετοχών της VFAB. Τον Δεκέμβριο του 2006 η LFV Holding AB πώλησε τη συμμετοχή της στη VFAB στον Δήμο Västerås, ο οποίος κατέστη εκ νέου ο μοναδικός μέτοχος. Επομένως, η VFAB ήταν 100 % δημόσια επιχείρηση καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου που αφορά η παρούσα απόφαση.

(19) Η VFAB ήταν ιδιοκτήτρια των αερολιμενικών υποδομών τις οποίες εκμεταλλευόταν έως το 2003, οπότε οι υποδομές πωλήθηκαν στη Västerås Flygfastigheter AB, εταιρεία ιδιοκτησίας του Δήμου Västerås, στην οποία η VFAB καταβάλλει μίσθωμα για τη χρήση του αερολιμένα. Κατά την περίοδο 2004-2010 το ετήσιο μίσθωμα που εισέπραττε η Västerås Flygfastigheter AB κυμαινόταν μεταξύ 2,1 εκατ. σουηδικών κορονών (SEK) και 4,2 εκατ. SEK.

(20) Βάσει των ετήσιων εκθέσεών της, η VFAB κατέγραψε τις ακόλουθες ετήσιες ζημίες από τις δραστηριότητές της στον αερολιμένα Västerås. (Όλες οι τιμές σε εκατ. SEK)

([8]) Όλες οι αποστάσεις σε οδικά χιλιόμετρα, βάσει της συντομότερης διαδρομής. Πηγή: maps.google.com, προσπελάστηκε στις 30 Ιουνίου 2014.

Πίνακας 2

Ετήσια αποτελέσματα της VFAB

Έτος	Έσοδα	Άλλες ενισχύσεις λειτουργίας	EBITDA εκτός ενισχύσεων λειτουργίας	EBIT εκτός ενισχύσεων λειτουργίας	Καθαρά κέρδη/ζημίες εκτός ενισχύσεων λειτουργίας
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
	ΣΥΝΟΛΟ	**15,8**			

Πηγή: Ετήσιες εκθέσεις της VFAB

([1]) Καθώς η εκμετάλλευση του αερολιμένα είναι μέρος των δραστηριοτήτων της Västerås Flygfastigheter AB, τα αριθμητικά στοιχεία περιλαμβάνουν δραστηριότητες διαχείρισης ακινήτων.

(21) Οι «άλλες ενισχύσεις λειτουργίας» για τα έτη 1999 έως και 2006 αποτελούν κρατική στήριξη που χορηγήθηκε στο πλαίσιο εθνικού καθεστώτος επιδοτήσεων για τη λειτουργία αερολιμένων που δεν ανήκουν άμεσα στο κράτος (εφεξής «καθεστώς τοπικών αερολιμένων»). Η ενίσχυση καθορίζεται σε ετήσια βάση ανάλογα με τις ζημίες κάθε αερολιμένα.

(22) Ωστόσο, η στήριξη που χορηγήθηκε το 2008 και το 2009 δεν συνδέεται με το καθεστώς τοπικών αερολιμένων, αλλά αφορά αποζημίωση χορηγηθείσα από το κράτος ως πληρωμή για υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που παρείχε ο αερολιμένας Västerås στο πλαίσιο του εθνικού συστήματος ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας.

(23) Για τη μερική κάλυψη των ζημιών που προσδιορίζονται στον πίνακα 2 ανωτέρω, οι ιδιοκτήτες της VFAB προέβησαν στις ακόλουθες εισφορές κεφαλαίου:

Πίνακας 3

Εισφορές κεφαλαίου που χορηγήθηκαν στη VFAB την περίοδο 2001-2010

Έτος	Ποσό (εκατ. SEK)
2003	38,5
2005	8

Έτος	Ποσό (εκατ. SEK)
2006	65,5
2008	47
2010	35
ΣΥΝΟΛΟ	**194**

Πηγή: Ετήσιες εκθέσεις της VFAB.

2.3. ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΜΕΤΑΞΥ VFAB ΚΑΙ RYANAIR

(24) Σύμφωνα με τις σουηδικές αρχές, δεν υπάρχει τιμοκατάλογος, νόμος ή κανονισμός τον οποίο υποχρεούται να εφαρμόζει η VFAB κατά τον καθορισμό των αερολιμενικών τελών ([9]). Επομένως, η VFAB αποφασίζει ελεύθερα όσον αφορά τα τέλη που επιβάλλει. Για τους χρήστες που έχουν συνάψει συμφωνία με τη VFAB, τα εφαρμοστέα τέλη καθορίζονται στις αντίστοιχες συμφωνίες τους. Για ad hoc πτήσεις χρηστών που δεν έχουν συνάψει συμφωνία με τη VFAB, υπάρχει επίσημος κατάλογος αερολιμενικών τελών ([10]).

(25) Από τον Απρίλιο του 2001 η Ryanair δραστηριοποιείται στον αερολιμένα του Västerås με βάση τις ακόλουθες συμφωνίες με τη VFAB.

2.3.1. **Συμφωνία της 5ης Απριλίου 2001 («η συμφωνία του 2001»)**

(26) Βάσει των όρων της συμφωνίας του 2001 ([11]), η Ryanair παρέχει για διάστημα […] (*) ετών τακτικές υπηρεσίες αεροπορικών επιβατικών μεταφορών τουλάχιστον σε ημερήσια βάση μεταξύ του Västerås και του αερολιμένα Stansted του Λονδίνου και, κατ' επιλογή της Ryanair, μεταξύ του Västerås και άλλων σημείων του δικτύου της Ryanair με τη χρήση αεροσκαφών Boeing 737-800 και βάσει προτύπων παροχής υπηρεσιών και δομής ναύλου επιβατών «χαμηλού κόστους». Η Ryanair εγγυάται ελάχιστο αριθμό […] αναχωρούντων επιβατών ετησίως για κάθε δρομολόγιο.

(27) Τα αερολιμενικά τέλη καταβάλλονται ως σταθερή τιμή μονάδας ανά αναχωρούντα επιβάτη ως ακολούθως:

Πίνακας 4

Αερολιμενικά τέλη ανά αναχωρούντα επιβάτη

Περίοδος	Ποσό (SEK)	Μέγιστο ποσό ανά αναχωρούν αεροσκάφος (SEK)
Έως τις 31.3.2002	[…]	[…]
1.4.2002-31.3.2006	[…]	[…]
1.4.2006-31.3.2011	[…]	[…]

(28) Οι υπηρεσίες της VFAB περιλαμβάνουν υπηρεσίες τερματικού σταθμού και εδάφους, οι οποίες συνίστανται μεταξύ άλλων σε: διασύνδεση με τοπικές αρχές και ενημέρωση των ενδιαφερομένων για τις κινήσεις των αεροσκαφών της Ryanair· έλεγχο φορτίου, επικοινωνίες και σύστημα ελέγχου αναχωρήσεων· υπηρεσίες επιβατών και αποσκευών· συντήρηση αεροσκαφών· παροχή και θέση σε λειτουργία εξοπλισμού εφοδιασμού με καύσιμα· υπηρεσίες πτήσης και διοίκησης πληρωμάτων· εποπτεία και διοικητικές υπηρεσίες· ασφάλεια.

(29) Η Ryanair και η VFAB καταβάλλουν αντίστοιχα […] οποιουδήποτε περιβαλλοντικού τέλους, τέλους ασφάλειας ή άλλου τέλους σχετικού με τον αερολιμένα, το οποίο επιβάλλεται από τις κρατικές αρχές.

([9]) Η Luftfartsverket μπορεί να καταστήσει εφαρμοστέους σε πολιτικούς αερολιμένες δεσμευτικούς κανονισμούς περί αερολιμενικών τελών, αλλά κανένας τέτοιος κανονισμός δεν ίσχυε κατά την περίοδο που αφορά η παρούσα απόφαση.

([10]) Οι σουηδικές αρχές υπέβαλαν τους καταλόγους που ίσχυαν το 2004 και το 2007. Για λεπτομέρειες, βλέπε απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

([11]) Παρότι υπογράφηκε στις 11 Μαρτίου 2002, η συμφωνία προβλεπόταν να εφαρμοστεί αναδρομικά από την 1η Απριλίου 2001 (έως τον Μάρτιο του 2011).

(*) Πληροφορία που καλύπτεται από το επαγγελματικό απόρρητο.

(30) Η VFAB καταβάλλει στη Ryanair στήριξη εμπορικής προώθησης ύψους […] SEK για μέτρα προώθησης των πτήσεων της Ryanair από και προς τον αερολιμένα Västerås.

(31) Η VFAB παρέχει υπηρεσία κρατήσεων στον αερολιμένα. Ως αντάλλαγμα, εισπράττει προμήθεια ύψους […] % επί όλων των ναύλων της Ryanair που πωλεί η VFAB και προμήθεια ύψους […] % για κάθε κράτηση για ενοικίαση αυτοκινήτου που πραγματοποιείται από τη VFAB σε συνδυασμό με πτήσεις της Ryanair.

2.3.2. **Προσθήκη της 1ης Φεβρουαρίου 2003 στη συμφωνία του 2001 («συμφωνία του 2003»)**

(32) Την 1η Φεβρουαρίου 2003, η VFAB και η Ryanair υπέγραψαν προσθήκη στη συμφωνία του 2001 («συμφωνία του 2003»), με την οποία τα αερολιμενικά τέλη τροποποιήθηκαν ως εξής:

Πίνακας 5

Αερολιμενικά τέλη σύμφωνα με τη συμφωνία του 2003

Αριθμός ημερήσιων δρομολογίων (1)	1 δρομολόγιο		2 δρομολόγια		3 δρομολόγια	
Περίοδος	Ποσό (SEK)	Μέγιστο ποσό ανά αναχωρούν αεροσκάφος	Ποσό (SEK)	Μέγιστο ποσό ανά αναχωρούν αεροσκάφος	Ποσό (SEK)	Μέγιστο ποσό ανά αναχωρούν αεροσκάφος
Έως τις 31.3.2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2002 έως 31.3.2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2006 έως 31.3.2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2009 έως 31.3.2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Αριθμός ημερήσιων δρομολογίων	4 δρομολόγια		5 δρομολόγια		6 δρομολόγια	
Έως τις 31.3.2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2002 έως 31.3.2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2006 έως 31.3.2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2009 έως 31.3.2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(1) Ως δρομολόγιο νοείται η άφιξη πτήσης και η μετέπειτα αναχώρησή της από το αεροδρόμιο.

2.3.3. **Συμφωνία της 31ης Ιανουαρίου 2005 («συμφωνία του 2005»)**

(33) Την 31η Ιανουαρίου 2005 η VFAB και η Ryanair προέβησαν στη σύναψη συμφωνίας για την αντικατάσταση των συμφωνιών του 2001 και του 2003 (εφεξής «συμφωνία του 2005») για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2005 έως […]. Η συμφωνία του 2005 επέφερε τις ακόλουθες μεταβολές στις προηγούμενες συμφωνίες:

α) Η Ryanair θα εκτελεί μεταξύ […] δρομολογίων ημερησίως και θα συνεχίσει να εγγυάται ελάχιστο αριθμό […] αναχωρούντων επιβατών ετησίως για κάθε δρομολόγιο.

β) Για το διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 2005 έως την 31η Μαρτίου 2011, το αερολιμενικό τέλος ορίστηκε σε […] SEK ανά αναχωρούντα επιβάτη. Για το υπόλοιπο της σύμβασης, το αντίστοιχο τέλος ορίστηκε σε […] SEK. Ωστόσο, σύμφωνα με τις σουηδικές αρχές, τα τέλη που συμφωνήθηκαν για το διάστημα μετά την 1η Ιανουαρίου 2005 δεν εφαρμόστηκαν και το αερολιμενικό τέλος που όντως επιβλήθηκε από την 1η Ιανουαρίου 2005 ανερχόταν σε […] SEK ανά αναχωρούντα επιβάτη.

2.4. ΟΙ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΜΕ ΤΗ RYANAIR ΚΑΙ ΤΗΝ AMS ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΣΤΗΡΙΞΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΙΝΗΤΡΩΝ

(34) Η VFAB υπέγραψε δύο συμφωνίες μάρκετινγκ με τη Ryanair και την Airport Marketing Services Ltd (εφεξής «AMS»), θυγατρική της Ryanair.

(35) Η πρώτη συμφωνία, η οποία υπογράφηκε στις 12 Ιουνίου 2008 μεταξύ της VFAB και της Ryanair Ltd, αφορούσε διαφήμιση στον σουηδικό και στον βρετανικό Τύπο, στο περιοδικό πτήσης της Ryanair, στον δικτυακό τόπο Ryanair.com, αποστολή μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου σε συνδρομητές στο Ηνωμένο Βασίλειο κ.λπ. Από τη συνολική αξία […] ευρώ των εν λόγω υπηρεσιών, η VFAB συμφώνησε να καταβάλει […] ευρώ.

(36) Η δεύτερη συμφωνία ([12]) μεταξύ της VFAB και της AMS περιλάμβανε τα ακόλουθα τρία σημεία:

α) Εμπορική προώθηση στην αρχική σελίδα της Ryanair για το Ηνωμένο Βασίλειο […] μεταξύ 1ης Νοεμβρίου 2010 και 31ης Μαρτίου 2011 αξίας […] ευρώ.

β) Εμπορική προώθηση στην αρχική σελίδα της Ryanair για το Ηνωμένο Βασίλειο […] μεταξύ 1ης Νοεμβρίου 2010 και 31ης Οκτωβρίου 2013 αξίας […] ευρώ ετησίως [συνολικά (…) ευρώ].

γ) Πρόγραμμα παροχής κινήτρων για νέα δρομολόγια: συμφωνήθηκε ότι […].

2.5. Η ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

(37) Το 2006 η Επιτροπή έλαβε καταγγελία από τη SAS, σύμφωνα με την οποία οι σουηδικές αρχές χορηγούσαν κρατική ενίσχυση υπέρ της Ryanair μέσω των συμφωνιών στον αερολιμένα Västerås. Η SAS ισχυρίστηκε ότι η VFAB επέβαλλε χαμηλότερα και μη αντικειμενικά δικαιολογημένα (μη συνδεόμενα με το κόστος) αερολιμενικά τέλη στη Ryanair σε σύγκριση με τα τέλη που επέβαλλε στην ίδια. Η καταγγέλλουσα ισχυρίστηκε επίσης ότι οι ετήσιες ζημίες της VFAB καλύπτονταν με δημόσια κονδύλια από τον Δήμο Västerås και τη Luftfartsverket. Επιπλέον, η καταγγέλλουσα ισχυρίστηκε ότι η εν λόγω ενίσχυση δεν είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

3. **ΛΟΓΟΙ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

(38) Η Επιτροπή κίνησε την επίσημη διαδικασία έρευνας, καθώς αμφέβαλλε για το συμβιβάσιμο των ακόλουθων μέτρων με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων:

α) εισφορές κεφαλαίου που χορηγήθηκαν στη VFAB μεταξύ 2003 και 2010·

β) μίσθωμα που κατέβαλλε η VFAB στη Västerås Flygfastigheter AB για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών μεταξύ 2003 και 2010·

γ) στήριξη λειτουργίας που χορηγήθηκε στη VFAB και σε άλλους αερολιμένες στο πλαίσιο του καθεστώτος τοπικών αερολιμένων την περίοδο από το 2001 έως το 2010·

δ) αερολιμενικά τέλη που επέβαλλε η VFAB στη Ryanair μεταξύ 2001 και 2010·

ε) στήριξη εμπορικής προώθησης που χορήγησε η VFAB στη Ryanair και στην AMS το 2001, το 2008 και το 2010.

3.1. ΜΕΤΡΟ 1: ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗ VFAB ΜΕΤΑΞΥ 2003 ΚΑΙ 2010

(39) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή επισήμανε ότι η VFAB είναι 100 % δημόσια επιχείρηση και ότι φαινόταν ότι οι εισφορές κεφαλαίου μπορούσαν να καταλογιστούν στο κράτος και ότι συνιστούσαν κρατικούς πόρους.

(40) Η Επιτροπή δεν εντόπισε καμία ένδειξη ότι οι εισφορές αποτελούσαν αντιστάθμιση για υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος· αντιθέτως, φαινόταν ότι χορηγήθηκαν για την κάλυψη ζημιών από τις εμπορικές δραστηριότητες της VFAB. Βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών και καθώς η VFAB είχε καταγράψει σημαντικές ζημίες επί περισσότερα από 10 έτη, η Επιτροπή είχε σοβαρές αμφιβολίες για το αν οι μέτοχοι ενήργησαν ως ιδιώτες επενδυτές στην οικονομία της αγοράς (εφεξής «ΙΕΟΑ») όταν προέβησαν στις εισφορές κεφαλαίου. Ως εκ τούτου, κατά την προκαταρκτική άποψη της Επιτροπής, οι εισφορές κεφαλαίου αποτελούσαν οικονομικό πλεονέκτημα καθώς απάλλασσαν τη VFAB από έξοδα τα οποία, σε διαφορετική περίπτωση, θα έπρεπε να καλύψει.

(41) Η Επιτροπή, στην προκαταρκτική της άποψη, ανέφερε ότι οι εισφορές κεφαλαίου συνιστούσαν κρατική ενίσχυση και εξέφραζε αμφιβολίες για το συμβιβάσιμο της συγκεκριμένης ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά.

([12]) Η συμφωνία περιλαμβανόταν σε δύο συνοδευτικές επιστολές της συμφωνίας του 2005 (οι οποίες υπογράφηκαν και οι δύο την 1η Αυγούστου 2010) και σε συμφωνία παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ (η οποία υπογράφηκε στις 17 Αυγούστου 2010).

3.2. ΜΕΤΡΟ 2: ΜΙΣΘΩΜΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΗ VFAB ΜΕΤΑΞΥ 2003 ΚΑΙ 2010

(42) Βάσει των λιγοστών διαθέσιμων πληροφοριών, η Επιτροπή έκρινε ότι υπήρχαν προκαταρκτικές ενδείξεις ότι το καταβληθέν για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών μίσθωμα μπορεί να ήταν κατώτερο από το αγοραίο μίσθωμα.

(43) Ένα επιδοτούμενο μίσθωμα απαλλάσσει τη VFAB από έξοδα με τα οποία θα επιβαρυνόταν σε διαφορετική περίπτωση και συνιστά, επομένως, επιλεκτικό πλεονέκτημα. Οι αερολιμενικές υποδομές ανήκουν εξ ολοκλήρου στον Δήμο Västerås (μέσω της θυγατρικής εταιρείας του, Västerås Stads Strategiska Fastigheter AB) και, κατά την προκαταρκτική άποψη της Επιτροπής, η απόφαση καθορισμού του μισθώματος αφορούσε κρατικούς πόρους και μπορούσε να καταλογιστεί στο κράτος.

(44) Ακολούθως, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι το μίσθωμα, εάν ήταν κατώτερο της αγοραίας τιμής, συνιστούσε ενίσχυση και εξέφρασε αμφιβολίες για το συμβιβάσιμο της εν λόγω ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά.

3.3. ΜΕΤΡΟ 3: ΣΤΗΡΙΞΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΕ ΣΤΗ VFAB ΚΑΙ ΣΕ ΑΛΛΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΟΠΙΚΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΞΥ 2001 ΚΑΙ 2010

(45) Η βάση για τη χορήγηση της στήριξης καθορίστηκε με νόμο και η ενίσχυση χορηγούνταν σε ετήσια βάση από τις σουηδικές αρχές. Η στήριξη χρηματοδοτήθηκε από τον κρατικό προϋπολογισμό. Επομένως, η Επιτροπή έκρινε ότι αφορούσε μεταφορά κρατικών πόρων και μπορούσε να καταλογιστεί στο κράτος.

(46) Το μέτρο απάλλασσε ορισμένες κατηγορίες αερολιμένων από ένα χρηματοοικονομικό βάρος με το οποίο θα επιβαρύνονταν σε διαφορετική περίπτωση. Από τις πληροφορίες που διέθετε η Επιτροπή προέκυπτε ότι η στήριξη δεν βασιζόταν σε υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ούτε αφορούσε αποκλειστικά μη οικονομικές δραστηριότητες στους σχετικούς αερολιμένες. Το κράτος δεν παρείχε τη στήριξη υπό την ιδιότητά του ως μετόχου και, επομένως, δεν ίσχυε η αρχή του ΙΕΟΑ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έκρινε a priori ότι η ενίσχυση λειτουργίας παρείχε σε ορισμένες επιχειρήσεις επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα σε σύγκριση με άλλες επιχειρήσεις.

(47) Καθώς οι δικαιούχοι του μέτρου δραστηριοποιούνται σε μια αγορά η οποία είναι ανοικτή στον ανταγωνισμό και στην οποία πραγματοποιούνται συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, το μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

(48) Ως εκ τούτου, φαινόταν ότι η ενίσχυση λειτουργίας που χορηγήθηκε στη VFAB και σε άλλους αερολιμένες που δεν ανήκουν άμεσα στο κράτος ισοδυναμούσε με κρατική ενίσχυση. Βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, η Επιτροπή διατηρούσε αμφιβολίες για το κατά πόσον η εν λόγω ενίσχυση ήταν συμβιβάσιμη με τη Συνθήκη.

3.4. ΜΕΤΡΟ 4: ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ ΠΟΥ ΕΠΕΒΑΛΛΕ Η VFAB ΣΤΗ RYANAIR ΜΕΤΑΞΥ 2001 ΚΑΙ 2010

(49) Καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου που αφορά η έρευνα, η VFAB ήταν 100 % δημόσια επιχείρηση. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός αυτό και πληροφορίες σχετικά με τη δομή διακυβέρνησης της VFAB, η Επιτροπή σχημάτισε την προκαταρκτική άποψη ότι ο καθορισμός των αερολιμενικών τελών από τη VFAB περιλάμβανε κρατικούς πόρους και μπορούσε να καταλογιστεί στο κράτος.

(50) Στον βαθμό που τα εν λόγω αερολιμενικά τέλη καθορίστηκαν σε τιμή κατώτερη από την αγοραία για τις υπηρεσίες που παρείχε η VFAB στη Ryanair, η Επιτροπή έκρινε ότι ισοδυναμούσαν με επιλεκτικό πλεονέκτημα για τη Ryanair. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισήμανε ότι τα αερολιμενικά τέλη που εφάρμοσε η VFAB για τη Ryanair ήταν καταφανώς χαμηλότερα από εκείνα που επέβαλλε στην καταγγέλλουσα. Η Επιτροπή εξέφρασε επίσης αμφιβολίες, βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, για το κατά πόσον η συμπεριφορά της VFAB κατά τον καθορισμό των αερολιμενικών τελών για τη Ryanair ήταν συνεπής με τη συμπεριφορά ΙΕΟΑ.

(51) Στη βάση αυτή, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι τα αερολιμενικά τέλη που καθορίστηκαν ειδικά για τη Ryanair στο πλαίσιο των συμφωνιών του 2001, του 2003 και του 2005 δεν συμφωνήθηκαν υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς και παρείχαν στη Ryanair επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο μπορεί να συνιστούσε κρατική ενίσχυση.

(52) Η Επιτροπή εξέφρασε επίσης αμφιβολίες για το συμβιβάσιμο της συγκεκριμένης ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά, ιδίως υπό το πρίσμα των προβλεπομένων στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

3.5. ΜΕΤΡΟ 5: ΣΤΗΡΙΞΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΙΧΕ Η VFAB ΣΤΗ RYANAIR ΚΑΙ ΤΗΝ AMS ΤΟ 2001, ΤΟ 2008 ΚΑΙ ΤΟ 2010

(53) Όσον αφορά το μέτρο 5, σύμφωνα με την προκαταρκτική άποψη της Επιτροπής, οι συμβάσεις που συνήψε η VFAB περιλάμβαναν τη χρήση κρατικών πόρων και ήταν καταλογιστέες στο κράτος.

(54) Όσον αφορά το πιθανό πλεονέκτημα των συμφωνιών μάρκετινγκ, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το κατά πόσον οι όροι των συμφωνιών ήταν συνεπείς, από την πλευρά της VFAB, με τη συμπεριφορά ΙΕΟΑ, καθώς από τα διαθέσιμα στοιχεία δεν προέκυπτε εκ πρώτης όψεως ότι η συμφωνία παρείχε ανάλογη οικονομική αξία στη VFAB. Επομένως, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι οι εν λόγω συμφωνίες παρείχαν πλεονέκτημα στη Ryanair καθώς την απάλλασσαν από έξοδα τα οποία θα έπρεπε να καλύψει σε διαφορετική περίπτωση κατά την άσκηση της επιχειρηματικής της δραστηριότητας και ότι το συγκεκριμένο εκ πρώτης όψεως πλεονέκτημα ήταν επιλεκτικό καθώς εφαρμοζόταν αποκλειστικά στις Ryanair/AMS ([13]).

(55) Βάσει των ανωτέρω, σύμφωνα με την προκαταρκτική άποψη της Επιτροπής, η στήριξη μάρκετινγκ που παρασχέθηκε στις Ryanair/AMS περιλάμβανε κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ. Επιπλέον, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το συμβιβάσιμο της συγκεκριμένης ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά, ιδίως υπό το πρίσμα των προβλεπομένων στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

4. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ**

(56) Οι παρατηρήσεις της Σουηδίας στην επίσημη διαδικασία έρευνας συνοψίζονται κατωτέρω, αλλά θα εξεταστούν αναλυτικότερα στα συναφή μέρη στην ενότητα 6 «Εκτίμηση».

4.1. ΜΕΤΡΟ 1: ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗ VFAB ΜΕΤΑΞΥ 2003 ΚΑΙ 2010

(57) Προβάλλοντας ουσιαστικά τους ίδιους λόγους με εκείνους που ανέπτυξε η VFAB (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 63 έως 65 κατωτέρω), η Σουηδία υποστήριξε ότι κάθε στήριξη που παρασχέθηκε με κρατικούς πόρους στη VFAB δεν μπορεί, σε καμμία περίπτωση, να συνιστά κρατική ενίσχυση, καθώς αποσκοπούσε στην αντιστάθμιση ζημιών που απορρέουν αποκλειστικά από μη οικονομικές δραστηριότητες του αερολιμένα ή, εναλλακτικά, επειδή αποτελούσε αντιστάθμιση για υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΥΓΟΣ).

4.2. ΜΕΤΡΟ 2: ΜΙΣΘΩΜΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΗ VFAB ΜΕΤΑΞΥ 2003 ΚΑΙ 2010

(58) Η Σουηδία αμφισβητεί ότι το μίσθωμα που καταβλήθηκε για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της VFAB.

(59) Η Σουηδία αμφισβητεί ότι το ύψος του μισθώματος είναι κατώτερο του επιπέδου της αγοράς. Επισημαίνει ότι, βάσει των ισχυουσών διατάξεων περί χρήσης γης, η συγκεκριμένη έκταση μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνον για αεροπορικές δραστηριότητες και ότι το ύψος του μισθώματος πρέπει να αξιολογηθεί, μεταξύ άλλων, λαμβανομένης υπόψη της χαμηλής κερδοφορίας της εν λόγω δραστηριότητας.

(60) Η Σουηδία υποστηρίζει περαιτέρω ότι δεν υπάρχουν απτές αποδείξεις που να υποστηρίζουν τις εκ πρώτης όψεως αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με το ύψος του μισθώματος.

4.3. ΜΕΤΡΟ 3: ΣΤΗΡΙΞΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΕ ΣΤΗ VFAB ΚΑΙ ΣΕ ΑΛΛΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΟΠΙΚΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΑΠΟ ΤΟ 2001 ΕΩΣ ΤΟ 2010

(61) Η Σουηδία υποστήριξε ότι η στήριξη λειτουργίας για μη κρατικούς αερολιμένες πρέπει να θεωρηθεί καθεστώς ενισχύσεων λειτουργίας συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά, βάσει του σημείου 137 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

5. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ**

(62) Οι παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν από τα ενδιαφερόμενα μέρη στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας συνοψίζονται κατωτέρω, αλλά θα εξεταστούν αναλυτικότερα στα συναφή μέρη στην ενότητα 6 «Εκτίμηση».

5.1. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ VFAB

5.1.1. **Μέτρο 1: Εισφορές κεφαλαίου που χορηγήθηκαν στη VFAB μεταξύ 2003 και 2010**

(63) Η VFAB ισχυρίζεται ότι οι αερολιμενικές υπηρεσίες παρέχονταν ως επί το πλείστον στις σχολές που λειτουργούν στον αερολιμένα και στην αερολέσχη (βλέπε αιτιολογική σκέψη 16). Η VFAB υποστηρίζει περαιτέρω ότι οι εν λόγω χρήστες δεν ασκούν οικονομική δραστηριότητα και ότι η παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών σε αυτούς επίσης δεν αποτελεί οικονομική δραστηριότητα και, ως εκ τούτου, δεν εμπίπτει στο πεδίο του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων, όπως συμβαίνει με τους δημόσιους πόρους που χρησιμοποιούνται για την κάλυψη ζημιών εκμετάλλευσης που προκύπτουν από την παροχή τέτοιου είδους υπηρεσιών.

([13]) Εν προκειμένω, η Επιτροπή έκρινε μη συναφές το γεγονός ότι μέρος της στήριξης εμπορικής προώθησης παρασχέθηκε μέσω της θυγατρικής της Ryanair, AMS, και όχι απευθείας στη Ryanair. Η Επιτροπή επισήμανε ότι η Ryanair ασκούσε άμεσο έλεγχο επί της AMS κατά την υπογραφή των συμφωνιών και φαίνεται μάλιστα να υπέγραψε μία από τις συνοδευτικές επιστολές εξ ονόματος της AMS. Εξάλλου, στη συμφωνία παροχής υπηρεσιών μάρκετινγκ μεταξύ της VFAB και της AMS αναφέρεται ότι αυτή «θεμελιώνεται στη δέσμευση της Ryanair να καθιερώσει και να εκτελεί δρομολόγια 4 φορές την εβδομάδα από τον αερολιμένα Stansted του Λονδίνου στο VST».

(64) Εάν, παρά ταύτα, θεωρηθεί ότι οι αερολιμενικές δραστηριότητες έχουν οικονομικό χαρακτήρα, η VFAB εκτιμά ότι συνιστούν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΥΓΟΣ) και ότι η δημόσια στήριξη για την κάλυψη των ζημιών που προκύπτουν από την παροχή τέτοιου είδους ΥΓΟΣ δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

(65) Τέλος, η VFAB ισχυρίζεται ότι οι εισφορές κεφαλαίου είναι συναφείς για την εκτίμηση βάσει των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων μόνον στον βαθμό που χρησιμοποιήθηκαν για την κάλυψη των ζημιών που σχετίζονται με τις εμπορικές δραστηριότητες της VFAB, δηλαδή την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών σε εμπορικές αεροπορικές εταιρείες. Εν προκειμένω, η VFAB εκτιμά ότι οι εισφορές κεφαλαίου συνάδουν με τη συμπεριφορά ΙΕΟΑ, καθώς οι εμπορικές δραστηριότητες του αερολιμένα απέφεραν πρόσθετη αποδοτικότητα (υπό την έννοια ότι το εισόδημα από τις εν λόγω δραστηριότητες κάλυπτε τις δαπάνες των εν λόγω δραστηριοτήτων και απέφερε κέρδος).

5.1.2. **Μέτρο 2: Μίσθωμα για τις αερολιμενικές υποδομές που καταβλήθηκε από τη VFAB μεταξύ 2003 και 2010**

(66) Η VFAB αμφισβητεί ότι το μίσθωμα καθορίστηκε σε επίπεδο κατώτερο της αγοραίας τιμής, δεδομένων των υφιστάμενων περιορισμών στη χρήση της γης και της αρνητικής αποδοτικότητας των αερολιμενικών δραστηριοτήτων στις εγκαταστάσεις.

(67) Σε κάθε περίπτωση, η VFAB αμφισβητεί ότι ο καθορισμός του μισθώματος μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος. Παρότι ο ιδιοκτήτης των αερολιμενικών υποδομών, Västerås Flygfastigheter AB, ανήκει εξ ολοκλήρου στον Δήμο Västerås, η επιχείρηση λειτουργεί σε καθαρά εμπορική βάση σε σχέση με τον δημόσιο μέτοχό της και καθορίζει τα μισθώματα των ακινήτων της με εμπορικά κριτήρια. Ως εκ τούτου, το ύψος του μισθώματος δεν μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος.

5.1.3. **Μέτρα 4 και 5: Αερολιμενικά τέλη τα οποία εφαρμόστηκαν στη Ryanair από το 2001 έως το 2010 και στήριξη εμπορικής προώθησης η οποία παρασχέθηκε στις Ryanair και AMS το 2001, το 2008 και το 2010**

(68) Η VFAB ισχυρίστηκε ότι οι εμπορικές συμφωνίες μεταξύ VFAB, Ryanair και AMS ανταποκρίνονταν, ως προς τη VFAB, στη συμπεριφορά ΙΕΟΑ και, ως εκ τούτου, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση.

(69) Η VFAB κατέγραφε συνεχείς ζημίες κατά την περίοδο που καλύπτει η έρευνα καθώς και κατά τα προηγούμενα έτη. Ωστόσο, σύμφωνα με τη VFAB, οι εν λόγω ζημίες καταλογίζονται στις, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της, μη οικονομικές δραστηριότητες του αερολιμένα, ενώ οι συμφωνίες με εμπορικές αεροπορικές εταιρείες, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων 4 και 5, κάλυψαν τις πρόσθετες δαπάνες και παρήγαγαν λειτουργικά κέρδη και, επομένως, συνέβαλαν θετικά στο οικονομικό αποτέλεσμα της VFAB.

(70) Η VFAB παρέσχε επίσης λεπτομερείς οικονομικές πληροφορίες κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής.

5.2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ RYANAIR

5.2.1. **Μέτρο 4: Αερολιμενικά τέλη που εφαρμόστηκαν στη Ryanair από το 2001 έως το 2010**

(71) Η Ryanair ισχυρίστηκε ότι τα αερολιμενικά τέλη που επέβαλλε η VFAB στη Ryanair δεν περιλαμβάνουν κρατική ενίσχυση, επειδή είναι σύμφωνα με την αρχή του ΙΕΟΑ.

(72) Καταρχάς, η Ryanair ισχυρίστηκε ότι, για τους σκοπούς της εφαρμογής της αρχής του ΙΕΟΑ, η Επιτροπή πρέπει να συγκρίνει τις συμφωνίες που συνήψε η Ryanair με τη VFAB με συμφωνίες συναφθείσες με δημόσιους και ιδιωτικούς αερολιμένες. Η Ryanair υπέβαλε επίσης έκθεση που εκπονήθηκε από την εταιρεία συμβούλων Oxera, σύμφωνα με την οποία τα αερολιμενικά τέλη που κατέβαλλε η Ryanair στον αερολιμένα Västerås ήταν σε γενικές γραμμές αντίστοιχα των τελών που ισχύουν σε διάφορους «συγκρίσιμους αερολιμένες» και, επομένως, πληρούν το κριτήριο του ΙΕΟΑ.

(73) Δεύτερον, η Ryanair ισχυρίστηκε ότι ένας αερολιμένας που θα βρισκόταν στην ίδια κατάσταση με τον αερολιμένα Västerås κατά τη δεδομένη χρονική περίοδο θα πληρούσε το κριτήριο του ΙΕΟΑ απλώς και μόνο μειώνοντας τις ζημίες του και όχι με το να καταστεί κερδοφόρος μέσω των συμφωνιών για τα αερολιμενικά τέλη. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή πρέπει να διερωτηθεί κατά πόσον η σύμβαση απέφερε πρόσθετη αποδοτικότητα στον αερολιμένα. Σύμφωνα με τη Ryanair, κατά την αξιολόγηση του κατά πόσον η σύμβαση είναι σύμφωνη με την αρχή του ΙΕΟΑ, η Επιτροπή πρέπει, επομένως, να λάβει υπόψη μόνον τις πρόσθετες δαπάνες του αερολιμένα, οι οποίες συνδέονται άμεσα με την παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών στην επίμαχη αεροπορική εταιρεία, και να εξετάσει κατά πόσον το συνολικό εισόδημα (από αεροναυτικές και μη αεροναυτικές δραστηριότητες) που προκύπτει από τη σύμβαση υπερβαίνει τις πρόσθετες δαπάνες.

(74) Εν προκειμένω, η Ryanair ισχυρίστηκε ότι, για τη VFAB, το πρόσθετο εισόδημα από τις συμφωνίες με τη Ryanair υπερέβαινε τις πρόσθετες δαπάνες εξυπηρέτησης της Ryanair. Μεταξύ άλλων εκθέσεων και εγγράφων, η Ryanair υπέβαλε προς επίρρωση των παρατηρήσεων της, μελέτες της εταιρείας συμβούλων Oxera, στις οποίες αναλύεται η πρόσθετη αποδοτικότητα των συμφωνιών μεταξύ της VFAB και των Ryanair και AMS.

5.2.2. **Στήριξη εμπορικής προώθησης που παρέσχε η VFAB στη Ryanair/AMS το 2001, το 2008 και το 2010**

(75) Όσον αφορά τις συμφωνίες μάρκετινγκ με τη VFAB, η Ryanair τόνισε ότι οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης της AMS είναι διαφορετικές από τις συμφωνίες της Ryanair με αερολιμένες και πρέπει να εκτιμηθούν χωριστά, καθώς οι δύο εταιρείες δεν μπορούν να θεωρηθούν ενιαίος δικαιούχος. Οι συμφωνίες αποτέλεσαν αντικείμενο χωριστών διαπραγματεύσεων, αφορούσαν διαφορετικές υπηρεσίες, και δεν υφίσταται μεταξύ τους κανένας σύνδεσμος που να δικαιολογεί τον χαρακτηρισμό τους ως ενιαίας πηγής εικαζόμενης κρατικής ενίσχυσης. Η σύναψη συμφωνίας μάρκετινγκ με την AMS δεν αποτελεί προϋπόθεση για την εκτέλεση δρομολογίων από τη Ryanair προς και από έναν αερολιμένα.

(76) Όσον αφορά την αξία της εμπορικής προώθησης, η Ryanair ισχυρίστηκε ότι ο χώρος που διατίθεται για εμπορική προώθηση στον δικτυακό τόπο της Ryanair είναι πόρος εν ανεπαρκεία και η ζήτηση για τον συγκεκριμένο χώρο είναι υψηλή, μεταξύ άλλων από επιχειρήσεις που δεν είναι αερολιμένες. Η Ryanair εκτιμά ότι οι συμφωνίες μάρκετινγκ μεταξύ της VFAB και της Ryanair ή της AMS συνάδουν με την αρχή του ΙΕΟΑ.

(77) Η Ryanair ισχυρίστηκε επίσης ότι, σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι τα μέτρα 4 και 5 συνεπάγονται τη χρήση κρατικών πόρων ή μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος.

5.3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(78) Η AMS υποστήριξε ότι, αντίθετα με τα αναφερόμενα στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή δεν πρέπει να αντιμετωπίσει τις συμφωνίες της VFAB με τη Ryanair (μέτρο 4) και τις συμφωνίες μάρκετινγκ της VFAB με την AMS (μέτρο 5) ως συνδεόμενες μεταξύ τους, αλλά μάλλον ως δύο χωριστές επιχειρηματικές συναλλαγές. Η AMS ανέφερε ότι είναι θυγατρική της Ryanair με πραγματικά αυτόνομο εμπορικό σκοπό, η οποία συστάθηκε για την ανάπτυξη δραστηριότητας που δεν εμπίπτει στη βασική εμπορική δραστηριότητα της Ryanair. Η AMS ισχυρίστηκε επιπλέον ότι, καταρχήν, οι συμφωνίες μάρκετινγκ της AMS με αερολιμένες αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης και συνάπτονται χωριστά από τις συμφωνίες της Ryanair με τους ίδιους αερολιμένες.

(79) Σύμφωνα με την AMS, είναι λογικό για έναν μικρό περιφερειακό αερολιμένα να προμηθεύεται υπηρεσίες μάρκετινγκ από την AMS. Η AMS υποστήριξε ότι οι εν λόγω αερολιμένες συνήθως έχουν ανάγκη να αυξήσουν την αναγνωρισιμότητα του σήματός τους και η διαφήμιση σε δικτυακό τόπο αεροπορικής εταιρείας μπορεί να αυξήσει τον αριθμό των εισερχόμενων επιβατών (οι αλλοδαποί επιβάτες παράγουν περισσότερο εισόδημα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες από ό,τι οι εξερχόμενοι επιβάτες οι οποίοι προέρχονται από την περιοχή στην οποία βρίσκεται ο αερολιμένας). Επομένως, οι συμφωνίες μάρκετινγκ αποφέρουν πραγματική εμπορική αξία στη VFAB.

(80) Η AMS υποστήριξε περαιτέρω ότι, κατά τη σύναψη των συμφωνιών μάρκετινγκ στο πλαίσιο του μέτρου 5, η VFAB ενήργησε σύμφωνα με την αρχή του ΙΕΟΑ, καθώς η διαφήμιση στον δικτυακό τόπο Ryanair.com θεωρείται ότι αντιπροσωπεύει υψηλή πραγματική αξία για τον αερολιμένα Västerås, και ότι η τιμή που χρέωσε η AMS ήταν η αγοραία τιμή για τις συγκεκριμένες υπηρεσίες.

6. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΛΗΦΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΡΙΤΟΥΣ**

(81) Η Σουηδία δεν υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με παρατηρήσεις που λήφθηκαν από τρίτους.

7. **ΕΚΤΙΜΗΣΗ**

(82) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, «ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».

(83) Τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ είναι σωρευτικά. Ως εκ τούτου, προκειμένου να αποφασιστεί αν ένα μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, πρέπει να πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις, και συγκεκριμένα, η χρηματοδοτική στήριξη πρέπει:

α) να χορηγείται από το κράτος ή με κρατικούς πόρους·

β) να παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα, ήτοι να παρέχει ευνοϊκή μεταχείριση σε ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής·

γ) να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό· και

δ) να επηρεάζει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

7.1. ΜΕΤΡΟ 1: ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗ VFAB ΜΕΤΑΞΥ 2003 ΚΑΙ 2010

7.1.1. **Ύπαρξη ενίσχυσης**

7.1.1.1. *Έννοια της επιχείρησης (διαφορετικά περιθώρια)*

(84) Προκειμένου να καθορίσει κατά πόσον ένα μέτρο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή πρέπει να διαπιστώσει πρώτα κατά πόσον ο δικαιούχος του μέτρου είναι επιχείρηση κατά την έννοια του εν λόγω άρθρου.

(85) Κατά πάγια νομολογία, η έννοια της επιχειρήσεως καλύπτει κάθε φορέα ο οποίος ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο της χρηματοδοτήσεώς του ([14]), και κάθε δραστηριότητα που συνίσταται στην προσφορά αγαθών και υπηρεσιών σε συγκεκριμένη αγορά αποτελεί οικονομική δραστηριότητα ([15]).

(86) Το Γενικό Δικαστήριο, στην απόφασή του στην υπόθεση του αερολιμένα Leipzig-Halle, επιβεβαίωσε ότι η λειτουργία αερολιμένα αποτελεί οικονομική δραστηριότητα, αναπόσπαστο μέρος της οποίας είναι η κατασκευή αερολιμενικών υποδομών ([16]). Από τη στιγμή που ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα ασκεί οικονομικές δραστηριότητες, ανεξαρτήτως του νομικού καθεστώτος του ή του τρόπου λειτουργίας του, αποτελεί επιχείρηση υπό την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ ([17]).

(87) Όσον αφορά το χρονικό σημείο από το οποίο η κατασκευή και η λειτουργία αερολιμένων θεωρείται οικονομική δραστηριότητα, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η σταδιακή ανάπτυξη των δυνάμεων της αγοράς στον τομέα των αερολιμένων δεν επιτρέπει τον καθορισμό ακριβούς ημερομηνίας. Ωστόσο, τα Ευρωπαϊκά Δικαστήρια έχουν αναγνωρίσει την εξέλιξη της φύσης των αερολιμενικών δραστηριοτήτων και στην υπόθεση «Αερολιμένας Leipzig/Halle» το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι από το 2000 και μετά η χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών δεν μπορούσε πλέον να εξαιρείται από την εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Ως εκ τούτου, από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης στην υπόθεση «Aéroports de Paris» (12 Δεκεμβρίου 2000) ([18]), η λειτουργία και η κατασκευή υποδομών αερολιμένων πρέπει να θεωρείται οικονομική δραστηριότητα που εμπίπτει στο πεδίο ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων.

(88) Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι δεν είναι απαραιτήτως οικονομικού χαρακτήρα όλες οι δραστηριότητες που ασκεί ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα ([19]). Όπως επισημαίνει το Δικαστήριο, οι δραστηριότητες οι οποίες κανονικά εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους κατά την άσκηση των επίσημων εξουσιών του ως δημόσιας αρχής δεν είναι οικονομικού χαρακτήρα και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Οι δραστηριότητες αυτές περιλαμβάνουν την ασφάλεια, τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, τις αστυνομικές και τελωνειακές υπηρεσίες κ.ά. ([20]). Η χρηματοδότηση αυτών των δραστηριοτήτων μη οικονομικού χαρακτήρα πρέπει να περιορίζεται αυστηρά στην αποζημίωση του κόστους που απορρέει από τις εν λόγω δραστηριότητες και να μην διοχετεύεται προς άλλες δραστηριότητες οικονομικής φύσεως ([21]).

(89) Κατά την επίσημη έρευνα, η Σουηδία και η VFAB αμφισβήτησαν τα προκαταρκτικά πορίσματα της Επιτροπής όσον αφορά τον χαρακτηρισμό της VFAB ως επιχείρησης, προβάλλοντας το επιχείρημα ότι οι περισσότερες δραστηριότητες της VFAB δεν έχουν οικονομικό χαρακτήρα.

(90) Ως προς αυτό, η Σουηδία και η VFAB ισχυρίστηκαν ότι οι ακόλουθοι χρήστες του αερολιμένα δεν είναι επιχειρήσεις και ασκούν μη οικονομικές δραστηριότητες:

— η Hässlögymnasiet (με το επιχείρημα ότι δεν ασκεί οικονομική δραστηριότητα, καθώς εντάσσεται στο εθνικό εκπαιδευτικό σύστημα),

— η Σκανδιναβική Ακαδημία Αεροπορίας, στην οποία παρέχεται κατάρτιση σε πιλότους,

— η αερολέσχη μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα «Hässlö flygförening», η οποία δικαιούται να χρησιμοποιεί τον αερολιμένα ατελώς για τις δραστηριότητές της.

([14]) Υπόθεση C-35/96, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1998, σ. I-3851, σκέψη 36· υπόθεση C-41/90, Höfner και Elser κατά Macrotron GmbH, Συλλογή 1991, σ. I-1979, σκέψη 21· υπόθεση C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurance κατά Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Συλλογή 1995 σ. I-4013, σκέψη 14· υπόθεση C-55/96 Job Centre, Συλλογή 1997, σ. I-7119, σκέψη 21.

([15]) Βλέπε π.χ. την υπόθεση C-35/96 Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1998, σ. I-3851, σκέψη 36· και υποθέσεις C-180/98 έως C-184/98, Pavlov κ.λπ. κατά Stichting Pensioenfonds, Συλλογή 2000, σ. I-6451, σκέψη 75.

([16]) Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH και Mitteldeutsche Flughafen AG κατά Επιτροπής και T-443/08, Freistaat Sachsen και Land Sachsen-Anhalt κατά Επιτροπής, (εφεξής «υπόθεση Αερολιμένας Leipzig-Halle»), Συλλογή 2011, (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στη Συλλογή). Βλέπε επίσης την απόφαση στην υπόθεση T-128/89, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής (εφεξής «απόφαση Aéroports de Paris», Συλλογή 2001, σ. II-3929, η οποία επιβεβαιώθηκε από την απόφαση του ΔΕΕ στην υπόθεση C-82/01P, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. I-9297, και υπόθεση T-196/04, Ryanair κατά Επιτροπής (εφεξής «υπόθεση Charleroi») Συλλογή 2008, σ. II-3643, σκέψη 88.

([17]) Βλέπε πχ. υποθέσεις C-159/91, Poucet κατά AGV και C-160/91, Pistre κατά Cancave P, Συλλογή 1993, σ. I-0637.

([18]) Απόφαση στην υπόθεση «Αερολιμένας Leipzig-Halle», σκέψεις 42-43.

([19]) Βλέπε π.χ. υπόθεση C-364/92 SAT Fluggesellschaft κατά Eurocontrol, Συλλογή 1994, σ. I-43.

([20]) Απόφαση αριθ. N 309/2002 της Επιτροπής, της 19ης Μαρτίου 2003, με τίτλο «Ασφάλεια αερομεταφορών — Αποζημίωση των εξόδων συνεπεία των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001».

([21]) Υπόθεση C-343/95, Calì & Figli κατά Servizi Ecologici Porto di Genova, Συλλογή 1997, σ. I-1547. Απόφαση αριθ. N 309/2002 της Επιτροπής της 19ης Μαρτίου 2003. Απόφαση αριθ. N 438/2002 της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2002, Επιχορηγήσεις προς τις βελγικές λιμενικές αρχές για την εκτέλεση καθηκόντων δημοσίων αρχών.

(91) Σύμφωνα με τη Σουηδία, αυτές οι φερόμενες ως μη οικονομικές δραστηριότητες αντιπροσωπεύουν από κοινού το μεγαλύτερο μέρος της χρήσης της χωρητικότητας του αερολιμένα. Η Σουηδία ισχυρίστηκε επίσης ότι οι εμπορικές πτήσεις στον αερολιμένα (οι οποίες ορίζονται ως πτήσεις που εκτελούνται από αεροπορικές εταιρείες) είναι λειτουργικά κερδοφόρες, ότι, επομένως, όλες οι ζημίες της VFAB καταλογίζονται στη μη οικονομική δραστηριότητα και ότι, ως εκ τούτου, κάθε δημόσια στήριξη για την αντιστάθμιση των εν λόγω ζημιών δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.

(92) Ουσιαστικά, η θέση της Σουηδίας επί του θέματος αυτού συνοψίζεται στο επιχείρημα ότι, εάν η δραστηριότητα ενός χρήστη αερολιμενικών υπηρεσιών δεν έχει οικονομικό χαρακτήρα, τότε η παροχή αυτών των αερολιμενικών υπηρεσιών στον εν λόγω χρήστη συνιστά μη οικονομική δραστηριότητα.

(93) Η Επιτροπή δεν συμμερίζεται την άποψη αυτή.

(94) Όπως εξηγείται ανωτέρω, αποτελεί εδραιωμένη αντίληψη ότι η προσφορά αγαθών ή υπηρεσιών σε δεδομένη αγορά έναντι αμοιβής συνιστά οικονομική δραστηριότητα. Εκτός από αερολιμενικές υπηρεσίες με τη στενή έννοια του όρου (δηλαδή υπηρεσίες παρεχόμενες σε αεροπορικές εταιρείες ([22])), ένας αερολιμένας μπορεί επίσης να παρέχει άλλες μορφές υπηρεσιών σε εμπορική βάση, όπως, για παράδειγμα, τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών για άλλες αεροπορικές δραστηριότητες έναντι αμοιβής, π.χ. από σχολές αεροπορίας. Το κατά πόσον οι αγοραστές των εν λόγω υπηρεσιών, όπως οι σχολές αεροπορίας, είναι οι ίδιοι επιχειρήσεις δεν είναι συναφές για τον χαρακτηρισμό του αερολιμένα ως επιχείρησης, εφόσον υφίσταται αγορά για τις εν λόγω υπηρεσίες.

(95) Όπως παραδέχτηκε και η Σουηδία, τόσο η Hässlögymnasiet όσο και η Σκανδιναβική Ακαδημία Αεροπορίας κατέβαλλαν αντίτιμο για τη χρήση του αερολιμένα. Επομένως, η παροχή των εν λόγω υπηρεσιών από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα αποτελεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από τη φύση της δραστηριότητας των σχολών.

(96) Σύμφωνα με τη Σουηδία και τη VFAB, η αερολέσχη δικαιούνταν να χρησιμοποιεί τον αερολιμένα χωρίς καταβολή αντιτίμου. Ωστόσο, το γεγονός ότι η αερολέσχη δεν πληρώνει για τις υπηρεσίες που παρέχει ο αερολιμένας δεν σημαίνει κατ' ανάγκη ότι οι εν λόγω υπηρεσίες δεν έχουν οικονομικό χαρακτήρα. Σε κάθε περίπτωση, η Σουηδία και η VFAB παραδέχτηκαν ότι, στη λογιστική τους, δεν διαχωρίζουν τις δαπάνες που προκύπτουν από τη χρήση του αερολιμένα από την αερολέσχη από εκείνες που προκύπτουν από τη χρήση του από τις σχολές αεροπορίας και, επομένως, δεν υπάρχει συγκεκριμένο ποσό το οποίο μπορεί να καταλογιστεί με βεβαιότητα στη συγκεκριμένη φερομένη ως μη οικονομική δραστηριότητα. Επομένως, οι υπηρεσίες που παρέχονται στην αερολέσχη δεν επηρεάζουν το πόρισμα της Επιτροπής ότι η VFAB είναι επιχείρηση.

(97) Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η εκμετάλλευση του αερολιμένα Västerås γίνεται σε εμπορική βάση. Ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα χρεώνει τους χρήστες για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών και για τις υπηρεσίες που παρέχει στον αερολιμένα. Επομένως, η VFAB είναι επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.1.1.2. *Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο κράτος*

(98) Για να συνιστούν κρατική ενίσχυση, τα εν λόγω μέτρα πρέπει να χρηματοδοτούνται με κρατικούς πόρους και η απόφαση χορήγησης του μέτρου πρέπει να καταλογίζεται στο κράτος.

(99) Η έννοια της κρατικής ενίσχυσης εφαρμόζεται σε οιοδήποτε πλεονέκτημα παρέχεται με κρατικούς πόρους είτε από το ίδιο το κράτος είτε από ενδιάμεσο φορέα ο οποίος ενεργεί δυνάμει εξουσιών που του έχουν εκχωρηθεί ([23]). Οι πόροι των τοπικών αρχών θεωρούνται, για την εφαρμογή του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ, κρατικοί πόροι ([24]).

(100) Στην παρούσα υπόθεση, οι εισφορές κεφαλαίου αποφασίστηκαν και χορηγήθηκαν από τους ιδιοκτήτες της VFAB, δηλαδή από τον Δήμο Västerås και, για ορισμένα μέτρα, από τη Luftfartsverket μέσω της θυγατρικής της, LFV Holding.

(101) Όσον αφορά τον Δήμο Västerås, οι εισφορές κεφαλαίου αποφασίστηκαν από το εκλεγμένο δημοτικό συμβούλιο (kommunfullmäktige) και καταβλήθηκαν απευθείας από τον προϋπολογισμό του Δήμου.

(102) Όσον αφορά την LFV Holding, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η επιχείρηση ανήκει εξ ολοκλήρου στη Luftfartsverket, η οποία είναι δημόσια αρχή. Βάσει του καταστατικού της, η LFV Holding δεν μπορεί να συστήνει νέες θυγατρικές ή να αποκτά μετοχές χωρίς την άδεια της σουηδικής κυβέρνησης. Οι βουλευτές του Κοινοβουλίου της Σουηδίας έχουν το δικαίωμα να συμμετέχουν σε συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου.

([22]) Κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 22 υποσημείο 8.
([23]) Υπόθεση C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής («Stardust Marine»), Συλλογή 2002, σ. I-4397.
([24]) Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-267/08 και T-279/08, Nord-Pas-de-Calais κατά Επιτροπής, Συλλογή 2011, σ. I-1999, σκέψη 108.

(103) Επομένως, η Επιτροπή, η οποία επισημαίνει ότι ούτε η Σουηδία ούτε οποιοσδήποτε τρίτος αμφισβήτησε το προκαταρκτικό πόρισμα της απόφασης κίνησης της διαδικασίας ως προς το σημείο αυτό, εκτιμά ότι το μέτρο 1 χρηματοδοτείται με κρατικούς πόρους και καταλογίζεται στο κράτος.

7.1.1.3. *Οικονομικό πλεονέκτημα*

Εικαζόμενη ΥΓΟΣ

(104) Η VFAB ισχυρίστηκε ότι η παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών στις σχολές αεροπορίας και στην αερολέσχη, οι οποίες αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 90, συνιστά σε κάθε περίπτωση παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (εφεξής «ΥΓΟΣ») και ότι η δημόσια στήριξη η οποία χορηγήθηκε στη VFAB δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, καθώς αποτελεί αντιστάθμιση για ζημίες οι οποίες καταλογίζονται αποκλειστικά στην εκτέλεση των εν λόγω ΥΓΟΣ.

(105) Οι δημόσιες αρχές μπορούν, πράγματι, να ορίζουν ορισμένες οικονομικές δραστηριότητες οι οποίες ασκούνται από αερολιμένες ή αεροπορικές εταιρείες ως ΥΓΟΣ κατά την έννοια του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ και να παρέχουν αντιστάθμιση για τις εν λόγω υπηρεσίες.

(106) Σύμφωνα με τη νομολογία στην υπόθεση Altmark ([25]), η αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ δεν συνιστά επιλεκτικό πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες τέσσερις προϋποθέσεις:

α) ο δικαιούχος της αντιστάθμισης πρέπει να έχει επίσημα επιφορτιστεί με την παροχή και εκπλήρωση ΥΓΟΣ, οι δε υποχρεώσεις του πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένες·

β) οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιοριστεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια·

γ) η αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής ΥΓΟΣ, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών· και

δ) όταν η επιλογή του δικαιούχου δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης, που επιτρέπει την παροχή της υπηρεσίας με το μικρότερο για το κοινωνικό σύνολο κόστος, το επίπεδο της χορηγούμενης αντιστάθμισης πρέπει να καθορίζεται βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση προκειμένου να εκπληρώσει τις εν λόγω υποχρεώσεις, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα και ένα εύλογο κέρδος.

(107) Οι προϋποθέσεις των κριτηρίων Altmark ισχύουν σωρευτικά, το οποίο σημαίνει ότι πρέπει να συντρέχουν και οι τέσσερις προκειμένου η δημόσια στήριξη να μην χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση βάσει των λόγων αυτών.

(108) Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ούτε η Σουηδία ούτε η VFAB υπέβαλαν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οι εικαζόμενες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας καθορίστηκαν πραγματικά και με σαφήνεια και ανατέθηκαν επίσημα στη VFAB. Πράγματι, εν προκειμένω, η VFAB παραπέμπει μόνον στο καταστατικό της, στο οποίο η αποστολή της επιχείρησης ορίζεται πρώτα ως «κάλυψη των αναγκών αεροπορικών μεταφορών της περιοχής» ([26]) [«tillgodose regionens behov av flygtransporter»] και έπειτα ως «εξυπηρέτηση της πολιτικής αεροπορίας στον αερολιμένα Västerås» ([27]) [«betjäna den civila luftfarten vid Västerås Flygplats»]. Σε καμία από τις διατυπώσεις αυτές δεν γίνεται αναφορά στις τρεις εικαζόμενες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και, σε κάθε περίπτωση, αυτές δεν μπορούν να θεωρηθούν σαφείς και πραγματικές υποχρεώσεις ΥΓΟΣ (φαίνεται να αποτελούν μάλλον γενική περιγραφή του σκοπού της επιχείρησης). Για τον λόγο αυτό και μόνον η δημόσια στήριξη που παρασχέθηκε στη VFAB δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων βάσει της νομολογίας στην υπόθεση Altmark.

(109) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι φαίνεται να μην πληρούνται τουλάχιστον δύο άλλα κριτήρια της απόφασης Altmark: αφενός, δεν αποδεικνύεται ο εκ των προτέρων καθορισμός της αντιστάθμισης (αλλά μάλλον εκ των υστέρων αντιστάθμιση μη αναμενόμενων ζημιών) και, αφετέρου, η VFAB δεν επιλέχθηκε μέσω διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης και δεν αποδεικνύεται ότι η εικαζόμενη αντιστάθμιση βασίστηκε σε ανάλυση των δαπανών επιχείρησης με χρηστή διαχείριση (μάλλον το αντίθετο, καθώς το επίπεδο της στήριξης καθορίστηκε απλώς με βάση την ανάγκη αντιστάθμισης αρκετών διαδοχικών ετών ζημιών).

(110) Επομένως, ο ισχυρισμός της VFAB ότι η δημόσια στήριξη προς τη VFAB δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων, διότι αποτελεί αντιστάθμιση για την εκτέλεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, δεν μπορεί να γίνει δεκτός.

([25]) Υπόθεση C-280/00 Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH («απόφαση Altmark»), Συλλογή 2003 σ. I-7747, βλέπε σκέψεις 86 έως 93.

([26]) Στο καταστατικό που ίσχυε μεταξύ 28ης Δεκεμβρίου 2000 και 28ης Ιανουαρίου 2007.

([27]) Στο καταστατικό που ίσχυε από τις 23 Ιανουαρίου 2007.

Η αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς (ΙΕΟΑ)

(111) Πλεονέκτημα, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, είναι κάθε οικονομικό όφελος το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει επιχείρηση υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς, δηλαδή ελλείψει κρατικής παρέμβασης. Αυτό που έχει σημασία είναι μόνο το αποτέλεσμα του μέτρου στην επιχείρηση και όχι η αιτία ούτε ο στόχος της κρατικής παρέμβασης. Κάθε φορά που η οικονομική κατάσταση μιας επιχείρησης βελτιώνεται ως αποτέλεσμα της κρατικής παρέμβασης, υπάρχει πλεονέκτημα.

(112) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ακόμη ότι «τα κεφάλαια που τίθενται από το κράτος, άμεσα ή έμμεσα, στη διάθεση μιας επιχειρήσεως, υπό συνθήκες οι οποίες ανταποκρίνονται στους συνήθεις όρους της αγοράς, δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως κρατικές ενισχύσεις». Στην παρούσα υπόθεση, για να διαπιστωθεί κατά πόσον οι εισφορές κεφαλαίου παρέχουν στη VFAB πλεονέκτημα το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς, η Επιτροπή πρέπει να συγκρίνει τη συμπεριφορά των δημόσιων αρχών που παρέχουν τις εισφορές κεφαλαίου με εκείνη ενός ΙΕΟΑ, ο οποίος ενεργεί με γνώμονα τις μακροπρόθεσμες προοπτικές αποδοτικότητας.

(113) Στην αξιολόγηση δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τυχόν θετικές επιπτώσεις στην οικονομία της περιφέρειας στην οποία βρίσκεται ο αερολιμένας, εφόσον το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι το ζητούμενο κατά την εφαρμογή της αρχής του ΙΕΟΑ είναι το κατά πόσον «υπό παρεμφερείς συνθήκες, ένας ιδιώτης επενδυτής θα προέβαινε σε αυτή τη στήριξη βασιζόμενος σε προβλέψιμες δυνατότητες απόδοσης, χωρίς καμιά συλλογιστική κοινωνικού χαρακτήρα ή περιφερειακής ή κλαδικής πολιτικής».

(114) Στην απόφασή του στην υπόθεση Stardust Marine, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι «[…] για να εξακριβωθεί αν το Δημόσιο επέδειξε συμπεριφορά συνετού επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, το ζήτημα κατά πόσον η συμπεριφορά του Δημοσίου ήταν ορθολογική από οικονομική άποψη πρέπει να κριθεί εντός του χρονικού πλαισίου εντός του οποίου ελήφθησαν τα μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης και να αποφευχθεί οποιαδήποτε εκτίμηση με βάση μεταγενέστερες καταστάσεις». Επιπλέον, στην απόφασή του στην υπόθεση EDF, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι «[…] οικονομικές εκτιμήσεις οι οποίες γίνονται μετά τη χορήγηση του εν λόγω πλεονεκτήματος, η εκ των υστέρων διαπίστωση ότι η επένδυση που πραγματοποίησε το κράτος μέλος ήταν πράγματι κερδοφόρος ή όψιμοι λόγοι που δικαιολογούν την επιλογή της διαδικασίας που πράγματι εφαρμόστηκε δεν επαρκούν για να αποδείξουν ότι το κράτος μέλος αυτό έλαβε, πριν ή συγχρόνως προς τη χορήγηση αυτή, τέτοια απόφαση με την ιδιότητά του ως μέτοχος» ([28]).

(115) Για να είναι σε θέση να εφαρμόσει την αρχή του ΙΕΟΑ, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη τα δεδομένα κατά τη χρονική στιγμή που λήφθηκε κάθε απόφαση για τη χρηματοδότηση της VFAB. Η Επιτροπή πρέπει επίσης να βασίσει την αξιολόγησή της στις πληροφορίες και τις παραδοχές που είχαν στη διάθεσή τους οι αρμόδιες τοπικές αρχές κατά τη χρονική στιγμή της λήψης της απόφασης σχετικά με τις ρυθμίσεις χρηματοδότησης των εξεταζόμενων μέτρων υποδομής.

(116) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή παρέθεσε την προκαταρκτική ανάλυσή της σχετικά με τους λόγους για τους οποίους η εισφορά κεφαλαίου στη VFAB συνιστά πλεονέκτημα προς την επιχείρηση και τους λόγους για τους οποίους δεν πληρούται, ειδικότερα, η αρχή του ΙΕΟΑ.

(117) Η Επιτροπή επισήμανε καταρχάς ότι η VFAB κατέγραφε σημαντικές ζημίες για περισσότερα από 10 έτη. Πράγματι, ήδη κατά την πρώτη εισφορά κεφαλαίου το 2003, η VFAB βρισκόταν τουλάχιστον (σύμφωνα με τις πληροφορίες που είχε στη διάθεσή της η Επιτροπή) στο πέμπτο διαδοχικό έτος ζημιών. Οι ζημίες αυτές συνεχίστηκαν αδιάλειπτα καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου που αφορά η έρευνα και σε κάθε εισφορά κεφαλαίου η VFAB εξακολουθούσε να είναι ζημιογόνος. Υπό τις περιστάσεις αυτές, η Επιτροπή θεωρεί εξαιρετικά απίθανο να ήταν διατεθειμένος ένας ιδιώτης επενδυτής να προβεί σε εισφορές κεφαλαίου συνολικού ύψους 194 εκατ. SEK (περίπου 21,4 εκατ. ευρώ) για την κάλυψη των εν λόγω ζημιών. Καθώς η VFAB ήταν εξ ολοκλήρου κρατική επιχείρηση καθ' όλη την υπό εξέταση περίοδο, δεν υπάρχουν ιδιώτες ιδιόκτητες με τους οποίους να μπορεί να γίνει σύγκριση. Η τήρηση της αρχής του ΙΕΟΑ μπορεί να αποδειχθεί υπό τις περιστάσεις αυτές μόνον στη βάση ισχυρών προοπτικών μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας της VFAB.

(118) Πριν από την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, οι σουηδικές αρχές ισχυρίστηκαν ότι οι εισφορές κεφαλαίου πραγματοποιήθηκαν βάσει χρηματοοικονομικής ανάλυσης παρόμοιας με εκείνες που εκπόνησε ο ιδιώτης ιδιοκτήτης του αερολιμένα Skavsta (βλέπε αιτιολογική σκέψη 52 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας). Ωστόσο, όπως ήδη αναφέρθηκε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Σουηδία δεν παρέσχε συγκεκριμένες πληροφορίες οι οποίες να καταδεικνύουν ότι οι ιδιοκτήτες του αερολιμένα Skavsta θα χορηγούσαν κεφάλαιο υπό περιστάσεις παρόμοιες με εκείνες του αερολιμένα Västerås, και η δυνατότητα σύγκρισης δεν είναι επίσης πιθανή επειδή τα επίπεδα επιβατών του αερολιμένα Skavsta είναι δέκα φορές υψηλότερα από εκείνα του αερολιμένα Västerås. Δεν προσκομίστηκαν πρόσθετα αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με το σημείο αυτό κατά τη διάρκεια της επίσημης έρευνας.

([28]) Υπόθεση C-124/10 P, Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά Électricité de France (EDF), δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στη Συλλογή, σκέψη 84.

(119) Πριν από την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, οι σουηδικές αρχές υπέβαλαν πολύ λιγοστά στοιχεία για να καταδείξουν ότι ο Δήμος Västerås και η LFV Holding ενήργησαν ως συνήθεις επενδυτές στην οικονομία της αγοράς όταν εισέφεραν το κεφάλαιο. Όπως επισημαίνεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, υπάρχουν ενδείξεις ότι η Luftfartsverket διενήργησε κάποιου είδους ανάλυση της αγοράς πριν από την αγορά μετοχών της VFAB το 2000. Σύμφωνα με τις προβλέψεις βάσει των οποίων πραγματοποιήθηκε η αγορά, ο αριθμός των επιβατών στον αερολιμένα Västerås θα αυξανόταν από 120 000 το 1999 σε 600 000 εντός 8 ετών, με αποτέλεσμα βιώσιμη αποδοτικότητα ύψους 7-10 εκατ. SEK ετησίως. Κατά τις εκτιμήσεις, η VFAB θα έφθανε σε νεκρό σημείο του κύκλου εργασιών το 2003 με επιβατική κίνηση 400 000 επιβατών.

(120) Ωστόσο, όπως αναφέρεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, οι παραδοχές αυτές φαίνονταν πολύ αισιόδοξες λαμβανομένων υπόψη των προηγούμενων επιδόσεων του αερολιμένα Västerås, και δεν παρασχέθηκαν άλλα στοιχεία που να τεκμηριώνουν τη βασιμότητα των προβλέψεων αυτών (πράγματι, όπως περιγράφεται στον πίνακα 1 ανωτέρω, η επιβατική κίνηση μειώθηκε αντί να πενταπλασιαστεί). Στα τέλη του 2006 η LFV Holding AB πώλησε το μερίδιό της στον Δήμο Västerås έναντι 1 SEK. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλαν οι σουηδικές αρχές, ο λόγος ήταν ότι η Luftfartsverket δεν ήταν διατεθειμένη να συνεχίσει να παρέχει εισφορές κεφαλαίου για την κάλυψη των ζημιών της VFAB.

(121) Η Επιτροπή επισημαίνει περαιτέρω ότι, σύμφωνα με τις παρατηρήσεις που υπέβαλε η VFAB κατά τη διάρκεια της έρευνας, σκοπός των εισφορών κεφαλαίου του Δήμου Västerås και της LFV Holding ήταν η κάλυψη των ζημιών που προέκυπταν από τις δραστηριότητες της VFAB ([29]). Η VFAB ισχυρίστηκε ότι οι περισσότερες από τις δραστηριότητες αυτές δεν είναι οικονομικού χαρακτήρα και θεωρεί ότι το ζήτημα του κατά πόσον οι εισφορές κεφαλαίου συμμορφώνονται προς την αρχή του ΙΕΟΑ πρέπει να αξιολογηθεί μόνον σε σχέση με την απόδοση των συμφωνιών που συνάφθηκαν με τις εμπορικές αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες, κατά την άποψη της VFAB, αποτελούν το μόνο μέρος των δραστηριοτήτων του αερολιμένα που έχει οικονομικό χαρακτήρα. Καθώς οι συμφωνίες αυτές απέφεραν πρόσθετη αποδοτικότητα, η VFAB υποστηρίζει ότι οι εισφορές κεφαλαίου είναι σύμφωνες με την αρχή του ΙΕΟΑ.

(122) Η Σουηδία δεν αντέκρουσε τις παρατηρήσεις αυτές.

(123) Καταρχάς, για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή δεν δέχεται τον ισχυρισμό της VFAB ότι οι δραστηριότητες του αερολιμένα είναι σε μεγάλο βαθμό μη οικονομικές και ότι η συμμόρφωση των εισφορών κεφαλαίου με την αρχή του ΙΕΟΑ πρέπει να αξιολογηθεί μόνον σε σχέση με την απόδοση των συμφωνιών της VFAB που συνάφθηκαν με τις εμπορικές αεροπορικές εταιρείες. Η VFAB είναι επιχείρηση και, από την άποψη των μετόχων, η συμμόρφωση με την αρχή του ΙΕΟΑ πρέπει να αξιολογηθεί με βάση το χρηματοοικονομικό αποτέλεσμα της VFAB στο σύνολό του. Σε κάθε περίπτωση, η VFAB δεν προσκόμισε κανένα τεκμηριωμένο αριθμητικό στοιχείο βάσει του οποίου να είναι δυνατός ο διαχωρισμός της οικονομικής από τη μη οικονομική δραστηριότητά της.

(124) Όσον αφορά την προοπτική να παράσχουν τα αποτελέσματα της VFAB απόδοση επί των εισφορών κεφαλαίου η οποία θα γινόταν αποδεκτή από ιδιωτικό φορέα εκμετάλλευσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ούτε η Σουηδία ούτε τα ενδιαφερόμενα μέρη υπέβαλαν οποιαδήποτε πληροφορία κατά τη διάρκεια της έρευνας με σκοπό την αντίκρουση των προκαταρκτικών πορισμάτων της Επιτροπής ότι οι εισφορές κεφαλαίου δεν είναι σύμφωνες προς την αρχή του ΙΕΟΑ.

(125) Πράγματι, δεν υποβλήθηκαν αποδεικτικά στοιχεία που να συμπληρώνουν τα πολύ λιγοστά στοιχεία που είχαν υποβληθεί πριν από την απόφαση κίνησης της διαδικασίας και να καταδεικνύουν ότι, παρά τις ισχυρές εκ πρώτης όψεως ενδείξεις περί του αντιθέτου (όπως συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 119 έως 121), οι εισφορές κεφαλαίου χορηγήθηκαν βάσει εύλογων παραδοχών για απόδοση η οποία θα ήταν αποδεκτή από ΙΕΟΑ σε παρόμοια κατάσταση.

(126) Αντιθέτως, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα προκαταρκτικά της συμπεράσματα επιβεβαιώνονται από τις δηλώσεις της VFAB (βλέπε αιτιολογική σκέψη 121), τις οποίες η Σουηδία δεν αμφισβήτησε, ότι οι εισφορές κεφαλαίου δεν χορηγήθηκαν με σκοπό την εξασφάλιση απόδοσης αποδεκτής από ΙΕΟΑ, αλλά με σκοπό την κάλυψη ζημιών που προέκυπταν από τις δραστηριότητες της VFAB σε συνεχή βάση. Μια τέτοια συνεχής κάλυψη ζημιών, χωρίς σαφείς και αξιόπιστες προοπτικές βελτίωσης των επιδόσεων της επιχείρησης οι οποίες θα οδηγήσουν σε αποδεκτή απόδοση, δεν θα γινόταν δεκτή από ΙΕΟΑ.

(127) Η Σουηδία δεν υπέβαλε καμία πληροφορία σχετικά με τις αμφιβολίες που διατυπώνονται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας όσον αφορά ειδικότερα τις πολύ αισιόδοξες προβλέψεις οι οποίες εικάζεται ότι πραγματοποιήθηκαν πριν από τις πρώτες εισφορές κεφαλαίου ούτε υπέβαλε οποιοδήποτε στοιχείο που να αποδεικνύει ότι οι επακόλουθες εισφορές κεφαλαίου πραγματοποιήθηκαν βάσει οποιασδήποτε μορφής αξιολόγησης μελλοντικών αποδόσεων και όχι για την απλή κάλυψη ζημιών.

([29]) Παρατηρήσεις της VFAB της 16ης Ιουλίου 2012, τμήμα 3.3.

Συμπέρασμα

(128) Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι ένας ΙΕΟΑ δεν θα είχε προβεί στις εισφορές κεφαλαίου. Τα στοιχεία που προσκόμισε το κράτος μέλος δεν αποδεικνύουν ότι διενεργήθηκε αξιολόγηση που θα γινόταν δεκτή από ΙΕΟΑ όταν πραγματοποιήθηκαν οι εν λόγω εισφορές κεφαλαίου, αλλά μάλλον ότι οι εισφορές κεφαλαίου είχαν ως στόχο να καλύψουν ζημίες της VFAB σε συνεχή βάση χωρίς σύνδεση με τις επιδόσεις της επιχείρησης. Επομένως, οι εισφορές κεφαλαίου παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα στη VFAB, το οποίο δεν θα μπορούσε να εξασφαλίσει υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς.

7.1.1.4. *Επιλεκτικότητα*

(129) Προκειμένου να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, ένα κρατικό μέτρο πρέπει να ευνοεί «ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής». Επομένως, μόνον τα μέτρα που ευνοούν επιχειρήσεις κατά τρόπο επιλεκτικό εμπίπτουν στην έννοια της κρατικής ενίσχυσης.

(130) Στην υπό εξέταση υπόθεση, οι εισφορές κεφαλαίου παρέχουν οφέλη μόνο στη VFAB και είναι, επομένως, σαφώς επιλεκτικές κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ.

7.1.1.5. *Νόθευση του ανταγωνισμού και επίπτωση στις συναλλαγές*

(131) Εάν η ενίσχυση που χορηγεί ένα κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης έναντι άλλων ανταγωνιστικών επιχειρήσεων στην εσωτερική αγορά, θεωρείται ότι η εσωτερική αγορά επηρεάζεται από την εν λόγω ενίσχυση ([30]). Το οικονομικό πλεονέκτημα που παρασχέθηκε με τις εισφορές κεφαλαίου στη VAFB ενίσχυσε την οικονομική θέση της, καθώς ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα μπόρεσε να συνεχίσει την επιχειρηματική του δραστηριότητα χωρίς να επωμισθεί όλες τις εγγενείς δαπάνες.

(132) Όπως εξηγείται ανωτέρω, η λειτουργία ενός αερολιμένα αποτελεί οικονομική δραστηριότητα. Ανταγωνισμός υπάρχει, αφενός, μεταξύ αερολιμένων για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών και της αντίστοιχης εναέριας κυκλοφορίας (επιβατικής και εμπορευματικής) και, αφετέρου, μεταξύ φορέων διαχείρισης των αερολιμένων, οι οποίοι μπορούν να ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την εξασφάλιση της διαχείρισης ενός δεδομένου αερολιμένα. Επιπλέον, ιδίως όσον αφορά τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους και τις επιχειρήσεις ναυλωμένων πτήσεων, και αερολιμένες που δεν βρίσκονται στις ίδιες ζώνες επιρροής, ή βρίσκονται ακόμη και σε διαφορετικά κράτη μέλη, μπορεί επίσης να ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την προσέλκυση αυτών των αεροπορικών εταιρειών.

(133) Όπως αναφέρεται στο σημείο 40 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές και επαναλαμβάνεται στο σημείο 45 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, δεν είναι δυνατό να εξαιρεθούν ακόμη και μικροί αερολιμένες από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Επιπλέον, στο σημείο 45 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές αναφέρεται ρητώς ότι «το σχετικά μέτριο μέγεθος της επιχείρησης που λαμβάνει δημόσια χρηματοδότηση δεν αποκλείει a priori τη δυνατότητα επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών».

(134) Ο αερολιμένας Västerås εξυπηρετούσε από 113 626 έως 242 376 επιβάτες ετησίως κατά την περίοδο που αφορά η επίσημη έρευνα και επί του παρόντος εξυπηρετεί περίπου 273 000 επιβάτες ετησίως (αριθμητικά στοιχεία για το 2013). Σημαντικό μέρος της εναέριας κυκλοφορίας προέρχεται από άλλα κράτη μέλη και εκτελούνται (όπως και στο παρελθόν) διεθνείς πτήσεις από τον αερολιμένα Västerås σε προορισμούς όπως το αεροδρόμιο Stansted του Λονδίνου, το Αλικάντε και η Μάλαγα. Επομένως, συνάγεται ότι η VFAB δραστηριοποιείται σε αγορά ανοικτή στον ανταγωνισμό σε ευρωπαϊκή κλίμακα.

(135) Με βάση τα στοιχεία αυτά, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση της VFAB νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και έχει τουλάχιστον πιθανές επιπτώσεις στις συναλλαγές.

7.1.1.6. *Συμπέρασμα*

(136) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στη VFAB με τη μορφή εισφορών κεφαλαίου μεταξύ 2003 και 2010 (μέτρο 1) συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ.

7.1.1.7. *Νομιμότητα της ενίσχυσης*

(137) Σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τυχόν σχέδια θέσπισης ή τροποποίησης ενισχύσεων και δεν μπορούν να εφαρμόσουν τα σχεδιαζόμενα μέτρα έως ότου η διαδικασία κοινοποίησης καταλήξει στη λήψη τελικής απόφασης.

([30]) Υπόθεση T-214/95 Het Vlaamse Gewest κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-717.

(138) Δεδομένου ότι η χρηματοδότηση έχει ήδη τεθεί στη διάθεση της VFAB, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Σουηδία δεν τήρησε την απαγόρευση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

7.1.2. **Συμβιβάσιμο**

7.1.2.1. *Η εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 και του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές*

(139) Στο άρθρο 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ προβλέπεται σειρά εξαιρέσεων από τον γενικό κανόνα που ορίζεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, βάσει του οποίου οι κρατικές ενισχύσεις είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά. Η εξεταζόμενη ενίσχυση μπορεί να αξιολογηθεί μόνο με βάση το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ που ορίζει ότι: «οι ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον» δύνανται να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά.

(140) Εν προκειμένω, οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές παρέχουν ένα πλαίσιο ώστε να αξιολογείται κατά πόσον οι ενισχύσεις που χορηγούνται σε αερολιμένες μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

(141) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, εάν η παράνομη επενδυτική ενίσχυση χορηγήθηκε πριν από τις 4 Απριλίου 2014, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τους κανόνες συμβατότητας που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της παράνομης επενδυτικής ενίσχυσης.

(142) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι διατάξεις της ανακοίνωσής της σχετικά με τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων για την αξιολόγηση παράνομων κρατικών ενισχύσεων δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται σε εκκρεμούσες υποθέσεις παράνομων ενισχύσεων λειτουργίας σε αερολιμένες που χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014. Αντιθέτως, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις αρχές που διατυπώνονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές σε όλες τις περιπτώσεις που αφορούν ενισχύσεις λειτουργίας (εκκρεμούσες κοινοποιήσεις και παράνομες μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις) σε αερολιμένες, ακόμη και εάν οι ενισχύσεις χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014 και την έναρξη της μεταβατικής περιόδου.

(143) Η Επιτροπή έχει ήδη συμπεράνει στις αιτιολογικές σκέψεις 136 έως 138 ότι οι εισφορές κεφαλαίου συνιστούν παράνομη κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε πριν από τις 4 Απριλίου 2014.

7.1.2.2. *Διάκριση μεταξύ επενδυτικών ενισχύσεων και ενισχύσεων λειτουργίας*

(144) Με βάση τις ανωτέρω διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή οφείλει να διαπιστώσει αν το επίμαχο μέτρο συνιστά παράνομη επενδυτική ενίσχυση ή ενίσχυση λειτουργίας.

(145) Σύμφωνα με το σημείο 25 υποσημείο 18 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, «ως “επενδυτικές ενισχύσεις” νοούνται οι ενισχύσεις για τη χρηματοδότηση πάγιων περιουσιακών στοιχείων, ιδίως για την κάλυψη του “ελλείμματος χρηματοδότησης του κόστους κεφαλαίου”». Επιπλέον, σύμφωνα με το σημείο 25 υποσημείο 21 των κατευθυντήριων γραμμών, οι επενδυτικές ενισχύσεις μπορεί να αφορούν τόσο προκαταβολή της ενίσχυσης (δηλ. για την κάλυψη των αρχικών επενδυτικών δαπανών) όσο και την καταβολή της ενίσχυσης με τη μορφή περιοδικών δόσεων (για την κάλυψη του κόστους κεφαλαίου, όσον αφορά τις ετήσιες αποσβέσεις και έξοδα χρηματοδότησης).

(146) Αντιθέτως, οι ενισχύσεις λειτουργίας αφορούν την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών λειτουργίας ενός αερολιμένα, που ορίζονται ως «το υποκείμενο κόστος της παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και στο οποίο περιλαμβάνονται κατηγορίες δαπανών όπως οι δαπάνες προσωπικού, υπηρεσίες επί συμβάσει, επικοινωνίες, απορρίμματα, ενέργεια, συντήρηση, μισθώματα και διοίκηση, αλλά δεν περιλαμβάνονται οι κεφαλαιουχικές δαπάνες, η στήριξη της εμπορικής προώθησης (μάρκετινγκ) ή οποιοδήποτε άλλο κίνητρο που παρέχεται σε αεροπορικές εταιρείες από τον αερολιμένα, καθώς και οι δαπάνες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους».

(147) Υπό το πρίσμα των ορισμών αυτών, μπορεί να θεωρηθεί ότι οι εισφορές κεφαλαίου, οι οποίες χρησιμοποιήθηκαν για την κάλυψη των ζημιών εκμετάλλευσης της VFAB σε συνεχή βάση, μπορούν να χαρακτηριστούν ενισχύσεις λειτουργίας υπέρ της VFAB.

7.1.2.3. *Συμβιβάσιμο των ενισχύσεων λειτουργίας σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές*

(148) Στην ενότητα 5.1 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές ορίζονται τα κριτήρια που θα εφαρμόζει η Επιτροπή κατά την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου των ενισχύσεων λειτουργίας με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ. Ειδικότερα, σύμφωνα με το σημείο 172 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τα κριτήρια που διατυπώνονται στις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές σε όλες τις περιπτώσεις που αφορούν ενισχύσεις λειτουργίας, στις οποίες περιλαμβάνονται εκκρεμούσες κοινοποιήσεις και παράνομες μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις σε αερολιμένες.

(149) Σύμφωνα με το σημείο 137 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, παράνομες ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη της μεταβατικής περιόδου (συμπεριλαμβανομένων εκείνων που καταβλήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014) μπορεί να θεωρούνται συμβιβάσιμες ως προς το σύνολο των μη καλυπτόμενων λειτουργικών δαπανών εφόσον πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

(150) Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος (σημεία 113 και 114 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές). Ο όρος αυτός πληρούται εάν, μεταξύ άλλων, η ενίσχυση αυξάνει την κινητικότητα των πολιτών της ΕΕ και τη συνδεσιμότητα των διαφόρων περιοχών δημιουργώντας σημεία πρόσβασης για τις πτήσεις εντός της Ένωσης ή διευκολύνει την περιφερειακή ανάπτυξη. Ωστόσο, η αύξηση του αριθμού των μη αποδοτικών αερολιμένων στην ίδια περιοχή δεν συμβάλλει στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος.

(151) Ανάγκη για κρατική παρέμβαση (σημεία 116 έως 118 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές). Οι ενισχύσεις θα πρέπει να είναι προσανατολισμένες σε καταστάσεις στις οποίες οι ενισχύσεις αυτές μπορούν να επιφέρουν ουσιαστική βελτίωση την οποία δεν δύναται να επιτύχει η ίδια η αγορά. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επεσήμανε ότι οι συνθήκες που αντιμετωπίζουν οι μικρότεροι αερολιμένες κατά την ανάπτυξη των οικείων υπηρεσιών και την προσέλκυση ιδιωτικής χρηματοδότησης είναι συχνά λιγότερο ευνοϊκές από εκείνες που αντιμετωπίζουν οι μεγάλοι αερολιμένες της Ένωσης. Ως εκ τούτου, υπό τις παρούσες συνθήκες της αγοράς, οι μικρότεροι αερολιμένες ενδεχομένως να δυσκολευτούν να εξασφαλίσουν χρηματοδότηση για τη λειτουργία τους χωρίς δημόσια χρηματοδότηση.

(152) Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι, υπό τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς:

— αερολιμένες που εξυπηρετούν έως 200 000 επιβάτες ετησίως ενδεχομένως να μην μπορούν να καλύπτουν μεγάλο μέρος των λειτουργικών δαπανών τους·

— αερολιμένες με ετήσια κίνηση επιβατών από 200 000 έως 700 000 επιβάτες μπορεί να μην είναι σε θέση να καλύπτουν σημαντικό μέρος των λειτουργικών δαπανών τους·

— αερολιμένες με ετήσια κίνηση επιβατών από 700 000 έως 1 εκατ. επιβάτες θα πρέπει, κατά κανόνα, να είναι σε θέση να καλύπτουν μεγαλύτερο μέρος των λειτουργικών δαπανών τους· και

— αερολιμένες με ετήσια επιβατική κίνηση 1-3 εκατ. επιβατών θα πρέπει, κατά μέσο όρο, να μπορούν να καλύπτουν τις περισσότερες λειτουργικές τους δαπάνες.

(153) Καταλληλότητα των κρατικών ενισχύσεων ως μέσου πολιτικής (σημείο 120 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές). Τα κράτη μέλη πρέπει να αποδεικνύουν ότι η ενίσχυση είναι κατάλληλη για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου ή για την επίλυση των προβλημάτων στην αντιμετώπιση των οποίων αποβλέπει η ενίσχυση. Ένα μέτρο ενίσχυσης δεν θα θεωρείται συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά εάν άλλα, λιγότερο στρεβλωτικά, μέσα πολιτικής ή μέσα ενίσχυσης επιτρέπουν την επίτευξη του ίδιου στόχου.

(154) Λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου (σημείο 124 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές). Ο όρος αυτός πληρούται εάν είναι πιθανόν, σε περίπτωση μη χορήγησης ενίσχυσης λειτουργίας και λαμβάνοντας υπόψη την πιθανή παρουσία επενδυτικής ενίσχυσης και το μέγεθος της κίνησης, να μειωθεί σημαντικά το επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας του συγκεκριμένου αερολιμένα.

(155) Αναλογικότητα του ποσού της ενίσχυσης ήτοι περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο (σημείο 125 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές). Προκειμένου να είναι αναλογικές, οι ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο για την πραγματοποίηση της ενισχυόμενης δραστηριότητας.

(156) Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων για τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές (σημείο 131 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές). Κατά την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου ενισχύσεων λειτουργίας, η Επιτροπή θα λαμβάνει υπόψη τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και τις επιπτώσεις στο εμπόριο. Όταν ένας αερολιμένας βρίσκεται στην ίδια ζώνη επιρροής με άλλον αερολιμένα ο οποίος διαθέτει πλεονάζουσα χωρητικότητα, το επιχειρηματικό σχέδιο, βάσει αξιόπιστων προβλέψεων σχετικά με την κίνηση επιβατών και φορτίων, πρέπει να προσδιορίζει τις πιθανές επιπτώσεις στην κίνηση των άλλων αερολιμένων που βρίσκονται στην εν λόγω ζώνη επιρροής.

7.1.2.4. Αξιολόγηση του συμβιβάσιμου του μέτρου 1

Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος

(157) Η ενίσχυση λειτουργίας η οποία χορηγήθηκε στη VFAB χρησιμοποιήθηκε για τη συνέχιση της λειτουργίας του αερολιμένα και για να καταστεί δυνατή η διατήρηση τακτικών εναέριων συνδέσεων τόσο εγχώριων όσο και διεθνών.

(158) Η Västerås είναι η πέμπτη μεγαλύτερη πόλη της Σουηδίας από άποψη πληθυσμού. Βρίσκεται στην πυκνοκατοικημένη και οικονομικά εύρωστη περιοχή της κεντρικής Σουηδίας. Ήδη το 1999 αριθμούσε 450 000 κατοίκους, ήτοι περίπου 5,5 % του συνολικού πληθυσμού της χώρας, και απέχει 45 λεπτά από το αεροδρόμιο. Εντός της ζώνης επιρροής του αερολιμένα, η οποία ορίζεται με βάση απόσταση διαδρομής μίας ώρας, κατοικούν 1 εκατ. άνθρωποι. Σύμφωνα με εκτιμήσεις των σουηδικών αρχών εναέριας κυκλοφορίας το 2000, περίπου το 59 % των επιβατών που ταξιδεύουν από αερολιμένες της περιφέρειας της Κεντρικής Σουηδίας (Mälardalsregionen) είναι κάτοικοι της περιοχής.

(159) Ωστόσο, οι πλησιέστεροι αερολιμένες βρίσκονται σε απόσταση που υπερβαίνει τα 100 χιλιόμετρα ή τη μία ώρα οδικώς (με εξαίρεση τον αερολιμένα Bromma που βρίσκεται σε απόσταση 59 λεπτών οδικώς). Επομένως, προσφέροντας πτήσεις τόσο εντός της χώρας (τουλάχιστον έως το 2006) όσο και σε ευρωπαϊκούς προορισμούς (π.χ. Όσλο, Κοπεγχάγη, Λονδίνο), ο αερολιμένας έχει συμβάλει στην αύξηση της κινητικότητας των πολιτών της ΕΕ και έχει αυξήσει την προσβασιμότητα καθιερώνοντας σημεία πρόσβασης για πτήσεις εντός της Ένωσης σε κεντρική θέση μιας πυκνοκατοικημένης περιφέρειας. Τα εν λόγω σημεία πρόσβασης συμπλήρωσαν την προσφορά άλλων αερολιμένων που βρίσκονται στις παρυφές της ζώνης επιρροής (Bromma και Arlanda) παρέχοντας αεροπορικές συνδέσεις εντός μιας εξυπηρετικής περιμέτρου μετακινήσεων με βάση, κυρίως, ένα επιχειρηματικό μοντέλο (αερομεταφορείς χαμηλού κόστους) διαφορετικό από εκείνο που εφαρμόζουν οι αερολιμένες Bromma και Arlanda. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι, σύμφωνα με εκτιμήσεις του Δήμου Västerås, ο αερολιμένας Västerås συνέβαλε, άμεσα και έμμεσα, στη διατήρηση περίπου 180 θέσεων εργασίας στη Västerås.

(160) Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η ενίσχυση λειτουργίας χρησίμευσε για να βελτιώσει την προσβασιμότητα μεταξύ της περιοχής Västerås και άλλων περιοχών της Σουηδίας και της ΕΕ και ότι η ενίσχυση λειτουργίας εξυπηρέτησε έναν σαφώς καθορισμένο στόχο κοινού ενδιαφέροντος.

Ανάγκη για κρατική παρέμβαση

(161) Όπως αναφέρεται στο σημείο 118 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή θεωρεί ότι, υπό τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς, η ανάγκη δημόσιας χρηματοδότησης για τη χρηματοδότηση των λειτουργικών δαπανών, λόγω του υψηλού πάγιου κόστους, ποικίλλει ανάλογα με το μέγεθος του αερολιμένα και είναι συνήθως αναλογικά μεγαλύτερη για τους μικρότερους αερολιμένες. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, υπό τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς, ο αντίστοιχος βαθμός οικονομικής βιωσιμότητας των αερολιμένων μπορεί να προσδιοριστεί σε σχέση με το μέγεθός τους. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι αερολιμένες που εξυπηρετούν έως 200 000 επιβάτες ετησίως ενδεχομένως να μην μπορούν να καλύπτουν μεγάλο μέρος των λειτουργικών δαπανών τους και ότι αερολιμένες με ετήσια κίνηση επιβατών από 200 000 έως 700 000 επιβάτες μπορεί να μην είναι σε θέση να καλύπτουν σημαντικό μέρος των λειτουργικών δαπανών τους.

(162) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 20 ανωτέρω, η VFAB δεν μπορούσε να καλύψει τις λειτουργικές δαπάνες της τουλάχιστον από το 1999 και καθ' όλη την υπό εξέταση περίοδο.

(163) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στην περίοδο που αφορά η έρευνα, ο αριθμός των επιβατών δεν υπερέβαινε τις 200 000 ετησίως, με εξαίρεση το 2004 (242 376 επιβάτες) και το 2005 (221 422 επιβάτες), έτη κατά τα οποία παρέμεινε ωστόσο κάτω των 300 000.

(164) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η VFAB δεν ήταν σε θέση να καλύψει τις λειτουργικές δαπάνες της σε μεγάλο, ή τουλάχιστον σε σημαντικό, βαθμό και, ως εκ τούτου, υπήρχε ανάγκη κρατικής παρέμβασης.

Καταλληλότητα του μέτρου ενίσχυσης

(165) Στην παρούσα υπόθεση, η δραστηριότητα στον αερολιμένα Västerås διακυβεύτηκε λόγω της αδυναμίας του να καλύψει τις λειτουργικές δαπάνες του.

(166) Λαμβανομένης υπόψη της φύσης του προβλήματος, η Επιτροπή εκτιμά ότι με κανένα άλλο μέτρο πολιτικής δεν θα είχε καταστεί δυνατή η συνέχιση της λειτουργίας του αερολιμένα. Η ενίσχυση λειτουργίας περιορίστηκε στις μη καλυπτόμενες ζημίες εκμετάλλευσης, καθώς και στο ελάχιστο αναγκαίο ποσό, καθώς αντιστάθμισε μόνον ζημίες που είχαν όντως σημειωθεί. Επομένως, η αντιστάθμιση των ζημιών περιορίζεται στο ελάχιστο και δεν παρέχεται οποιοδήποτε κέρδος.

(167) Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι το μέτρο ήταν κατάλληλο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου κοινού ενδιαφέροντος.

Χαρακτήρας κινήτρου

(168) Η ενίσχυση λειτουργίας που χορηγήθηκε στο παρελθόν χρησίμευσε για να διατηρήσει τον αερολιμένα σε λειτουργία. Χωρίς την ενίσχυση, ο αερολιμένας θα αναγκαζόταν να κλείσει και δεν θα μπορούσε να συμβάλει στην τοπική προσβασιμότητα. Το ποσό της ενίσχυσης περιορίστηκε στις πραγματικές ζημίες εκμετάλλευσης, καθώς αντιστάθμισε μόνον τις μη καλυπτόμενες ζημίες εκμετάλλευσης.

(169) Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός αυτό, η Επιτροπή εκτιμά ότι το μέτρο ενίσχυσης είχε χαρακτήρα κινήτρου.

Αναλογικότητα της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο)

(170) Οι ενισχύσεις λειτουργίας πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο για την πραγματοποίηση της ενισχυόμενης δραστηριότητας.

(171) Στην παρούσα υπόθεση, το ποσό της ενίσχυσης δεν υπερέβη ποτέ το ύψος των μη καλυπτόμενων ζημιών εκμετάλλευσης. Επομένως, η Επιτροπή εκτιμά ότι η ενίσχυση λειτουργίας ήταν αναλογική και περιορίστηκε στο ελάχιστο αναγκαίο για την πραγματοποίηση της ενισχυόμενης δραστηριότητας.

Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων για τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές

(172) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι υπάρχει μόνον ένας αερολιμένας εντός της ζώνης επιρροής του αερολιμένα Västerås, όπως ορίζεται στο σημείο 25 υποσημείο 12 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές. Επιπλέον, ο αερολιμένας Arlanda βρίσκεται ακριβώς έξω από τη ζώνη επιρροής.

(173) Ωστόσο, όσον αφορά τον συγκεκριμένο αερολιμένα –Bromma– η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι βρίσκεται στα όρια της ζώνης επιρροής του αερολιμένα Västerås (59 λεπτά με το αυτοκίνητο), γεγονός το οποίο ενδέχεται να μειώσει τις αρνητικές επιπτώσεις της ενίσχυσης.

(174) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα επιχειρηματικά μοντέλα του αερολιμένα Västerås και του αερολιμένα Bromma είναι αρκετά διαφορετικά. Στην περίοδο που αφορά η έρευνα, ο αερολιμένας Västerås επικεντρώθηκε σαφώς σε αερομεταφορείς χαμηλού κόστους αναπτύσσοντας τη σχέση του με τη Ryanair, εγκαταλείποντας σταδιακά τις εσωτερικές πτήσεις. Αντίθετα, ο αερολιμένας Bromma επικεντρώθηκε στις εσωτερικές πτήσεις για την εξυπηρέτηση της περιοχής της κεντρικής Στοκχόλμης σε συνδυασμό με μερικούς διεθνείς προορισμούς (π.χ. Βρυξέλλες, Ελσίνκι) που εκτελούν παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες, η δε ανάπτυξη του αερολιμένα Bromma (μετρούμενη σε αριθμό επιβατών) υπήρξε ιδιαίτερα έντονη κατά την περίοδο που αφορά η έρευνα, καθώς αυξήθηκε από 981 256 επιβάτες το 2000 σε 2 037 382 επιβάτες το 2010 ([31]). Επιπλέον, όσον αφορά τον αερολιμένα Arlanda, η Επιτροπή επισημαίνει ότι βρίσκεται εκτός της θεωρούμενης ζώνης επιρροής του αερολιμένα Västerås, γεγονός που μειώνει τις δυνητικές αρνητικές επιπτώσεις της ενίσχυσης. Σε κάθε περίπτωση, όσον αφορά τον αερολιμένα Bromma, οι αρνητικές επιπτώσεις καθίστανται ακόμη λιγότερο πιθανές λόγω του ότι ο αερολιμένας Arlanda εφαρμόζει επίσης ένα επιχειρηματικό μοντέλο πολύ διαφορετικό από εκείνο του αερολιμένα Västerås. Πράγματι, ο αερολιμένας Arlanda, ο οποίος είναι ο κύριος αερολιμένας στην περιοχή της πρωτεύουσας, προσφέρει μεγάλο αριθμό εγχώριων και διεθνών πτήσεων που εκτελούνται από παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες. Τέλος, η μέτρια κυκλοφορία στον αερολιμένα Västerås συνεπάγεται ότι οι συνέπειες της ενίσχυσης δεν είναι ιδιαίτερα πιθανό να έχουν ουσιώδη αντίκτυπο στις δραστηριότητες του αερολιμένα Arlanda, ο οποίος είναι ο μεγαλύτερος αερολιμένας της Σουηδίας ([32]).

(175) Επομένως, είναι εξαιρετικά απίθανο η ενίσχυση υπέρ του αερολιμένα Västerås να οδήγησε σε αλληλεπικάλυψη ή εκτροπή δραστηριότητας από τον αερολιμένα Bromma ή τον αερολιμένα Arlanda.

(176) Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις για τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών είναι περιορισμένες.

Συμπέρασμα

(177) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η ενίσχυση λειτουργίας που χορηγήθηκε στη VFAB μέσω των εισφορών κεφαλαίου μεταξύ 2003 και 2010 (μέτρο 1) είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

7.2. ΜΕΤΡΟ 2: ΤΟ ΕΙΚΑΖΟΜΕΝΟ ΜΕΙΩΜΕΝΟ ΜΙΣΘΩΜΑ ΠΟΥ ΚΑΤΕΒΑΛΛΕ Η VFAB ΣΤΗ VÄSTERÅS FLYGFASTIGHETER AB ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

(178) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ([33]), η Επιτροπή ανέφερε ότι υπάρχουν ενδείξεις ότι το μίσθωμα μπορεί να είναι κατώτερο της τιμής της αγοράς. Αυτό βασιζόταν ουσιαστικά σε σχετική δήλωση η οποία περιέχεται σε εσωτερικό έγγραφο του Δήμου Västerås. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ζήτησε από τις σουηδικές αρχές να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με τις ενδείξεις αυτές, καθώς και σχετικά με το εκτιμώμενο αγοραίο μίσθωμα. Βάσει των διαθέσιμων ενδείξεων, η Επιτροπή εξέφρασε, εντούτοις, την προκαταρκτική άποψη ότι το μίσθωμα παρείχε πλεονέκτημα στη VFAB.

(179) Η Σουηδία και η VFAB αμφισβήτησαν ότι το μίσθωμα καθορίστηκε σε επίπεδα κάτω της αγοραίας τιμής σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή μεταξύ 2003 και 2010. Ανταποκρινόμενες σε αίτημα παροχής διευκρινίσεων που υποβλήθηκε στο πλαίσιο της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, ισχυρίστηκαν ότι η δήλωση σε έγγραφο που εκπονήθηκε για το δημοτικό συμβούλιο της Västerås, στην οποία παραπέμπει η απόφαση κίνησης της διαδικασίας και στην οποία υπονοείται ότι το μίσθωμα είναι κατώτερο των επιπέδων της αγοράς, δεν βασίζεται σε κανένα αριθμητικό στοιχείο και σε καμία συγκεκριμένη εξήγηση, αλλά πρόκειται για δήλωση η οποία δεν τεκμηριώνεται. Επομένως, η Σουηδία και η VFAB δεν μπορούν να σχολιάσουν την εν λόγω δήλωση επί της ουσίας. Αντιθέτως, ισχυρίζονται ότι κάθε αξιολόγηση του αγοραίου μισθώματος πρέπει να λάβει υπόψη το γεγονός ότι το ακίνητο μπορεί, βάσει των σχετικών κανονισμών περί χρήσης της γης, να χρησιμοποιηθεί μόνον για αερολιμενικές δραστηριότητες και, λαμβανομένης υπόψη της πολύ χαμηλής αποδοτικότητας των δραστηριοτήτων, το τρέχον μίσθωμα φαίνεται να συνάδει με την αγορά. Επιπλέον, η μίσθωση προβλέπει αναπροσαρμογή του μισθώματος σε περίπτωση πραγματοποίησης νέων επενδύσεων.

([31]) Πηγή: www.transportstyrelsen.se

([32]) Ενδεικτικά, ο αερολιμένας Arlanda είχε 18 263 926 επιβάτες το 2000 και 16 948 127 επιβάτες το 2010 (πηγή: www.transportstyrelsen.se).

([33]) Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 61 και 62 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

(180) Σε κάθε περίπτωση, η Σουηδία και η VFAB ισχυρίζονται ότι το μίσθωμα καθορίζεται ελεύθερα από τη VFAB με βάση αμιγώς εμπορικά κριτήρια και ότι η Επιτροπή δεν κατόρθωσε να αποδείξει ότι η απόφαση καθορισμού του μισθώματος για τη VFAB μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος.

(181) Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει τα επιχειρήματα της Σουηδίας και της VFAB ότι η χαμηλή (όντως αρνητική) αποδοτικότητα των αερολιμενικών δραστηριοτήτων στον αερολιμένα Västerås έχει αντίκτυπο στο ύψος του μισθώματος που μπορεί να απαιτηθεί.

(182) Κανένας άλλος τρίτος δεν υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με το σημείο αυτό. Από την επίσημη έρευνα δεν προέκυψε καμία πληροφορία η οποία να τεκμηριώνει ότι το μίσθωμα που κατέβαλλε η VFAB είναι κατώτερο από εκείνο που θα μπορούσε να απαιτήσει ιδιώτης εκμισθωτής υπό παρόμοιες περιστάσεις. Ως εκ τούτου, η δήλωση που αναφέρεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας δεν τεκμηριώθηκε περαιτέρω. Υπό τις περιστάσεις αυτές, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι κανένα αποδεικτικό στοιχείο δεν επιβεβαιώνει τις προκαταρκτικές ενδείξεις περί πλεονεκτήματος χορηγηθέντος στη VFAB. Η Επιτροπή δεν μπορεί να συμπεράνει ότι χορηγήθηκε κρατική ενίσχυση βάσει μη τεκμηριωμένων ισχυρισμών.

(183) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το μέτρο 2, δηλαδή το μίσθωμα που καταβάλλει η VFAB στη Västerås Flygfastigheter AB για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

7.3. ΜΕΤΡΟ 3: ΣΤΗΡΙΞΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΟΥ ΠΑΡΑΣΧΕΘΗΚΕ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΟΠΙΚΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΑΠΟ ΤΟ 2001 ΕΩΣ ΤΟ 2010

(184) Οι σουηδικές αρχές παρείχαν εξηγήσεις όσον αφορά τη στήριξη που χορήγησε το κράτος στο πλαίσιο του καθεστώτος τοπικών αερολιμένων κατά την περίοδο που αφορά η έρευνα, δηλαδή από το 2001 έως το 2010. Το καθεστώς τροποποιήθηκε περαιτέρω το 2011 ([34]).

(185) Παρότι η νομική βάση του καθεστώτος μεταβλήθηκε ελαφρώς κατά την υπό εξέταση περίοδο, τα βασικά χαρακτηριστικά του καθεστώτος παρέμειναν αμετάβλητα. Από το 2007 η νομική βάση της στήριξης είναι ο κανονισμός (2006: 1577) σχετικά με τη στήριξη λειτουργίας για μη κρατικούς αερολιμένες. Το 2005 ο συνολικός προϋπολογισμός της στήριξης ανήλθε σε 103 εκατ. SEK, ποσό το οποίο διατέθηκε σε 22 αερολιμένες στη Σουηδία. Την περίοδο κατά την οποία το κράτος κατείχε, μέσω της LFH Holding, το 40 % των μετοχών της VFAB, η στήριξη λειτουργίας μειώθηκε αντίστοιχα κατά 40 %.

(186) Στόχος του καθεστώτος είναι η προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης και της διαπεριφερειακής συνδεσιμότητας, βάσει της γενικής ευθύνης του κράτους για το εθνικό δίκτυο μεταφορών και τις υποδομές αεροπορικών μεταφορών, ειδικότερα.

(187) Επιλέξιμοι για την ενίσχυση ήταν όλοι οι αερολιμένες με τακτική εναέρια κυκλοφορία, ανεξάρτητα από το ιδιοκτησιακό καθεστώς τους (παρότι, κατά την αξιολόγηση της αναγκαιότητας ενίσχυσης, έπρεπε να λαμβάνονται υπόψη στόχοι περιφερειακής ανάπτυξης, η οποία μετράται με βάση την απόσταση από τους τρεις μεγάλους εθνικούς αερολιμένες). Ωστόσο, οι αερολιμένες δεν ήταν πλέον επιλέξιμοι για ενίσχυση μόλις επιτύγχαναν συγκεκριμένο όγκο κυκλοφορίας (συνήθως 300 000 επιβάτες ετησίως), βάσει του οποίου θεωρούνταν ότι είχαν καλές προοπτικές αποδοτικότητας. Από την 1η Ιανουαρίου 2007 η επιλεξιμότητα περιορίστηκε περαιτέρω, όταν από το καθεστώς αποκλείστηκαν αερολιμένες οι οποίοι απείχαν από τη Στοκχόλμη λιγότερο από δύο ώρες με δημόσια επίγεια μεταφορικά μέσα.

(188) Όσον αφορά την ένταση της ενίσχυσης, η ενίσχυση προς μεμονωμένο αερολιμένα δεν μπορούσε να υπερβαίνει τις ζημίες εκμετάλλευσης του συγκεκριμένου αερολιμένα. Επιπλέον, η Σουηδία διευκρίνισε ότι αρχικά η πρόθεση ήταν να καλύπτει η ενίσχυση κατά μέσο όρο το 75 % των ζημιών εκμετάλλευσης, αλλά στην πράξη η ενίσχυση σπανίως υπερέβη το 50 % κατά μέσο όρο.

(189) Το τελευταίο έτος κατά το οποίο καταβλήθηκε ενίσχυση βάσει του καθεστώτος στον αερολιμένα Västerås ήταν το 2006.

7.3.1. **Ύπαρξη ενίσχυσης**

(190) Η Σουηδία αναγνωρίζει ότι το καθεστώς συνιστά κρατική ενίσχυση. Όπως και στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή σημειώνει ότι πληρούνται τα κριτήρια του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ.

(191) Είναι σαφές ότι το καθεστώς χρηματοδοτείται από κρατικούς πόρους, καθώς χρηματοδοτήθηκε κυρίως μέσω του γενικού προϋπολογισμού και, σε μικρότερο βαθμό, μέσω του προϋπολογισμού της Luftfartsverket, η οποία είναι κεντρική κρατική υπηρεσία που συστάθηκε με νόμο. Η ενίσχυση καταλογίζεται επίσης στο κράτος, καθώς το καθεστώς διαχειρίστηκαν διαδοχικά η Luftfartsverket (1999-2005), η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (2005-2010) και η διάδοχη διοικητική αρχή, η Σουηδική Αρχή Μεταφορών (από το 2010). Πρόκειται για δημόσιες αρχές, που συστάθηκαν και ρυθμίζονται με νόμο.

([34]) Η παρούσα απόφαση αφορά το επίμαχο καθεστώς έως το 2010.

(192) Είναι σαφές ότι το καθεστώς παρέχει πλεονέκτημα στους δικαιούχους του, καθώς αυτοί απαλλάσσονται από τις ζημίες εκμετάλλευσης τις οποίες θα έπρεπε να επωμισθούν σε διαφορετική περίπτωση στο πλαίσιο της οικονομικής δραστηριότητας. Η ενίσχυση, η οποία παρέχεται με τη μορφή επιχορηγήσεων, δεν χορηγείται από το κράτος με την προοπτική της επιδίωξης απόδοσης επί των κεφαλαίων του. Το συγκεκριμένο πλεονέκτημα είναι επιλεκτικό, καθώς παρέχεται μόνον σε αερολιμένες οι οποίοι δεν ανήκουν στην κεντρική διοίκηση και οι οποίοι πληρούν τα κριτήρια επιλεξιμότητας. Τέλος, το πλεονέκτημα ενδέχεται να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών, καθώς υφίσταται ανταγωνισμός μεταξύ αερολιμένων της Ένωσης.

7.3.2. **Νομιμότητα της ενίσχυσης**

(193) Σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τυχόν σχέδια θέσπισης ή τροποποίησης ενισχύσεων και δεν μπορούν να εφαρμόσουν τα σχεδιαζόμενα μέτρα έως ότου η διαδικασία κοινοποίησης καταλήξει στη λήψη τελικής απόφασης.

(194) Δεδομένου ότι η χρηματοδότηση έχει ήδη διατεθεί, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Σουηδία δεν τήρησε την απαγόρευση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Επομένως, το καθεστώς είναι παράνομο, καθώς δεν κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή.

7.3.3. **Συμβιβάσιμο της ενίσχυσης**

(195) Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 137 έως 141, οι διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές εφαρμόζονται σε εκκρεμείς υποθέσεις παράνομης ενίσχυσης λειτουργίας που χορηγήθηκε σε αερολιμένες πριν από τις 4 Απριλίου 2014.

(196) Το καθεστώς συνιστά ενίσχυση λειτουργίας, σύμφωνα με τις αρχές των κατευθυντήριων γραμμών, καθώς σκοπός του είναι ακριβώς να καλύψει το έλλειμμα χρηματοδότησης λειτουργίας των αερολιμένων, δηλαδή την αρνητική διαφορά μεταξύ των εσόδων του αερολιμένα και των λειτουργικών δαπανών του ([35]).

(197) Το καθεστώς το οποίο αφορά η παρούσα επίσημη έρευνα εφαρμόστηκε και πριν από τις 4 Απριλίου 2014.

(198) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα αξιολογήσει το συμβιβάσιμο του μέτρου 3 σύμφωνα με τις διατάξεις περί συμβιβάσιμου των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές σχετικά με τις ενισχύσεις λειτουργίας, όπως εξηγείται αναλυτικά στις αιτιολογικές σκέψεις 147 έως 154.

7.3.3.1. *Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος*

(199) Στόχος του καθεστώτος είναι η προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης και της διαπεριφερειακής συνδεσιμότητας, βάσει της γενικής ευθύνης του κράτους για το εθνικό δίκτυο μεταφορών και τις υποδομές αεροπορικών μεταφορών, ειδικότερα.

(200) Το καθεστώς περιόρισε στο ελάχιστο τον κίνδυνο αλληλοεπικάλυψης στοχεύοντας σε μικρούς αερολιμένες σε περιοχές με ελλιπή συνδεσιμότητα. Επιπλέον, το καθεστώς απέκλειε ρητώς αερολιμένες οι οποίοι βρίσκονται κοντά στους μεγαλύτερους αερολιμένες της χώρας (Arlanda, Landvetter και Sturup).

(201) Το μέγεθος της χώρας, η χαμηλή πυκνότητα του πληθυσμού και οι συχνά δύσκολες συνθήκες οδήγησης μετριάζουν επίσης τον κίνδυνο αλληλοεπικάλυψης στις σπάνιες περιπτώσεις όπου δύο αερολιμένες που επωφελούνται της ενίσχυσης μπορεί να βρίσκονται σε απόσταση μικρότερη από τις ενδεικτικά αναφερόμενες αποστάσεις στο σημείο 136 των κατευθυντήριων γραμμών. Επομένως, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το καθεστώς συνέβαλε στην επίτευξη σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος.

7.3.3.2. *Ανάγκη για κρατική παρέμβαση*

(202) Όπως εξηγείται ανωτέρω, οι αερολιμένες έπαυαν να είναι επιλέξιμοι βάσει του καθεστώτος όταν θεωρούνταν ότι είχαν εύλογες προοπτικές να επιτύχουν κερδοφορία, η οποία οριζόταν συνήθως σε περίπου 300 000 επιβάτες ετησίως. Πρόκειται για συντηρητική προσέγγιση, η οποία διασφαλίζει ότι η ενίσχυση χορηγείται μόνον όταν υπάρχει αναγκαιότητα κρατικής παρέμβασης για τη διασφάλιση της λειτουργίας του αερολιμένα.

(203) Πράγματι, η Επιτροπή θεωρεί ότι, υπό τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς, αερολιμένες που εξυπηρετούν έως 200 000 επιβάτες ετησίως ενδεχομένως να μην μπορούν να καλύπτουν μεγάλο μέρος των λειτουργικών δαπανών τους και ότι αερολιμένες με ετήσια κίνηση επιβατών από 200 000 έως 700 000 επιβάτες μπορεί να μην είναι σε θέση να καλύπτουν σημαντικό μέρος των λειτουργικών δαπανών τους.

(204) Εφαρμόζοντας τις συγκεκριμένες κατηγορίες στους αερολιμένες που καλύπτει το καθεστώς, η Επιτροπή επισημαίνει τα ακόλουθα.

([35]) Όπως ορίζεται στο σημείο 21 των κατευθυντήριων γραμμών.

(205) Η μεγάλη πλειονότητα των αερολιμένων που επωφελήθηκαν του μέτρου 3 είναι πολύ μικροί. Πράγματι, από τους 29 αερολιμένες που έλαβαν ενίσχυση σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή στο διάστημα από το 1999 έως το 2007, στους 24 η επιβατική κίνηση δεν υπερέβαινε τις 200 000 επιβάτες ετησίως. Από αυτούς, στους 21 η επιβατική κίνηση δεν υπερέβαινε τις 100 000 ετησίως και στους 16 τις 50 000.

(206) Μόνον σε τρεις αερολιμένες (Kristianstad, Västerås και Växjö) σημειώθηκε, στα διαστήματα με τη μεγαλύτερη κίνηση κατά την υπό εξέταση περίοδο, κίνηση άνω των 200 000 επιβατών, αλλά και πάλι κάτω των 300 000 επιβατών (ωστόσο, στα διαστήματα με τη χαμηλότερη κίνηση κατά την υπό εξέταση περίοδο είχαν 62 639, 107 565 και 154 755 επιβάτες, αντίστοιχα). Όπως καταδεικνύεται ανωτέρω, ο αερολιμένας Västerås δεν έλαβε καμία ενίσχυση στο πλαίσιο του μέτρου 3 μετά το 2006.

(207) Από τους δύο άλλους αερολιμένες, τη μεγαλύτερη κίνηση κατά την υπό εξέταση περίοδο κατέγραψε ο αερολιμένας Skavsta (μέγιστος αριθμός επιβατών 1 994 512, ελάχιστος αριθμός επιβατών 240 233). Ωστόσο, ο συγκεκριμένος αερολιμένας δεν έλαβε άλλη ενίσχυση μετά το 2004, έτος κατά το οποίο υπερέβη για πρώτη φορά το 1 000 000 επιβάτες ([36]). Ο αερολιμένας Göteborg City (μέγιστος αριθμός επιβατών 743 892, ελάχιστος αριθμός επιβατών 2 972) έλαβε ενίσχυση μόνον το 2003 (304 095 επιβάτες) και το 2004 (433 935 επιβάτες) ([37]).

(208) Στη βάση αυτή, η Επιτροπή εκτιμά ότι η ενίσχυση στο πλαίσιο του καθεστώτος τοπικών αερολιμένων χορηγήθηκε όταν αυτό ήταν απαραίτητο για την επίτευξη του στόχου κοινού ενδιαφέροντος.

7.3.3.3. *Καταλληλότητα (σημείο 120 των κατευθυντήριων γραμμών)*

(209) Η ενίσχυση λειτουργίας είναι το κατάλληλο μέσο για την αντιμετώπιση των προβλημάτων των αερολιμένων που υπάγονται στο καθεστώς, δηλαδή της αδυναμίας τους να χρηματοδοτήσουν τις δραστηριότητές τους.

7.3.3.4. *Χαρακτήρας κινήτρου (σημείο 124 των κατευθυντήριων γραμμών)*

(210) Όπως καταδεικνύεται ανωτέρω, λαμβανομένων υπόψη του επιπέδου κίνησης και των κριτηρίων επιλεξιμότητας του καθεστώτος, είναι εξαιρετικά απίθανο οι αερολιμένες που καλύπτονταν από το καθεστώς να ήταν σε θέση να χρηματοδοτήσουν οι ίδιοι τις δραστηριότητές τους και να διατηρήσουν έτσι το επιθυμητό επίπεδο δραστηριότητας χωρίς την ενίσχυση. Ως εκ τούτου, το καθεστώς έχει χαρακτήρα κινήτρου.

7.3.3.5. *Αναλογικότητα (σημείο 125 των κατευθυντήριων γραμμών)*

(211) Η ενίσχυση περιορίστηκε στην ελάχιστη αναγκαία, καθώς δεν υπερέβη ποτέ το έλλειμμα χρηματοδότησης λειτουργίας (και κατά μέσο όρο σπάνια υπερέβη το 75 % αυτής).

7.3.3.6. *Αποφυγή αδικαιολόγητων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού (σημείο 131 των κατευθυντήριων γραμμών)*

(212) Οι αερολιμένες που υπάγονται στο μέτρο 3 είναι συνήθως μικροί ή πολύ μικροί και διασκορπισμένοι σε ολόκληρη τη χώρα, έχουν δε μεγάλες ζώνες επιρροής με βάση τα κριτήρια της ηπειρωτικής Ευρώπης.

(213) Όπως καταδεικνύεται ανωτέρω, βάσει των αρχών του καθεστώτος, αερολιμένες που βρίσκονται κοντά στους μεγαλύτερους αερολιμένες της χώρας (Arlanda στη Στοκχόλμη, Landvetter στο Göteborg και Skurup κοντά στο Malmö) αποκλείστηκαν από το καθεστώς, περιορίζοντας κατά τον τρόπο αυτό τις ενδεχόμενες αλληλοεπικαλύψεις.

(214) Παρότι σε λιγοστές περιπτώσεις μερικοί αερολιμένες που υπάχθηκαν στο καθεστώς μπορεί να βρίσκονται σε απόσταση μικρότερη από αυτήν που προβλέπουν τα κριτήρια ενδεικτικής απόστασης στο σημείο 136 των κατευθυντήριων γραμμών, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι οι εν λόγω αερολιμένες είναι πολύ μικροί και, επομένως, η στρέβλωση του ανταγωνισμού θα είναι πιθανώς πολύ περιορισμένη.

7.3.4. **Συμπέρασμα**

(215) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή εκτιμά ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε βάσει του καθεστώτος τοπικών αερολιμένων στο διάστημα από το 2000 έως το 2010 είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

7.4. ΕΙΚΑΖΟΜΕΝΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΠΡΟΣ ΤΗ RYANAIR ΚΑΙ ΤΗΝ AMS

7.4.1. **Ύπαρξη ενίσχυσης**

7.4.1.1. *Οικονομική δραστηριότητα και έννοια της επιχείρησης*

(216) Μέσω της παροχής υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, οι αεροπορικές εταιρείες ασκούν οικονομική δραστηριότητα και, ως εκ τούτου, αποτελούν επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Επομένως, πρέπει να αναλυθεί κατά πόσον οι συμφωνίες μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών και του επίμαχου αερολιμένα, εφόσον καταλογίζονται στο κράτος και περιλαμβάνουν μεταφορά κρατικών πόρων, παρέχουν στις αεροπορικές εταιρείες οικονομικό πλεονέκτημα.

([36]) Η επιβατική κίνηση στον αερολιμένα Skavsta αυξήθηκε από 980 000 επιβάτες το 2003 σε 1 350 000 επιβάτες το 2004. Πηγή: Δικτυακός τόπος αερολιμένα Skavsta, http://www.skavsta.se/bulletin/3/kort-om-skavsta-passagerare.asp

([37]) Αριθμός επιβατών για το 2003 και το 2004 από τη διεύθυνση http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Statistik_och_analys/pass2004.pdf

7.4.1.2. *Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο κράτος*

(217) Στην προαναφερθείσα απόφαση στην υπόθεση Stardust Marine, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι οι πόροι επιχείρησης συσταθείσας βάσει του ιδιωτικού δικαίου, στην οποία την πλειονότητα των μετοχών κατέχει το Δημόσιο, αποτελούν κρατικούς πόρους.

(218) Όσον αφορά τη δυνατότητα καταλογισμού, στην απόφασή του στην υπόθεση Stardust Marine το Δικαστήριο αποφάνθηκε επιπλέον ότι το γεγονός ότι το Δημόσιο ή οντότητα του Δημοσίου είναι ο μοναδικός μέτοχος ή ο μέτοχος πλειοψηφίας επιχείρησης δεν επαρκεί για να διαπιστωθεί ότι μεταφορά πόρων από την εν λόγω επιχείρηση μπορεί να καταλογιστεί στους δημόσιους μετόχους της. Σύμφωνα με το Δικαστήριο, ακόμη και αν το Δημόσιο είναι σε θέση να ελέγχει μια δημόσια επιχείρηση και να ασκεί αποφασιστική επιρροή επί των συναλλαγών της, η αποτελεσματική άσκηση τέτοιου ελέγχου δεν μπορεί να τεκμαίρεται αυτόματα σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, καθώς ο βαθμός ανεξαρτησίας της δημόσιας επιχείρησης αποτελεί συνάρτηση των περιθωρίων που της αφήνει το Δημόσιο.

(219) Σύμφωνα με το Δικαστήριο, ενδείξεις από τις οποίες μπορεί να συναχθεί δυνατότητα καταλογισμού είναι:

α) το γεγονός ότι η εν λόγω επιχείρηση δεν μπορούσε να λάβει την επίμαχη απόφαση χωρίς να λάβει υπόψη τις απαιτήσεις των δημόσιων αρχών·

β) το γεγονός ότι επιχείρηση έπρεπε να λάβει υπόψη τις οδηγίες κυβερνητικών αρχών·

γ) η ένταξη της δημόσιας επιχείρησης στις δομές της δημόσιας διοίκησης·

δ) η φύση των δραστηριοτήτων της δημόσιας επιχείρησης και η άσκησή τους στην αγορά υπό συνθήκες συνήθους ανταγωνισμού προς τις ιδιωτικές επιχειρήσεις·

ε) το νομικό καθεστώς της επιχείρησης·

στ) ο βαθμός της εποπτείας που ασκούν οι δημόσιες αρχές στη διαχείριση της επιχείρησης· και

ζ) οποιαδήποτε άλλη ένδειξη από την οποία να συνάγεται στη συγκεκριμένη περίπτωση ότι έχουν εμπλακεί ή ότι είναι απίθανο να μην έχουν εμπλακεί οι δημόσιες αρχές στη λήψη ορισμένου μέτρου, αν ληφθούν υπόψη η έκταση του μέτρου, το περιεχόμενό του ή οι συνθήκες που δημιουργεί.

7.4.1.3. *Κρατικοί πόροι*

(220) Καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου που αφορά η παρούσα απόφαση, η VFAB ανήκε εξ ολοκλήρου στο Δημόσιο, είτε αποκλειστικά στον Δήμο Västerås είτε από κοινού στον Δήμο Västerås και στη LFV Holding, θυγατρική της Luftfartsverket, η οποία είναι δημόσιος οργανισμός. Ως μοναδικός μέτοχος της VFAB ο οποίος διορίζει τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της, το Δημόσιο μπορεί να θεωρηθεί ότι ασκεί πλήρη επιρροή στη VFAB και ελέγχει τους πόρους της. Επομένως, κάθε πλεονέκτημα που χορηγείται από πόρους της VFAB χορηγείται μέσω κρατικών πόρων.

7.4.1.4. *Δυνατότητα καταλογισμού*

(221) Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι, σύμφωνα με το καταστατικό της VFAB, σκοπός της επιχείρησης είναι να καλύπτει τις ανάγκες της περιφέρειας σε αεροπορικές μεταφορές, σύμφωνα με τις αρχές του δημόσιου δικαίου οι οποίες εφαρμόζονται στις δραστηριότητες των αρχών τοπικής αυτοδιοίκησης. Επομένως, ο γενικός σκοπός της εταιρείας παραπέμπει σε στόχους γενικού ενδιαφέροντος, οι οποίοι είναι οι συνήθως επιδιωκόμενοι από τις δημόσιες αρχές, καθώς και στις ειδικές νομικές διατάξεις που εφαρμόζονται στις αρχές τοπικής αυτοδιοίκησης. Επιπλέον, το διοικητικό συμβούλιο της VFAB διορίζεται από τον Δήμο Västerås (από κοινού με τη LFV Holding, όταν αυτή ήταν μέτοχος) ([38]).

(222) Επιπλέον, η απόφαση εξουσιοδότησης του προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου της VFAB να συνάψει την αρχική συμφωνία του 2001 με τη Ryanair λήφθηκε από το διοικητικό συμβούλιο, το οποίο απαρτιζόταν από τα τακτικά μέλη που είχε διορίσει ο Δήμος Västerås ([39]).

(223) Επίσης, το καταστατικό υποχρεώνει την επιχείρηση να υποβάλλει όλες τις σημαντικές λειτουργικές αποφάσεις στο δημοτικό συμβούλιο, ώστε αυτό να μπορεί να διατυπώνει την άποψή του σχετικά με αυτές.

(224) Είναι σαφές από τα έγγραφα που υποβλήθηκαν κατά τη διάρκεια της επίσημης έρευνας ότι ο Δήμος Västerås συμμετείχε άμεσα στη λήψη σημαντικών εμπορικών αποφάσεων. Έτσι, σύμφωνα με τα στοιχεία, το 2006, έτος κατά το οποίο προβλεπόταν η λήξη της συμφωνίας κάλυψης εξόδων με τη LFV Holding, το δημοτικό συμβούλιο συζήτησε τη

([38]) Βλέπε π.χ. http://www.Västerås .se/politikdemokrati/stadensorganisation/bolag/Sidor/bolag.aspx
([39]) Πρακτικά της συνεδρίασης του διοικητικού συμβουλίου της VFAB της 18ης Οκτωβρίου 2000.

μελλοντική εμπορική στρατηγική της VFAB και έλαβε ρητή απόφαση σχετικά με την εμπορική στρατηγική την οποία η επιχείρηση έπρεπε να ακολουθήσει στο διάστημα έως το 2011. Επομένως, η δημόσια αρχή είχε άμεση εμπλοκή στην κατάρτιση της εμπορικής στρατηγικής του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα και, ως εκ τούτου, πρέπει να θεωρηθεί ότι συμμετείχε στις αποφάσεις που αυτός έλαβε κατά την υλοποίηση της εν λόγω στρατηγικής.

(225) Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι πρέπει να θεωρηθεί ότι το Δημόσιο συμμετείχε στις εμπορικές αποφάσεις της VFAB, η οποία δεν μπορεί να καταρτίσει τη στρατηγική της στην αγορά ανεξάρτητα από τις επίσημες ή ανεπίσημες οδηγίες της δημόσιας αρχής. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Σουηδία δεν αμφισβήτησε τη δυνατότητα καταλογισμού και εκτιμά ότι οι εμπορικές συμφωνίες της VFAB με τη Ryanair και την AMS στο πλαίσιο των μέτρων 4 και 5 καταλογίζονται στο κράτος.

7.4.1.5. *Οικονομικό πλεονέκτημα*

(226) Για την αξιολόγηση του κατά πόσον μια συμφωνία μεταξύ κρατικού αερολιμένα και αεροπορικής εταιρείας παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στην αεροπορική εταιρεία, πρέπει να αναλυθεί κατά πόσον η εν λόγω συμφωνία είναι σύμφωνη προς την αρχή του ΙΕΟΑ. Κατά την εφαρμογή του κριτηρίου του ΙΕΟΑ σε μια συμφωνία μεταξύ αερολιμένα και αεροπορικής εταιρείας, πρέπει να αξιολογείται κατά πόσον, κατά την ημερομηνία σύναψης της συμφωνίας, ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα ανέμενε ότι η συγκεκριμένη συμφωνία θα απέφερε κέρδος υψηλότερο από εκείνο που θα μπορούσε να επιτευχθεί διαφορετικά. Αυτό το υψηλότερο κέρδος υπολογίζεται από τη διαφορά μεταξύ των πρόσθετων εσόδων που αναμενόταν να παραχθούν από τη σύμβαση (δηλαδή τη διαφορά μεταξύ των εσόδων που θα λαμβάνονταν με τη σύναψη της συμφωνίας και εκείνων που θα λαμβάνονταν χωρίς αυτήν) και των πρόσθετων δαπανών που αναμενόταν να δημιουργηθούν ως αποτέλεσμα της σύμβασης (δηλ. τη διαφορά μεταξύ των δαπανών που θα προέκυπταν με τη σύναψη της σύμβασης και των δαπανών που θα προέκυπταν χωρίς αυτήν), με εφαρμογή κατάλληλου συντελεστή προεξόφλησης στις προκύπτουσες ταμειακές ροές. Κατά την αξιολόγηση ρυθμίσεων μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών, η Επιτροπή θα εκτιμά επίσης τον βαθμό στον οποίο οι υπό εξέταση ρυθμίσεις δύνανται να θεωρηθούν μέρος της εφαρμογής μιας συνολικής στρατηγικής του αερολιμένα, η οποία αναμένεται να οδηγήσει σε αποδοτικότητα τουλάχιστον μακροπρόθεσμα (σημείο 66 των κατευθυντήριων γραμμών).

(227) Στην εν λόγω ανάλυση πρέπει να ληφθούν υπόψη όλα τα συναφή πρόσθετα έσοδα και οι πρόσθετες δαπάνες που συνδέονταν με την πράξη. Τα διάφορα στοιχεία (εκπτώσεις επί των αερολιμενικών τελών, επιχορηγήσεις εμπορικής προώθησης, άλλα οικονομικά κίνητρα) δεν πρέπει να αξιολογηθούν χωριστά. Για την ακρίβεια, όπως αναφέρεται στην απόφαση για την υπόθεση Charleroi: «Στο πλαίσιο της εφαρμογής του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή, απαιτείται η εξέταση της εμπορικής πράξεως στο σύνολό της προκειμένου να ελεγχθεί αν η κρατική οντότητα και η ελεγχόμενη απ' αυτήν οντότητα συμπεριφέρθηκαν, από κοινού λαμβανόμενες, ως ορθολογιστές επιχειρηματίες υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς. Πράγματι, η Επιτροπή υπέχει την υποχρέωση να λαμβάνει υπόψη, κατά την εκτίμηση των επίδικων μέτρων, όλα τα λυσιτελή στοιχεία και την αλληλουχία τους […]».

(228) Στα προσδοκώμενα πρόσθετα έσοδα πρέπει να περιλαμβάνονται ειδικότερα τα έσοδα από αερολιμενικά τέλη, λαμβανομένων υπόψη των εκπτώσεων και της πρόσθετης επιβατικής κίνησης που αναμένεται να δημιουργηθεί από τη συμφωνία, καθώς και τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες που αναμένεται να προκύψουν από την πρόσθετη κίνηση. Στις αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες πρέπει να περιλαμβάνεται ειδικότερα το σύνολο των πρόσθετων λειτουργικών και επενδυτικών δαπανών που δεν θα είχαν προκύψει χωρίς τη συμφωνία, καθώς και το κόστος των επιχορηγήσεων εμπορικής προώθησης και άλλων οικονομικών κινήτρων.

(229) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η διαφοροποίηση των τιμών (συμπεριλαμβανομένων της στήριξης εμπορικής προώθησης και άλλων κινήτρων) αποτελεί συνήθη επιχειρηματική πρακτική. Ωστόσο, οι πολιτικές διαφοροποίησης της τιμολόγησης πρέπει να δικαιολογούνται από εμπορική άποψη.

Εφαρμογή της αρχής του ΙΕΟΑ στις επίμαχες συμφωνίες, ιδίως με τη Ryanair

(230) Για τους σκοπούς της εφαρμογής της αρχής του ΙΕΟΑ στην παρούσα υπόθεση, ενδείκνυται να αξιολογηθούν πρώτα τα ακόλουθα ερωτήματα:

α) Πρέπει η συμφωνία μάρκετινγκ και οι συμφωνίες για τα αερολιμενικά τέλη να εξεταστούν από κοινού για τους σκοπούς της αρχής του ΙΕΟΑ ή χωριστά, όπως υποστήριξαν η Ryanair και η AMS;

β) Είναι συναφής η σύγκριση των συμφωνιών που εξετάστηκαν στο πλαίσιο της επίσημης έρευνας με τα αερολιμενικά τέλη που εφαρμόζονται σε άλλους αερολιμένες για τους σκοπούς της εφαρμογής της αρχής του ΙΕΟΑ;

(231) Η Επιτροπή θα εξετάσει πρώτα τα δύο αυτά ερωτήματα και θα εφαρμόσει στη συνέχεια την αρχή του ΙΕΟΑ στα μέτρα 4 και 5.

Από κοινού αξιολόγηση των συμφωνιών μάρκετινγκ και των ρυθμίσεων για τα αερολιμενικά τέλη

(232) Η Επιτροπή εκτιμά ότι δύο είδη μέτρων που αποτελούν αντικείμενο της επίσημης έρευνας στην παρούσα υπόθεση, και συγκεκριμένα η συμφωνία παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και οι συμφωνίες μάρκετινγκ, πρέπει να αξιολογηθούν από κοινού ως ενιαίο μέτρο. Η συγκεκριμένη προσέγγιση αφορά τη συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών που συνάφθηκε μεταξύ της VFAB και της Ryanair, καθώς και τις συμφωνίες μάρκετινγκ που συνάφθηκαν μεταξύ VFAB και Ryanair και μεταξύ VFAB και AMS. Η Ryanair δεν αμφισβητεί ότι η σύμβαση μάρκετινγκ που συνάφθηκε απευθείας μεταξύ της Ryanair και της VFAB πρέπει να αξιολογηθεί μαζί με τη συμφωνία για τα αερολιμενικά τέλη. Πράγματι, οι δύο συμφωνίες διέπουν από κοινού την εμπορική σχέση μεταξύ της VFAB και της Ryanair. Κατά την άποψη της Επιτροπής, το ίδιο ισχύει για τη συμφωνία μάρκετινγκ που συνάφθηκε με την AMS, για τους ακόλουθους λόγους.

(233) Υπάρχουν αρκετές ενδείξεις σύμφωνα με τις οποίες οι συγκεκριμένες συμβάσεις πρέπει να αξιολογηθούν ως ενιαίο μέτρο, καθώς συνάφθηκαν στο πλαίσιο ενιαίας συναλλαγής.

(234) Καταρχάς, η AMS είναι πλήρως ελεγχόμενη θυγατρική της Ryanair. Η σύμβαση μάρκετινγκ υπογράφηκε για λογαριασμό της AMS από τον κ. Edward Wilson, ο οποίος ήταν τότε διευθυντικό στέλεχος στην AMS και στη Ryanair ταυτόχρονα. Για τους σκοπούς της εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων, η AMS και η Ryanair θεωρούνται ενιαία επιχείρηση, υπό την έννοια ότι η AMS ενεργεί ως ενδιάμεσος για το συμφέρον και υπό τον έλεγχο της Ryanair. Για τις παρούσες συμφωνίες, αυτό συνάγεται επίσης από το γεγονός ότι στο προοίμιο της συμφωνίας μάρκετινγκ αναφέρεται «[…] www.ryanair.com, ο δικτυακός τόπος του ιρλανδικού αερομεταφορέα χαμηλού κόστους Ryanair».

(235) Επιπλέον, οι εν λόγω συμφωνίες μάρκετινγκ, παρότι συνάφθηκαν ονομαστικά μεταξύ της VFAB και της AMS, αποτελούν ρητώς συνοδευτικές επιστολές στη συμφωνία του 2005, δηλαδή στη συμφωνία για τα αερολιμενικά τέλη της 31ης Ιανουαρίου 2005 μεταξύ της VFAB και της Ryanair. Αυτό καταδεικνύει σαφώς ότι οι συμβαλλόμενοι δεν έκαναν διάκριση μεταξύ των συμφωνιών αερολιμενικών υπηρεσιών και της συμφωνίας υπηρεσιών μάρκετινγκ, αλλά θεωρούσαν ότι εντάσσονται σε ενιαία εμπορική συμφωνία (η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι, παρότι οι δύο συνοδευτικές επιστολές της 1ης Αυγούστου συνάφθηκαν ονομαστικά μεταξύ της VFAB και της AMS, υπογράφηκαν για λογαριασμό της Ryanair Ltd).

(236) Δεύτερον, στη συμφωνία μάρκετινγκ του 2010 με την AMS, στην πρώτη ενότητα με τίτλο «Σκοπός της συμφωνίας» αναφέρεται ότι η συμφωνία είναι «[…]». Η διατύπωση αυτή δημιουργεί σαφή άμεσο σύνδεσμο μεταξύ της συμφωνίας παροχής υπηρεσιών και της συγκεκριμένης συμφωνίας μάρκετινγκ υπό την έννοια ότι η μία δεν θα είχε συναφθεί χωρίς την άλλη. Η συμφωνία μάρκετινγκ βασίζεται στη σύναψη της συμφωνίας παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών και στις υπηρεσίες που παρέχει η Ryanair. Πράγματι, στο προοίμιο αναφέρεται περαιτέρω ότι η VFAB προτίθεται να απευθυνθεί στους επιβάτες της Ryanair με σκοπό την προώθηση του τουρισμού και επιχειρηματικών ευκαιριών στην περιοχή.

(237) Τρίτον, στο προοίμιο της συμφωνίας μάρκετινγκ αναφέρεται ότι η VFAB αποφάσισε να προωθήσει ενεργά το Västmanland και το Västerås ως τουριστικό προορισμό για διεθνείς αεροπορικούς ταξιδιώτες καθώς και ως ελκυστικό επιχειρηματικό κέντρο. Αυτό αποτελεί ένδειξη του γεγονότος ότι η σύναψη της συμφωνίας μάρκετινγκ έχει ως πρωταρχικό και συγκεκριμένο σκοπό την προώθηση ειδικά του αερολιμένα Västerås (και της γύρω περιοχής, Västmanland) στους δυνητικούς πελάτες της Ryanair.

(238) Συμπερασματικά, η σύμβαση υπηρεσιών μάρκετινγκ η οποία συνάφθηκε μεταξύ VFAB και AMS συνδέεται άρρηκτα με τις συμφωνίες αερολιμενικών υπηρεσιών που υπογράφηκαν από τη Ryanair και τη VFAB. Από τα ανωτέρω καταδεικνύεται ότι, χωρίς τις συμφωνίες αερολιμενικών υπηρεσιών, οι συμβάσεις μάρκετινγκ δεν θα είχαν συναφθεί. Πράγματι, στη σύμβαση μάρκετινγκ αναφέρεται ρητώς ότι η εν λόγω σύμβαση βασίζεται στην υπηρεσία Västerås-Λονδίνο που παρέχει η Ryanair, και προβλέπει ουσιαστικά υπηρεσίες μάρκετινγκ με σκοπό την προώθηση του συγκεκριμένου δρομολογίου.

(239) Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή εκτιμά ότι ενδείκνυται η από κοινού ανάλυση των συμφωνιών αερολιμενικών υπηρεσιών που συνάφθηκαν μεταξύ της VFAB και της Ryanair και των συμφωνιών μάρκετινγκ της 1ης και της 17ης Αυγούστου 2010, προκειμένου να καθοριστεί κατά πόσον συνιστούν ή όχι μέτρα κρατικής ενίσχυσης.

Σκοπιμότητα της σύγκρισης του αερολιμένα Västerås Airport με άλλους ευρωπαϊκούς αερολιμένες

(240) Η Σουηδία και η Ryanair ισχυρίστηκαν ότι η αξιολόγηση βάσει της αρχής του ΙΕΟΑ πρέπει να διενεργηθεί συγκρίνοντας τους όρους των εμπορικών συμφωνιών μεταξύ της VFAB, αφενός, και της Ryanair και της AMS, αφετέρου, με τους όρους συγκρίσιμων συμφωνιών σε άλλους αερολιμένες.

(241) Σύμφωνα με τις νέες κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή της αρχής του ΙΕΟΑ, η ύπαρξη ενίσχυσης προς μια αεροπορική εταιρεία που χρησιμοποιεί συγκεκριμένο αερολιμένα μπορεί, καταρχήν να εξαιρείται εάν η τιμή που χρεώνεται για τις αερολιμενικές υπηρεσίες αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή ή εάν μπορεί να αποδειχθεί μέσω εκ των προτέρων ανάλυσης ότι η ρύθμιση μεταξύ αερολιμένα/αεροπορικής εταιρείας θα οδηγήσει σε θετική πρόσθετη συμβολή στα κέρδη για τον αερολιμένα. Ωστόσο, όσον αφορά την πρώτη προσέγγιση (σύγκριση με την «αγοραία τιμή»), η Επιτροπή εκφράζει αμφιβολίες για τη δυνατότητα να προσδιοριστεί κατά το παρόν στάδιο ένα ενδεδειγμένο σημείο αναφοράς ώστε να καθοριστεί μια αγοραία τιμή που να αντιστοιχεί στην πραγματικότητα για τις υπηρεσίες που παρέχουν οι αερολιμένες. Ως εκ τούτου, θεωρεί την εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας ως το πλέον σημαντικό κριτήριο για την αξιολόγηση των ρυθμίσεων που συνομολογούνται μεταξύ αερολιμένων και μεμονωμένων αεροπορικών εταιρειών.

(242) Πρέπει να σημειωθεί ότι, κατά κανόνα, η εφαρμογή της αρχής του ΙΕΟΑ με βάση τη μέση τιμή σε άλλες παρόμοιες αγορές μπορεί να είναι χρήσιμη εάν μια τέτοια τιμή μπορεί εύλογα να προσδιορισθεί ή να συναχθεί από άλλους δείκτες της αγοράς. Ωστόσο, η μέθοδος αυτή δεν είναι κατάλληλη στην περίπτωση των αερολιμενικών υπηρεσιών, καθώς η διάρθρωση των δαπανών και των εσόδων τείνει να διαφέρει σημαντικά μεταξύ των αερολιμένων. Αυτό συμβαίνει διότι οι δαπάνες και τα έσοδα εξαρτώνται από τον βαθμό ανάπτυξης του αερολιμένα, από τον αριθμό των αεροπορικών εταιρειών που τον χρησιμοποιούν, τη δυναμικότητά του όσον αφορά την κίνηση επιβατών, την κατάσταση των υποδομών και τις σχετικές επενδύσεις, το κανονιστικό πλαίσιο, που μπορεί να διαφέρει από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, καθώς και από τυχόν χρέη ή υποχρεώσεις που προκύπτουν από συμβάσεις που έχει συνάψει ο αερολιμένας στο παρελθόν.

(243) Επιπλέον, όπως φαίνεται στην παρούσα υπόθεση, οι εμπορικές πρακτικές μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών δεν βασίζονται πάντοτε αποκλειστικά σε δημοσιευμένη κλίμακα τελών. Αντιθέτως, αυτές οι εμπορικές σχέσεις παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλομορφία. Περιλαμβάνουν καταμερισμό των κινδύνων όσον αφορά την επιβατική κίνηση και κάθε σχετικής εμπορικής και οικονομικής ευθύνης, τυποποιημένους μηχανισμούς παροχής κινήτρων και μεταβολή της κατανομής των κινδύνων κατά τη διάρκεια των συμβάσεων. Κατά συνέπεια, οι πράξεις είναι ελάχιστα συγκρίσιμες μεταξύ τους βάσει τιμής ανά πτήση ή ανά επιβάτη.

(244) Τέλος, ακόμη και αν υποτεθεί ότι θα μπορούσε να διαπιστωθεί, βάσει έγκυρης συγκριτικής ανάλυσης, ότι οι «τιμές» των διάφορων συναλλαγών που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας αξιολόγησης είναι ισοδύναμες ή υψηλότερες από τις «αγοραίες τιμές» που διαπιστώνονται μέσω συγκριτικού δείγματος συναλλαγών, η Επιτροπή δεν θα είναι σε θέση να συμπεράνει εξ αυτού ότι οι εν λόγω συναλλαγές είναι σύμφωνες προς την αρχή του ΙΕΟΑ, εάν ανακύψει ότι, όταν καθορίστηκαν οι εν λόγω τιμές, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα ανέμενε ότι θα παρήγαν πρόσθετες δαπάνες υψηλότερες από τα πρόσθετα έσοδα. Επομένως, ένας ΙΕΟΑ δεν έχει κίνητρο να προσφέρει αγαθά ή υπηρεσίες σε συγκρίσιμη «αγοραία τιμή», εάν κάτι τέτοιο συνεπάγεται πρόσθετη ζημία.

(245) Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή εκτιμά, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της, ότι η εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας είναι η καλύτερη προσέγγιση για να αξιολογηθεί κατά πόσον οι εμπορικές σχέσεις μεταξύ της VFAB και της Ryanair παρείχαν στη Ryanair πλεονέκτημα για τους σκοπούς του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.4.1.6. *Εκτίμηση πρόσθετων δαπανών και εσόδων*

(246) Για να εκτιμηθεί κατά πόσον μια ρύθμιση που συνομολογείται μεταξύ αερολιμένα και αεροπορικής εταιρείας συμμορφώνεται με το κριτήρια της αρχής του ΙΕΟΑ, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα προσδοκώμενα έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες που προέρχονται από τη δραστηριότητα της αεροπορικής εταιρείας, από κοινού με τα αερολιμενικά τέλη, αφαιρουμένων τυχόν εκπτώσεων, στήριξης για εμπορική προώθηση ή μηχανισμών παροχής κινήτρων. Ομοίως, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλες οι προσδοκώμενες πρόσθετες δαπάνες που βαρύνουν τον αερολιμένα σε σχέση με τη δραστηριότητα της αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα. Αυτές οι πρόσθετες δαπάνες μπορούν να συμπεριλάβουν όλες τις κατηγορίες δαπανών ή επενδύσεων, όπως πρόσθετο προσωπικό, εξοπλισμό και επενδυτικές δαπάνες λόγω της παρουσίας της αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα. Για παράδειγμα, εάν χρειαστεί να επεκταθεί ο αερολιμένας ή να κατασκευαστεί νέος τερματικός σταθμός ή άλλες εγκαταστάσεις κυρίως για την κάλυψη των αναγκών συγκεκριμένης αεροπορικής εταιρείας, οι εν λόγω δαπάνες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό των πρόσθετων δαπανών. Αντιθέτως, οι δαπάνες που θα βάρυναν ούτως ή άλλως τον αερολιμένα, ανεξάρτητα από τη ρύθμιση με την αεροπορική εταιρεία, δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την δοκιμή του ΙΕΟΑ.

(247) Επιπροσθέτως, η αερολιμενική υποδομή πρέπει να είναι ανοικτή σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες και δεν προορίζεται αποκλειστικά για συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία, ώστε να αποκλειστεί η μετακύλιση σε συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία του πλεονεκτήματος που προκύπτει από συμβιβάσιμη ενίσχυση προς τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα.

(248) Με βάση τα δεδομένα αυτά, η Επιτροπή θα αξιολογήσει κατά πόσον οι συμφωνίες μεταξύ της VFAB και της Ryanair, συμπεριλαμβανομένων των συμφωνιών μάρκετινγκ με την AMS, θα έχουν ως αποτέλεσμα την εισφορά θετικού πρόσθετου κέρδους για τον αερολιμένα. Η αξιολόγηση αυτή πρέπει να διενεργηθεί λαμβανομένης υπόψη της κατάστασης του αερολιμένα κατά τον χρόνο σύναψης των συμφωνιών με τη Ryanair και τις προβλέψιμες εξελίξεις σχετικά με την επιχειρηματική δραστηριότητα τη δεδομένη χρονική στιγμή.

(249) Το 2001 η υποχρησιμοποίηση του αερολιμένα Västerås ήταν σημαντική. Στη δεκαετία του 1990 ο αερολιμένας είχε βασιστεί σε ένα επιχειρηματικό μοντέλο βάσει του οποίου παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες, και κυρίως η SAS, διασφάλιζαν τακτικές συνδέσεις με εσωτερικούς και μερικούς διεθνείς προορισμούς, κυρίως το Όσλο και την Κοπεγχάγη, που ήταν ελκυστικοί για τους επιχειρηματίες ταξιδιώτες από την περιφέρεια Västerås, οι οποίοι απέδιδαν σημασία στις ταχείες συνδέσεις, αλλά ήταν συγκριτικά αδιάφοροι ως προς την τιμή. Για παράδειγμα, κατά τα έτη 1999 και 2000, η SAS διασφάλιζε 4 συνδέσεις ημερησίως με την Κοπεγχάγη και η Skyways διασφάλιζε 3 συνδέσεις ημερησίως με το Göteborg, 3 συνδέσεις ημερησίως με το Malmö και 2 πτήσεις ημερησίως προς την Κοπεγχάγη.

(250) Το συγκεκριμένο επιχειρηματικό μοντέλο απέτυχε στις αρχές της δεκαετίας του 2000, όταν οι επιχειρήσεις άρχισαν να αποδίδουν μεγαλύτερη βαρύτητα στις δαπάνες, κατάσταση η οποία επιδεινώθηκε περαιτέρω λόγω της πτώσης στις αεροπορικές μεταφορές μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Ως εκ τούτου, η SAS διέκοψε τα δρομολόγια από τον αερολιμένα Västerås το 2002 και η Skyways, η οποία ανέλαβε μερικά από τα δρομολόγια της SAS, εγκατέλειψε τον αερολιμένα Västerås το 2004. Έκτοτε οι παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες έχουν πολύ περιορισμένη δραστηριότητα στον αερολιμένα Västerås, όπως φαίνεται στον πίνακα 1 ανωτέρω.

(251) Επομένως, το 2001 ο αερολιμένας Västerås βρέθηκε αντιμέτωπος με το γεγονός ότι οι πελάτες του που ήταν παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες εξέταζαν το ενδεχόμενο μείωσης των δραστηριοτήτων τους στον αερολιμένα και δεν ήταν διατεθειμένες να συνάψουν οποιαδήποτε μακροχρόνια συμφωνία η οποία θα παρήγε για τον αερολιμένα σταθερά μακροπρόθεσμα έσοδα.

(252) Το 2001 το ποσοστό χρήσης του αερολιμένα Västerås ήταν πολύ χαμηλό. Η μέγιστη διαθέσιμη χωρητικότητα ήταν κατ' εκτίμηση περίπου 950 000 αναχωρούντες επιβάτες ετησίως, ενώ ο πραγματικός αριθμός επιβατών ήταν 93 487, δηλαδή κάτω του 10 %.

(253) Ταυτόχρονα, ο αερολιμένας λειτουργούσε με υψηλές πάγιες δαπάνες, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων καταλογιζόταν, σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλε η Σουηδία, στη μη σχετική με τις αεροπορικές εταιρείες δραστηριότητα στον αερολιμένα, η οποία, κατά τα έτη 2000 και 2010, αντιπροσώπευε μεταξύ 72 % και 92 % της κίνησης στον αερολιμένα ([40]). Αντιθέτως, η λειτουργία των εμπορικών αεροπορικών εταιρειών συνέβαλλε ανέκαθεν στην πρόσθετη αποδοτικότητα του αερολιμένα.

(254) Στη χρονική εκείνη συγκυρία, η εύλογη διέξοδος ήταν να εξεταστεί η ανάπτυξη δραστηριοτήτων αερομεταφορέων χαμηλού κόστους στον αερολιμένα. Σύμφωνα με εκτιμήσεις που ανέφερε το σουηδικό Υπουργείο Επιχειρήσεων σε έκθεση του 1999 σχετικά με τις προοπτικές του αερολιμένα Västerås ([41]), το μερίδιο αγοράς των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους αναμενόταν να αυξηθεί στην Ευρώπη από 3 % σε 12 %, σε επιβάτες, εξέλιξη η οποία αναμενόταν να έχει ιδιαίτερη σημασία για την ευρύτερη περιοχή της Στοκχόλμης, η οποία χαρακτηρίζεται από την υψηλή συχνότητα ταξιδιών των κατοίκων της. Πράγματι, και άλλοι αερολιμένες έκαναν την ίδια εκτίμηση τότε και αναπροσάρμοσαν τα επιχειρηματικά μοντέλα τους με βάση το σκεπτικό αυτό, όπως π.χ. ο αερολιμένας Skavsta.

(255) Σε αυτό ακριβώς το πλαίσιο η VFAB εξέτασε το ενδεχόμενο σύναψης των συμφωνιών με τη Ryanair, η οποία, εν αντιθέσει με τη SAS που μείωνε τις δραστηριότητές της στον αερολιμένα, και με άλλες παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες, ήταν διατεθειμένη να εξετάσει το ενδεχόμενο μακροχρόνιων συμβατικών σχέσεων και να εγγυηθεί ελάχιστο αριθμό επιβατών που θα συνέβαλλε στην πρόσθετη αποδοτικότητα του αερολιμένα. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, υπό τις ίδιες συνθήκες, ένας ιδιωτικός φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα θα είχε πιθανώς εφαρμόσει την ίδια στρατηγική με τη VFAB, καθώς φαινόταν να είναι η μόνη εύλογη εναλλακτική δυνατότητα για την αύξηση της κίνησης στον αερολιμένα και, επομένως, για την αύξηση των εσόδων του.

(256) Συναφώς, η Ryanair υπέβαλε έκθεση που εκπόνησε για λογαριασμό της η εταιρεία συμβούλων Oxera, στην οποία εκτιμάται η προσδοκώμενη αποδοτικότητα των συμφωνιών μεταξύ της VFAB και της Ryanair σε εκ των προτέρων βάση.

(257) Στην έκθεση εξετάζεται η προσδοκώμενη αποδοτικότητα των συμφωνιών του 2001, του 2003 και του 2005 μεταξύ της VFAB και της Ryanair, καθώς και η συμφωνία υπηρεσιών εμπορικής προώθησης μεταξύ της VFAB και της AMS. Η προσδοκώμενη αποδοτικότητα εκτιμήθηκε κατά τον χρόνο υπογραφής κάθε συμφωνίας –δηλαδή τα πρόσθετα έσοδα που προσδοκούσε η VFAB ως αποτέλεσμα των συμφωνιών («incremental revenues»), συγκρίθηκαν με τις προσδοκώμενες πρόσθετες δαπάνες της VFAB που θα προέκυπταν από τις συμφωνίες («incremental costs»). Στην εν λόγω αξιολόγηση λαμβάνεται επίσης υπόψη ο αντίκτυπος της κοινής αξιολόγησης της αποδοτικότητας των συμφωνιών αερολιμενικών υπηρεσιών και των συμφωνιών μάρκετινγκ, την οποία, για τους λόγους που εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 232 έως 239, η Επιτροπή θεωρεί ενδεδειγμένη προσέγγιση.

(258) Η αξιολόγηση της Oxera βασίζεται σε έγγραφα και στοιχεία τα οποία ήταν διαθέσιμα κατά τον χρόνο των διαπραγματεύσεων των συμφωνιών, χρησιμοποιώντας στοιχεία από τις περιόδους πριν από κάθε συμφωνία για την επικαιροποίηση των παραδοχών σχετικά με τις εύλογες προσδοκίες κατά την υπογραφή των συμφωνιών. Η ανάλυση αξιοποιεί προβλέψεις σχετικά με διάφορες παραμέτρους: συνολική επιβατική κίνηση στον αερολιμένα Västerås (βάσει επιπέδων συνολικής κίνησης παρατηρηθείσας πριν από την υπογραφή κάθε συμφωνίας, επαυξημένης κατά την υποτιθέμενη αύξηση

([40]) Μετρούμενη σε πτήσεις, στοιχεία της Transportstyrelsen, τα οποία ανέφερε η VFAB.
([41]) Luftfartsverket Km/DL 69.245, με ημερομηνία 15 Ιανουαρίου 2000.

της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας), επιβατική κίνηση της Ryanair (βάσει απολογιστικών στοιχείων της Ryanair έως την υπογραφή κάθε συμφωνίας), έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες (βάσει χρεώσεων που συμφωνήθηκαν στις συμφωνίες και προβλέψεων προσδοκώμενων επιβατών), έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες (προβλέψεις βασισμένες σε απολογιστικά στοιχεία πριν από την υπογραφή κάθε συμφωνίας), πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες (βάσει εκ των προτέρων εκτιμήσεων της VFAB), πρόσθετες δαπάνες εμπορικής προώθησης και επενδυτικές δαπάνες (στον βαθμό που οι τελευταίες αναμενόταν να εξοφληθούν μέσω των εμπορικών συμφωνιών με τις αεροπορικές εταιρείες). Για τους σκοπούς του ελέγχου της αξιοπιστίας των ανωτέρω εκ των προτέρων παραδοχών, η VFAB παρέσχε στοιχεία σχετικά με τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες, τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες, τις λειτουργικές δαπάνες και τις κεφαλαιουχικές δαπάνες κατά την περίοδο 2000-2010.

(259) Διενεργήθηκαν δοκιμές ευαισθησίας των προβλέψεων με διάφορους ελέγχους προκειμένου να διαπιστωθεί ο τρόπος με τον οποίο επηρεάζεται η αποδοτικότητα των συμφωνιών από ορισμένους αρνητικούς παράγοντες. Η βασική εκδοχή, δηλαδή το σενάριο που βασίζεται στις παραδοχές που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 258, ελέγχθηκε ως προς τις ακόλουθες ευαισθησίες: i) προεξοφλητικό επιτόκιο 10 % για τον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας (ΚΠΑ) αντί των επιτοκίων αναφοράς που ορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής για τα επιτόκια αναφοράς· ii) επιβατική κίνηση (για τη Ryanair και στον αερολιμένα) βάσει των πραγματικών απολογιστικών επιπέδων αντί των εκ των προτέρων παραδοχών· iii) πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες εκτιμηθείσες βάσει προσέγγισης παλινδρόμησης, στην οποία οι εκτιμήσεις ελέγχονται και διορθώνονται σε σχέση με τις πραγματικές συνέπειες των μεταβολών στους αριθμούς των επιβατών και στις λειτουργικές δαπάνες του αερολιμένα.

(260) Το αποτέλεσμα της αξιολόγησης είναι ότι, κατά τη σύναψή τους, όλες οι συμφωνίες αναμένονταν να είναι αποδοτικές. Πράγματι, ακόμη και σε όλα τα σενάρια προσομοίωσης ακραίων καταστάσεων (δηλαδή εφαρμόζοντας ελέγχους ευαισθησίας), η ΚΠΑ κάθε επιμέρους συμφωνίας ήταν θετική. Ως εκ τούτου, στο δυσμενέστερο σενάριο, η ΚΠΑ για τη συμφωνία του 2001 ήταν 5,8 εκατ. SEK, για τη συμφωνία του 2003 η ΚΠΑ ήταν 8,7 εκατ. SEK, για τη συμφωνία του 2005 (με τη συμφωνία μάρκετινγκ του 2008) η ΚΠΑ είναι 15,87 εκατ. SEK και για τη συμφωνία μάρκετινγκ του 2010 η ΚΠΑ ήταν 9,9 εκατ. SEK. Από κοινού αξιολόγηση των συνδυασμένων ΚΠΑ όλων των συμφωνιών (διενεργηθείσα ως έλεγχος) δείχνει ότι η ΚΠΑ θα ήταν 22,2 εκατ. SEK στη βασική εκδοχή και 13,7 εκατ. SEK στο δυσμενέστερο σενάριο.

(261) Επομένως, το συμπέρασμα της αξιολόγησης είναι ότι, βάσει εκ των προτέρων ανάλυσης, η προσδοκώμενη αποδοτικότητα των διάφορων συμφωνιών που εξετάζονται στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας ήταν θετική, ακόμη και με βάση συντηρητικές παραδοχές.

(262) Η Επιτροπή εκτιμά ότι η εν λόγω αξιολόγηση, η οποία δεν αντικρούεται από οποιοδήποτε αποδεικτικό στοιχείο που υποβλήθηκε στο πλαίσιο της επίσημης έρευνας, είναι εύλογη και υποστηρίζει το συμπέρασμα ότι, υπό παρόμοιες περιστάσεις, ένας ΙΕΟΑ ήταν πιθανό να συνάψει παρόμοιες συμφωνίες.

(263) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Σουηδία παρέσχε λεπτομερείς εκ των υστέρων χρηματοοικονομικές πληροφορίες οι οποίες δείχνουν, μεταξύ άλλων, τις πρόσθετες δαπάνες και τα πρόσθετα έσοδα για τη Ryanair και όλες τις λοιπές αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στον αερολιμένα Västerås κατά την περίοδο που αφορά η επίσημη έρευνα. Οι εν λόγω πληροφορίες συνοψίζονται στον πίνακα 6 (στον οποίο όλες οι δαπάνες για τις συμφωνίες μάρκετινγκ με τη Ryanair και την AMS κατανεμήθηκαν ως λειτουργικές δαπάνες της Ryanair). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα εν λόγω στοιχεία, παρότι βασίζονται σε εκ των υστέρων θεώρηση, επιβεβαιώνουν την εκ των προτέρων αξιολόγηση ότι οι συμφωνίες με τη Ryanair θα συνέβαλλαν στην αποδοτικότητα του αερολιμένα Västerås.

Πίνακας 6

Πρόσθετες δαπάνες και πρόσθετα έσοδα από την αεροπορική εταιρεία στον αερολιμένα Västerås. 'Ολα τα ποσά σε ευρώ

Έτος	Σύνολο εσόδων (από αεροναυτικές και μη δραστηριότητες) ανά αεροπορική εταιρεία			Δαπάνες λειτουργίας που αφορούν συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες (1)			Πρόσθετη αποδοτικότητα	
	Αεροπορική εταιρεία Α SAS	Αεροπορική εταιρεία Β Ryanair	Αεροπορική εταιρεία Γ Άλλη	Αεροπορική εταιρεία Α SAS	Αεροπορική εταιρεία Β Ryanair	Αεροπορική εταιρεία Γ Άλλη	Ryanair	Όλες οι εταιρείες
2001	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Έτος	Σύνολο εσόδων (από αεροναυτικές και μη δραστηριότητες) ανά αεροπορική εταιρεία			Δαπάνες λειτουργίας που αφορούν συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες [1]			Πρόσθετη αποδοτικότητα	
	Αεροπορική εταιρεία Α SAS	Αεροπορική εταιρεία Β Ryanair	Αεροπορική εταιρεία Γ Άλλη	Αεροπορική εταιρεία Α SAS	Αεροπορική εταιρεία Β Ryanair	Αεροπορική εταιρεία Γ Άλλη	Ryanair	Όλες οι εταιρείες
2003	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[1] Όλες οι δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο των συμφωνιών μάρκετινγκ που συνάφθηκαν με τη Ryanair και την AMS καταχωρίστηκαν ως λειτουργικές δαπάνες της Ryanair.

(264) Όσον αφορά την εκ των προτέρων παραδοχή κατά τον χρόνο σύναψης των συμφωνιών μεταξύ της VFAB και της Ryanair, η Σουηδία εξήγησε ότι, στο πλαίσιο αυτό, παρότι δεν καταρτίστηκε επίσημο και πλήρως αναπτυγμένο επιχειρηματικό σχέδιο, ήταν σαφές για τη VFAB ότι οι συμφωνίες θα απέφεραν θετική εισφορά πρόσθετου κέρδους. Λαμβανομένης υπόψη της υποχρησιμοποίησης του αερολιμένα, οι πρόσθετες δαπάνες λόγω των δραστηριοτήτων της Ryanair μπορούσαν πράγματι να αναμένονται σχετικά περιορισμένες.

(265) Σύμφωνα με τη Σουηδία, τα αερολιμενικά τέλη που συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο της συμφωνίας του 2001 και τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες αναμένονταν, εκ των προτέρων, να καλύψουν τις πρόσθετες δαπάνες που θα προέκυπταν από τη συμφωνία και να αποφέρουν στη VFAB κέρδος ύψους […] SEK ετησίως.

(266) Κατά τον χρόνο σύναψης της συμφωνίας του 2003, η VFAB μπορούσε να βασιστεί στο πραγματικό χρηματοοικονομικό αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων της Ryanair το 2001-2002, το οποίο επιβεβαίωσε την εκ των προτέρων αξιολόγηση του 2001 ότι η συμφωνία θα απέφερε θετική εισφορά πρόσθετου κέρδους. Βάσει των διαθέσιμων τότε πληροφοριών, η VFAB αξιολόγησε ότι οι αλλαγές που επέφερε η συμφωνία του 2003 θα κάλυπταν τις πρόσθετες δαπάνες που θα προέκυπταν από τις συμφωνίες της Ryanair και θα απέφεραν στη VFAB κέρδος ύψους […] SEK ετησίως. Όταν συνάφθηκε η συμφωνία του 2005, η VFAB μπορούσε να βασιστεί στο πραγματικό αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων της Ryanair στον αερολιμένα από το 2001 έως το 2004, οι οποίες είχαν αποφέρει σε συνεχή βάση θετική εισφορά στο πρόσθετο κέρδος του αερολιμένα. Η αξιολόγηση της VFAB τότε ήταν ότι τα αερολιμενικά τέλη σε συνδυασμό με τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες που προέκυπταν από τη σύμβαση θα κάλυπταν τις δαπάνες από τις δραστηριότητες της Ryanair και θα απέφεραν από το 2007 στον αερολιμένα κέρδος ύψους […] SEK ετησίως.

(267) Σε σχέση με την αποχώρηση της LFV Holding από τη VFAB το 2006, ο Δήμος Västerås διενήργησε επίσης επισκόπηση των επιχειρηματικών προοπτικών του αερολιμένα προκειμένου να αποφασίσει για τη μελλοντική στρατηγική του ως μοναδικού απομένοντος μετόχου (όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 224). Την εποχή εκείνη, ο Δήμος εξέτασε διάφορα σενάρια, και ειδικότερα α) συνέχιση της υφιστάμενης κατάστασης, δηλαδή συνέχιση της ισχύουσας εμπορικής στρατηγικής και μη μεταβολή των δομών κόστους, ή β) συνέχιση της υφιστάμενης κλίμακας και του υφιστάμενου προσανατολισμού του αερολιμένα —διατηρώντας τις δραστηριότητες της Ryanair— επιδιώκοντας ταυτόχρονα τη μείωση των δαπανών προσωπικού σύμφωνα με ένα πρότυπο «βασικού αερολιμένα». Η εν λόγω αξιολόγηση έδειξε ότι το σενάριο β) –δηλαδή η συνέχιση των δραστηριοτήτων με βάση τα υφιστάμενα εμπορικά πρότυπα, συμπεριλαμβανομένων των συμφωνιών με τη Ryanair, επιδιώκοντας ταυτόχρονα τη μείωση των δαπανών προσωπικού —θα ήταν το οικονομικά πιο επωφελές σενάριο, καθώς θα μείωνε τις ζημίες για τον Δήμο σε σύγκριση με τις λοιπές εμπορικές εναλλακτικές λύσεις που εξετάστηκαν. Ως εκ τούτου, η ανάλυση αυτή επιβεβαίωσε ότι οι συμφωνίες με τη Ryanair (συμπεριλαμβανομένων των συμφωνιών μάρκετινγκ) είναι οικονομικά ορθολογικές.

(268) Κατά την αξιολόγηση ρυθμίσεων μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών, η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να εκτιμά τον βαθμό στον οποίο οι ρυθμίσεις δύνανται να θεωρηθούν μέρος της εφαρμογής μιας συνολικής στρατηγικής του αερολιμένα, η οποία αναμένεται να οδηγήσει σε αποδοτικότητα τουλάχιστον μακροπρόθεσμα. Σε σχέση με αυτό, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη τα πραγματικά στοιχεία που ήταν διαθέσιμα και τις εξελίξεις που θα μπορούσαν εύλογα να αναμένονται όταν καθορίστηκαν οι ρυθμίσεις, και ειδικότερα τις επικρατούσες συνθήκες στην αγορά, και ιδίως τις αλλαγές που επέφερε η ελευθέρωση της αγοράς αεροπορικών μεταφορών, η είσοδος στην αγορά και η ανάπτυξη των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους και άλλων εταιρειών ταχυμεταφορών, τις αλλαγές στην οργανωτική και οικονομική δομή του κλάδου των αερολιμένων, καθώς και τον βαθμό διαφοροποίησης και την πολυπλοκότητα των δραστηριοτήτων που ασκούν οι αερολιμένες, την ενίσχυση του ανταγωνισμού μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και αερολιμένων, το αβέβαιο οικονομικό περιβάλλον λόγω των αλλαγών στις επικρατούσες συνθήκες της αγοράς ή κάθε άλλη αβεβαιότητα στο οικονομικό περιβάλλον. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 249 έως 255, αρκετοί λόγοι (όπως η απώλεια των παραδοσιακών αεροπορικών εταιρειών και η προοπτική μακροχρόνιων συμφωνιών πρόσθετης αποδοτικότητας με εγγυημένο αριθμό επιβατών με τους εμπορικά δυναμικούς αερομεταφορείς χαμηλού κόστους) οδήγησαν τον αερολιμένα Västerås να θεωρήσει τις εμπορικές συμφωνίες με τη Ryanair, οι οποίες συνεισέφεραν θετικά στην αποδοτικότητα της VAFB, αναγκαίο βήμα για μια στρατηγική διασφάλισης της μελλοντικής βιωσιμότητας και αποδοτικότητάς του.

(269) Επιπλέον, η Επιτροπή σημειώνει ότι η υποδομή στον αερολιμένα Västerås είναι ανοικτή σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες και δεν προορίζεται μόνο για μια συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία. Επισημαίνει επίσης ότι, όπως φαίνεται στον πίνακα 6, οι δραστηριότητες των αεροπορικών εταιρειών στον αερολιμένα Västerås απέφεραν πρόσθετη αποδοτικότητα καθ' όλη την περίοδο που αφορά η παρούσα απόφαση.

(270) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, κάνοντας δεκτό ότι η δραστηριότητα που προκύπτει από τις συμφωνίες με τη Ryanair μπορούσε να αναμένεται ότι θα δημιουργήσει πρόσθετα έσοδα βάσει εκ των προτέρων θεώρησης, η Επιτροπή δέχεται ότι, κατά τη σύναψη των συμφωνιών αερολιμενικών τελών με τη Ryanair (μέτρο 4) και των συμφωνιών μάρκετινγκ με τη Ryanair και την AMS (μέτρο 5), η VFAB ενήργησε ως ΙΕΟΑ. Ως εκ τούτου, τα μέτρα δεν παρείχαν στη Ryanair ή την AMS οιοδήποτε οικονομικό πλεονέκτημα.

8. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(271) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Σουηδία προχώρησε παράνομα στις εισφορές κεφαλαίου προς τη VFAB μεταξύ 2003 και 2010, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ωστόσο, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η κρατική ενίσχυση είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

(272) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το μίσθωμα που κατέβαλλε η VFAB στη Västerås Flygfastigheter AB (μέτρο 2) δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

(273) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Σουηδία εφάρμοσε παράνομα το καθεστώς τοπικών αερολιμένων κατά την περίοδο 2001-2010 (μέτρο 3), κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ωστόσο, η εν λόγω ενίσχυση είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

(274) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι εμπορικές συμφωνίες μεταξύ της VFAB, αφενός, και της Ryanair και της AMS, αφετέρου, (μέτρα 4 και 5) δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση την οποία εφάρμοσε η Σουηδία με τη μορφή εισφορών κεφαλαίου που χορηγήθηκαν στη VFAB από το 2003 έως το 2010 (μέτρο 1) είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 2

Το καθεστώς κρατικής ενίσχυσης το οποίο εφάρμοσε η Σουηδία με τη μορφή των ενισχύσεων λειτουργίας που χορηγήθηκαν στη VFAB και σε άλλους αερολιμένες στο πλαίσιο του καθεστώτος τοπικών αερολιμένων (μέτρο 3) από το 2001 έως το 2010 είναι συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 3

Το μίσθωμα που κατέβαλλε η VFAB στη Västerås Flygfastigheter AB από το 2003 έως το 2010 (μέτρο 2) δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 4

Τα αερολιμενικά τέλη που επέβαλλε η VFAB στη Ryanair από το 2001 έως το 2010 (μέτρο 4) δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 5

Η στήριξη εμπορικής προώθησης που χορήγησε η VFAB στη Ryanair και στην AMS το 2001, το 2008 και το 2010 (μέτρο 5) δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο της Σουηδίας.

Βρυξέλλες, 1η Οκτωβρίου 2014.

Για την Επιτροπή
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος