OTSUSED

KOMISJONI OTSUS (EL) 2015/1344,

1. oktoober 2014,

riigiabi juhtumi SA.18857 (2012/C, ex 2011/NN) kohta Väidetav abi Västeråsi lennujaamale ja ettevõtjale Ryanair Ltd

(teatavaks tehtud numbri C(2014) 6832 all)

(Ainult rootsikeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid esitama märkusi vastavalt nendele sätetele ([1]) ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 25. jaanuari 2012. aasta kirjaga teavitas komisjon Rootsit oma otsusest algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping") artikli 108 lõikel 2 põhinev menetlus teatavate meetmete suhtes, mida Rootsi ametiasutused rakendasid Västeråsi lennujaama ja ettevõtja Ryanair Ltd puhul.

(2) Pärast mitut meeldetuletust ja vastamistähtaja pikendamist esitasid Rootsi ametiasutused 16. mail 2012 menetluse algatamise otsuse kohta oma tähelepanekud. Lisatähelepanekud esitati 12. novembril 2012, 5. märtsil 2014 ja 14. mail 2014.

(3) Ryanair esitas märkused menetluse algatamise otsuse kohta 13. mai 2012. aasta kirjaga. 25. juulil 2012 edastas komisjon nende märkuste mittekonfidentsiaalse versiooni Rootsi ametiasutustele.

(4) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ([2]). Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama meetmete kohta märkusi.

(5) 16. juulil 2012 laekus kolm vastust komisjoni üleskutsele, kus ta palus kolmandatel isikutel esitada kõnealuste meetmete kohta märkusi. Need vastused esitasid Västerås Flygplats AB (edaspidi „VFAB"), Ryanair ja Ryanairi tütarettevõtja Airport Marketing Services (edaspidi „AMS"). 20., 23. ja 24. juulil 2012 sai komisjon Ryanairilt ja AMSilt lisamärkused.

(6) 5. septembri 2012. aasta kirjaga edastas komisjon VFAB-lt, Ryanairilt ja AMSilt laekunud teabe märkuste saamiseks Rootsi ametiasutustele. Rootsi ametiasutused vastasid 5. oktoobril 2012.

(7) 10. aprillil 2013 esitasid Ryanair ja AMS lisamärkused. 3. mail 2013 edastati need märkuste saamiseks Rootsi ametiasutustele. 17. mail 2013 andsid Rootsi ametiasutused vastuse, kus nad keeldusid märkusi esitamast.

([1]) ELT C 172, 16.6.2012, lk 27.
([2]) Vt joonealune märkus 1.

(8) Ryanair esitas märkused 20. detsembril 2013. 8. jaanuaril 2014 edastati need märkuste saamiseks Rootsi ametiasutustele. 4. veebruaril 2014 andsid Rootsi ametiasutused vastuse, kus nad keeldusid märkusi esitamast.

(9) 24., 27. ja 31. jaanuaril, 7. veebruaril ja 2. septembril 2014 esitas Ryanair lisamärkused. Ka need edastati Rootsi ametiasutustele, kes ei esitanud nende kohta ühtki märkust.

(10) 24. veebruari 2014. aasta kirjaga teavitas komisjon Rootsi ametiasutusi, VFABd, Ryanairi, AMSi ja kaebuse esitajat, ettevõtjat Scandinavian Airlines System (edaspidi „SAS"), lennujaamadele ja -ettevõtjatele antavat riigiabi käsitlevate ELi suuniste (edaspidi „2014. aasta lennundussuunised") ([3]) vastuvõtmisest ning sellest, et neid suuniseid hakatakse kohaldama ametliku uurimismenetlusega hõlmatud meetmete suhtes alates suuniste *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päevast, kutsudes adressaate üles esitama oma märkused.

(11) 2014. aasta lennundussuunised avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 4. aprillil 2014 ([4]). Alates sellest kuupäevast asendati nende suunistega ühenduse suunised lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta (edaspidi „2005. aasta lennundussuunised") ([5]) ([6]).

(12) 15. aprillil 2014 avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* teade, milles kutsuti liikmesriike ja huvitatud isikuid esitama ühe kuu jooksul alates teate avaldamisest märkusi 2014. aasta lennundussuuniste kohaldamise kohta ([7]). Rootsi ametiasutused esitasid oma märkused 14. mail 2014. Huvitatud isikutelt komisjon ühtki märkust ei saanud.

2. **UURIMISE TAUST JA MEETMETE KONTEKST**

2.1. VÄSTERÅSI LENNUJAAM

(13) Västeråsi lennujaam on väike lennujaam, mis asub ligikaudu 100 km Stockholmist läänes. Algul oli see olnud militaarlennuväli, mis avati 1930. aastal, ent 1983. aastal lõpetasid õhujõud selle käitamise. 1976. aastal avati lennujaam ka tsiviillennuliikluseks.

(14) Aastatel 2000–2010 Västeråsis toimunud reisijaliikluse saab kokku võtta järgmiselt.

Tabel 1

Reisijate arv ja lennuettevõtjad Västeråsi lennujaamas aastatel 2000–2010

Aasta	Maandumiste arv	Reisijate arv	Lennujaamas tegutsevad lennuettevõtjad
2000	12 450	113 626	European Executive Express, SAS ja Direktflyg
2001	18 708	185 302	European Executive Express, SAS, Direktflyg ja Ryanair
2002	19 146	190 038	European Executive Express, SAS (lõpetas oktoobris), Direktflyg, Ryanair ja Skyways
2003	16 500	197 584	European Executive Express (lõpetas oktoobris), Direktflyg, Skyways ja Ryanair

([3]) Komisjoni teatis „Suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta", ELT C 99, 4.4.2014, lk 3.
([4]) Vt joonealune märkus 3.
([5]) Ühenduse suunised lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta (ELT C 312, 9.12.2005, lk 1).
([6]) 2014. aasta lennundussuunised, põhjendus 171.
([7]) ELT C 113, 15.4.2014, lk 30.

Aasta	Maandumiste arv	Reisijate arv	Lennujaamas tegutsevad lennuettevõtjad
2004	17 599	242 376	SAS (alates novembrist piiratud tegevus), Direktflyg (alates maist piiratud tegevus), Skyways (lõpetas juulis) ja Ryanair
2005	14 123	221 422	SAS (piiratud tegevus), Direktflyg (piiratud tegevus lõppes märtsis) ja Ryanair
2006	13 097	182 700	SAS (piiratud tegevus) ja Ryanair ([1])
2007	13 994	178 795	SAS (lõpetas märtsis) ja Ryanair
2008	11 973	186 612	Ryanair ja Wizzair (alustas mais)
2009	15 193	174 495	Ryanair ja Wizzair (lõpetas oktoobris)
2010	14 420	150 793	Ryanair ja City Airlines (alustas aprillis, lõpetas mais)

Allikad: Transportstyrelsen ja Rootsi ametiasutuste esitatud teave. (http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Statistik-/Flygplatsstatistik-/)

([1]) Rootsi ametiasutuste sõnul katkestas Ryanair oma tegevuse Västeråsi lennujaamas 2006. aasta oktoobri lõpust kuni 12. veebruarini 2007.

(15) Uurimisega hõlmatud ajavahemikule järgnenud aastatel oli reisijate arv järgmine: 2011. aastal 142 992 reisijat, 2012. aastal 163 472 reisijat ja 2013. aastal 273 362 reisijat.

(16) Lisaks tsiviillennutranspordiga seotud tegevusele kasutas Västeråsi lennujaama Rootsi Lennukolledž (Hässlö gymnasium), kus koolitatakse keskhariduse baasil lennukipiloote ja -mehhaanikuid, ning Rootsi Riiklik Rakenduskõrghariduse Amet, kes õpetab välja lennukitehnikuid. Lennujaama kasutatakse ka sõjalisel otstarbel rahvusvaheliste operatsioonide transpordibaasina. Peale selle kasutas lennujaama tasuta üks eraõiguslik lennuklubi.

(17) Kõige lähemal ([8]) asuvad lennujaamad on:

a) Bromma, u 94 km või u 59minutilise autosõidu kaugusel;

b) Arlanda, u 103 km või u 64minutilise autosõidu kaugusel;

c) Örebro, u 113 km või u 70minutilise autosõidu kaugusel;

d) Skavsta, u 133 km või u 108minutilise autosõidu kaugusel.

2.2. VFAB

(18) Västeråsi lennujaama käitab VFAB, ettevõtja, kelle asutas 1990. aastate lõpus Västeråsi linn. 2000. aastal omandas Rootsi Tsiviillennundusamet oma tütarettevõtja LFV Holding AB kaudu 40 % VFAB aktsiatest. 2006. aasta detsembris müüs LHV Holding AB oma osaluse VFABs tagasi Västeråsi linnale, kellest sai taas VFAB ainuaktsionär. VFAB on seega olnud kogu käesoleva otsusega hõlmatud ajavahemiku jooksul täielikult riigi omandis olev äriühing.

(19) VFAB-le kuulus lennujaama taristu, mida ta käitas kuni 2003. aastani, mil see müüdi Västeråsi linnale kuuluvale ettevõtjale Västerås Flygfastigheter AB, kellele VFAB maksab nüüd lennujaama kasutamise eest renti. Ajavahemikul 2004–2010 jäi Västerås Flygfastigheter AB-le makstud rent vahemikku 2,1–4,2 miljonit Rootsi krooni aastas.

(20) VFAB aastaaruannete põhjal kandis VFAB Västeråsi lennujaamas tegutsemise tagajärjel järgmist kahju (kõik summad miljonites Rootsi kroonides).

([8]) Kõik vahemaad on arvestatud kilomeetrites mööda maanteed kõige kiirema marsruudi põhjal. Allikas: maps.google.com, 30. juuni 2014. aasta seisuga.

Tabel 2

VFAB tulemused aastate kaupa

Aasta	Tulud	Muu tegevusabi	EBITDA, arvestamata tegevusabi	EBIT, arvestamata tegevusabi	Puhaskasum/-kahjum, arvestamata tegevusabi
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
	KOKKU	**15,8**			

Allikas: VFAB aastaaruanded.

(1) Kuna lennujaama käitamine on osa Västerås Flygfastigheter AB tegevusest, hõlmavad näitajad kinnisvaraga seotud tegevust.

(21) Muu tegevusabi aastatel 1999–2006 hõlmas riigi toetust üleriigilise abikava alusel, mida kohaldati selliste lennujaamade käitamisel, mis ei kuulu otseselt riigile (edaspidi „kohalike lennujaamade abikava"). Kõnealune abi määratakse kord aastas, lähtudes konkreetse lennujaama kahjumist.

(22) Abi, mida anti aastatel 2008–2009, ei ole siiski seotud kõnealuse abikavaga, vaid kujutab endast riigi hüvitist lennujuhtimisteenuste eest, mida Västeråsi lennujaam pakkus rahvusvahelise lennujuhtimissüsteemi osana.

(23) Tabelis 2 esitatud kahjumi osaliseks katmiseks tegid VFAB aktsionärid järgmised sissemaksed.

Tabel 3

Aktsionäride sissemaksed VFABsse ajavahemikul 2001–2010

Aasta	Summa (miljonites Rootsi kroonides)
2003	38,5
2005	8

Aasta	Summa (miljonites Rootsi kroonides)
2006	65,5
2008	47
2010	35
KOKKU	**194**

Allikas: VFAB aastaaruanded.

2.3. VFAB JA RYAINAIRI VAHELISED LEPINGUD LENNUJAAMATASUDE KOHTA

(24) Rootsi ametiasutuste sõnul ei ole VFAB kohustatud järgima lennujaamatasude kindlaksmääramisel ühtki hinnakirja, seadust ega eeskirja ([9]). Seepärast on VFAB-l oma tasude kehtestamisel vabad käed. Kasutajate jaoks, kellel on VFABga leping, määratakse kohaldatavad tasud kindlaks asjaomastes lepingutes. Tellimuslende tegevate kasutajate jaoks, kes ei ole VFABga lepingut sõlminud, on olemas ametlik lennujaamatasude loetelu ([10]).

(25) Ryanair on tegutsenud alates 2001. aasta aprillist Västeråsi lennujaamas järgmiste VFABga sõlmitud lepingute alusel.

2.3.1. **5. aprilli 2001. aasta leping (edaspidi „2001. aasta leping")**

(26) Vastavalt 2001. aasta lepingu ([11]) tingimustele teeb Ryanair ajavahemikul […] (*) Västeråsi ja London-Stanstedi vahel ning Ryanairi enda valikul Västeråsi ja teiste Ryanairi liinivõrgu sihtkohtade vahel vähemalt kord päevas regulaarlende, kasutades lennukit Boeing 737-800 ning järgides odavlendude puhul kohaldatavaid teenusestandardeid ja piletihinna struktuuri. Ryanair tagab igal liinil vähemalt […] väljalendavat reisijat aastas.

(27) Lennujaamatasusid makstakse kindlaksmääratud ühikuhinna alusel iga väljalendava reisija kohta järgmiselt.

Tabel 4

Lennujaamatasud väljalendava reisija kohta

Ajavahemik	Summa (Rootsi kroonides)	Maksimumsumma väljalendava lennuki kohta (Rootsi kroonides)
kuni 31.3.2002	[…]	[…]
1.4.2002–31.3.2006	[…]	[…]
1.4.2006–31.3.2011	[…]	[…]

(28) VFAB teenuste hulka kuuluvad terminaliteenused ja maapealne teenindus, mis hõlmavad sidepidamist kohalike ametiasutustega ja huvitatud isikute teavitamist Ryanairi lennukite liikumisest; lastimis-, kommunikatsiooni- ja väljalennukontroll; reisija- ja pagasiteenused; lennuki teenindamine; tankimisseadmete jms hankimine ja käitamine; lennutegevus ja meeskonna juhtimine; järelevalve ja haldamine ning julgeolekuteenused.

(29) Ryanair ja VFAB maksavad igast valitsusasutuste kehtestatud ja lennujaamaga seotud keskkonna-, julgeoleku- ja muust tasust vastavalt […].

([9]) Tsiviillennundusamet võib kehtestada tsiviillennujaamades kohaldatavate lennujaamatasude kohta siduvaid eeskirju, kuid käesoleva otsusega hõlmatud ajavahemikul selliseid eeskirju ei kohaldatud.
([10]) Rootsi ametiasutused esitasid loetelud, mis kehtisid 2004. ja 2007. aastal. Üksikasjalikumat teavet leiab menetluse algatamise otsusest.
([11]) Ehkki leping sõlmiti 11. märtsil 2002, kohaldati seda tagasiulatuvalt alates 1. aprillist 2001 (kuni 2011. aasta märtsini).
(*) Ametisaladusena käsitletav teave.

(30) VFAB maksab Ryanairile […] Rootsi krooni turundustoetust meetmete tarvis, millega reklaamitakse Västeråsi lennujaamast väljuvaid ja sinna saabuvaid Ryanairi lende.

(31) VFAB pakub lennujaamas broneerimisvõimalust. Vastutasuks võtab VFAB […] % komisjonitasu kõikidelt enda müüdud Ryanairi piletitelt ja […] % komisjonitasu igalt auto rentimiselt, mille ta on broneerinud seoses Ryanairi lendudega.

2.3.2. **2001. aasta lepingu 1. veebruari 2003. aasta lisa (edaspidi „2003. aasta leping")**

(32) 1. veebruaril 2003 allkirjastasid VFAB ja Ryanair 2001. aasta lepingu lisa (2003. aasta leping), kus muudeti lennujaama reisijatasusid järgmiselt.

Tabel 5

Lennujaamatasud vastavalt 2003. aasta lepingule

Igapäevaste edasi-tagasi-lendude arv [1]	1		2		3	
Ajavahemik	Summa (Rootsi kroonides)	Maksimum-summa väljuva lennuki kohta	Summa (Rootsi kroonides)	Maksimum-summa väljuva lennuki kohta	Summa (Rootsi kroonides)	Maksimum-summa väljuva lennuki kohta
kuni 31.3.2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2002–31.3.2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2006–31.3.2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2009–31.3.2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Igapäevaste edasi-tagasi-lendude arv	4		5		6	
kuni 31.3.2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2002–31.3.2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2006–31.3.2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2009–31.3.2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[1] Edasi-tagasilennu all peetakse silmas lendu, mis väljub lennujaamast ja saabub sinna hiljem tagasi.

2.3.3. **31. jaanuari 2005. aasta leping (edaspidi „2005. aasta leping")**

(33) 31. jaanuaril 2005 sõlmisid VFAB ja Ryanair ajavahemikuks 1. jaanuarist 2005 kuni […] lepingu (2005. aasta leping), millega asendati 2001. ja 2003. aasta lepingud. 2005. aasta lepinguga tehti varasematesse lepingutesse järgmised muudatused:

a) Ryanair teeb päevas […] kuni […] edasi-tagasilendu ja tagab igal liinil jätkuvalt vähemalt […] väljalendavat reisijat aastas;

b) 1. jaanuarist 2005 kuni 31. märtsini 2011 on lennujaamatasu […] Rootsi krooni väljalendava reisija kohta. Lepingu ülejäänud kehtivusperioodil on see tasu […] Rootsi krooni. Rootsi ametiasutuste sõnul 1. jaanuaril 2005 alanud ajavahemikuks kokku lepitud tasusid siiski ei kohaldatud ning alates kõnealusest kuupäevast kohaldatud lennujaamatasu oli […] Rootsi krooni väljalendava reisija kohta.

2.4. RYANAIRI JA AMSi VAHELISED LEPINGUD TURUNDUSTOETUSE JA STIIMULIPROGRAMMIDE KOHTA

(34) VFAB sõlmis Ryanairi ja AMSiga kaks turunduslepingut.

(35) Esimene leping, mis sõlmiti 12. juunil 2008 VFAB ja Ryanair Ltd vahel, hõlmas reklaami Rootsi ja Briti ajakirjanduses, Ryanairi väljaandes Inflight Magazine, veebisaidil ryanair.com, Ühendkuningriigi klientidele e-kirjade saatmist jne. VFAB oli nõus tasuma nende teenuste […] euro suurusest koguväärtusest […] eurot.

(36) Teine leping, mis sõlmiti VFAB ja AMSi vahel, ([12]) koosnes kolmest osast:

a) turundustegevus Ryanairi Ühendkuningriigi kodulehel […] 1. novembrist 2010 kuni 31. märtsini 2011 väärtusega […] eurot;

b) turundustegevus Ryanairi Ühendkuningriigi kodulehel […] 1. novembrist 2010 kuni 31. oktoobrini 2013 väärtusega […] eurot aastas (kokku […] eurot);

c) stiimuliprogramm uute liinide jaoks: lepiti kokku, et […].

2.5. KAEBUS

(37) Komisjon sai 2006. aastal kaebuse SASilt, kes väitis, et Rootsi ametiasutused andsid Västeråsi lennujaamaga sõlmitud lepingute kaudu Ryanairile riigiabi. SASi väitel kohaldas VFAB Ryanairi suhtes lennujaamatasusid, mis olid SASi suhtes kohaldatavatest tasudest madalamad ja objektiivselt põhjendamata (ei olnud seotud kuludega). Kaebuse esitaja väitis ka seda, et VFAB iga-aastane kahjum kaeti Västeråsi linnalt ja tsiviillennundusametilt saadud avaliku sektori vahenditega. Veel leidis kaebuse esitaja, et see abi ei ole kokkusobiv siseturuga.

3. **AMETLIKU UURIMISMENETLUSE JA KOMISJONI UURIMISE ALGATAMISE PÕHJUSED**

(38) Komisjon algatas ametliku uurimismenetluse, sest ta kahtles, kas järgmised meetmed on vastavuses riigiabieeskirjadega:

a) aktsionäride sissemaksed VFABsse ajavahemikul 2003–2010;

b) rent, mida VFAB maksis Västerås Flygfastigheter AB-le lennujaama taristu kasutamise eest ajavahemikul 2003–2010;

c) tegevusabi, mida anti VFAB-le ja teistele lennujaamadele kohalike lennujaamade abikava alusel ajavahemikul 2001–2010;

d) lennujaamatasud, mida VFAB kohaldas Ryanairi suhtes ajavahemikul 2001–2010;

e) turundustoetus, mida VFAB andis Ryanairile ja AMSile 2001., 2008. ja 2010. aastal.

3.1. 1. MEEDE: AKTSIONÄRIDE SISSEMAKSED VFABSSE AJAVAHEMIKUL 2003–2010

(39) Komisjon märkis menetluse algatamise otsuses, et VFAB kuulus täielikult riigile ning näis, et aktsionäride sissemaksed on seostatavad riigiga ja kujutavad endast riigi ressursse.

(40) Komisjon ei näinud mingit märki sellest, et sissemaksed oleksid olnud hüvitis üldist majandushuvi pakkuvate teenuste eest – pigem tundus, et maksed tehti selleks, et katta VFAB äritegevusest tekkinud kahjum. Olemasoleva teabe põhjal ja võttes arvesse, et VFAB oli kandnud enam kui kümne aasta vältel suurt kahjumit, oli komisjonil tõsiseid kahtlusi, kas aktsionärid olid toiminud sissemaksete tegemisel turumajanduse tingimustes tegutsevate ettevõtjatena. Seepärast oli komisjoni esialgne seisukoht, et aktsionäride sissemaksetega anti majanduslik eelis, vabastades VFAB kuludest, mis tal oleks tulnud muidu kanda.

(41) Komisjon asus esialgsele seisukohale, et aktsionäride sissemaksed kujutasid endast riigiabi, ning kahtles, kas see abi on kokkusobiv siseturuga.

([12]) Teine kokkulepe sõlmiti kahe kaaskirjana 2005. aasta lepingule (mis mõlemad allkirjastati 1. augustil 2010) ja turundusteenuse lepinguna (allkirjastati 17. augustil 2010).

3.2. 2. MEEDE: RENT, MIDA VFAB MAKSIS LENNUJAAMA TARISTU KASUTAMISE EEST AJAVAHEMIKUL 2003–2010

(42) Tuginedes väga piiratud olemasolevale teabele, leidis komisjon, et esialgsete märkide kohaselt võis lennujaama taristu kasutamise eest makstud rent olla madalam kui turuhinnale vastav rent.

(43) Subsideeritud rent vabastaks VFAB kuludest, mida tal tuleks muidu kanda, ja kujutab endast seega valikulist eelist. Lennujaama taristu kuulub täielikult Västeråsi linnale (selle tütarettevõtja Västerås Stads Strategiska Fastigheter AB kaudu) ning komisjoni esialgne seisukoht oli, et rendi kehtestamise otsus hõlmas riigi ressursse ja oli seostatav riigiga.

(44) Seega asus komisjon esialgsele seisukohale, et kui rent jääb turuhinnast allapoole, kujutab see endast riigiabi, ning kahtles, kas selline abi on kokkusobiv siseturuga.

3.3. 3. MEEDE: TEGEVUSABI, MIDA ANTI VFAB-LE JA TEISTELE LENNUJAAMADELE KOHALIKE LENNUJAAMADE ABIKAVA ALUSEL AJAVAHEMIKUL 2001–2010

(45) Kõnealuse abi andmise alus oli ette nähtud seadusega ja Rootsi ametiasutused andsid seda abi igal aastal. Abi rahastati riigieelarvest. Seepärast leidis komisjon, et meetmega kaasnes riigi ressursside ülekandmine ja et meede oli seostatav riigiga.

(46) Meetmega vabastati teatud liiki lennujaamad finantskoormusest, mida nad oleksid pidanud muidu kandma. Komisjonile kättesaadava teabe põhjal ei tundunud, et abi oleks rajanenud avaliku teenindamise kohustusele või et see oleks hõlmanud üksnes asjaomaste lennujaamade mittemajanduslikku tegevust. Riik ei andnud abi äriühingu aktsionärina ja seepärast tundub, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte ei ole kohaldatav. Seetõttu leidis komisjon esialgu, et tegevusabiga anti teatavatele ettevõtjatele võrreldes teiste ettevõtjatega valikuline eelis.

(47) Kuna meetme alusel abi saajad tegutsesid turul, mis on avatud konkurentsile ja kus toimub liikmesriikidevaheline kaubandus, kahjustab meede või ähvardab kahjustada konkurentsi ja kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.

(48) Seepärast tundus, et tegevusabi, mida anti VFAB-le ja teistele lennujaamadele, mis ei kuulunud otse riigile, kujutas endast riigiabi. Olemasoleva teabe põhjal kahtles komisjon, kas kõnealune abi on kokkusobiv ELi toimimise lepinguga.

3.4. 4. MEEDE: LENNUJAAMATASUD, MIDA VFAB KOHALDAS RYANAIRI SUHTES AJAVAHEMIKUL 2001–2010

(49) VFAB oli kogu uuritaval ajavahemikul täielikult riigi omandis. Seda ja VFAB juhtimisstruktuuri käsitlevat teavet arvesse võttes asus komisjon esialgsele seisukohale, et VFAB poolne lennujaamatasude kehtestamine hõlmas riigi ressursse ja oli seostatav riigiga.

(50) Komisjon leidis, et kui sellised lennujaamatasud kehtestatakse VFAB poolt Ryanairile osutatavate teenuste puhul turuhinnast madalamal tasemel, antakse nendega Ryanairile valikuline eelis. Sellega seoses märkis komisjon, et lennujaamatasud, mida VFAB Ryanairi suhtes kohaldas, olid märksa madalamad kui tasud, mida kohaldati kaebuse esitaja suhtes. Edasi väljendas komisjon olemasoleva teabe alusel kahtlust, kas VFAB käitumine Ryanairile lennujaamatasude kehtestamisel oli kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja käitumisega.

(51) Selle põhjal asus komisjon esialgsele seisukohale, et lennujaamatasusid, milles lepiti Ryanairiga eraldi kokku 2001., 2003. ja 2005. aasta lepingus, ei kehtestatud tavapärastel turutingimustel ning et nendega anti Ryanairile valikuline majanduslik eelis, mis võib kujutada endast riigiabi.

(52) Samuti kahtles komisjon selles, kas selline abi on kokkusobiv siseturuga, võttes arvesse eeskätt 2005. aasta lennundussuuniste sätteid.

3.5. 5. MEEDE: TURUNDUSTOETUS, MIDA VFAB ANDIS RYANAIRILE JA AMSILE 2001., 2008. JA 2010. AASTAL

(53) 5. meetme puhul asus komisjon esialgsele seisukohale, et VFAB sõlmitud lepingud hõlmasid riigi ressursside kasutamist ja olid seostatavad riigiga.

(54) Mis puudutab turundustoetust käsitlevate lepingutega kaasnevat võimalikku eelist, siis kahtles komisjon, kas VFAB pakutud lepingutingimused on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, sest olemasolevatest tõenditest ei selgunud esmapilgul, et lepingud oleksid toonud VFAB-le samaulatuslikku majanduslikku väärtust. Seepärast asus komisjon esialgu seisukohale, et nende lepingutega anti Ryanairile esmapilgul eelis, vabastades ta kuludest, mis ta oleks pidanud oma äritegevuse käigus muidu kandma, ning et see eelis oli valikuline, sest see anti vaid Ryanairile /AMSile ([13]).

(55) Eespool öeldu põhjal väljendas komisjon esialgset seisukohta, et Ryanairile/AMSile antud turundustoetus hõlmas riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Lisaks kahtles komisjon, kas selline abi on kokkusobiv siseturuga, võttes arvesse eeskätt 2005. aasta lennundussuuniste sätteid.

4. **ROOTSI MÄRKUSED**

(56) Allpool on esitatud kokkuvõtlikult märkused, mille Rootsi esitas ametliku uurimismenetluse käigus, aga üksikasjalikumalt käsitletakse neid 7. jao „Hindamine" sellekohastes osades.

4.1. 1. MEEDE: AKTSIONÄRIDE SISSEMAKSED VFABSSE AJAVAHEMIKUL 2003–2010

(57) Rootsi väidab sisuliselt samadel põhjustel kui VFAB (vt põhjendused 63–65), et ükskõik milline toetus, mida VFAB-le riigi ressurssidest anti, ei saanud kujutada endast riigiabi, sest selle eesmärk oli hüvitada üksnes lennujaama mittemajandusliku tegevuse käigus tekkinud kahjum või teise võimalusena oli tegemist hüvitisega, mis anti üldist majandushuvi pakkuvate teenuste eest.

4.2. 2. MEEDE: RENT, MIDA VFAB MAKSIS LENNUJAAMA TARISTU KASUTAMISE EEST AJAVAHEMIKUL 2003–2010

(58) Rootsi ei nõustu sellega, et lennujaama taristu kasutamise eest makstud rent kujutab endast VFAB-le antud riigiabi.

(59) Rootsi lükkab ümber väite, et rent jääb allapoole turuhinda. Rootsi ametiasutused juhivad tähelepanu asjaolule, et olemasoleva planeeringu alusel saab kõnealust maad kasutada üksnes lennujaama tegevuse jaoks ja et rendi suuruse hindamisel tuleb arvesse võtta selle tegevuse väikest kasumlikkust.

(60) Veel väidab Rootsi, et ei leidu ühtki konkreetset tõendit, mis kinnitaks komisjoni kahtlusi rendi suuruse suhtes.

4.3. 3. MEEDE: TEGEVUSABI, MIDA ANTI VFAB-LE JA TEISTELE LENNUJAAMADELE KOHALIKE LENNUJAAMADE ABIKAVA ALUSEL AJAVAHEMIKUL 2001–2010

(61) Rootsi väidab, et riigile mittekuuluvatele lennujaamadele antud tegevusabi tuleks käsitada tegevusabi kavana, mis on 2014. aasta lennundussuuniste punkti 137 valguses siseturuga kokkusobiv.

5. **HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED**

(62) Allpool on esitatud kokkuvõtlikult märkused, mille huvitatud isikud esitasid ametliku uurimismenetluse käigus, aga üksikasjalikumalt käsitletakse neid 7. jao „Hindamine" sellekohastes osades.

5.1. VFAB MÄRKUSED

5.1.1. **1. meede: aktsionäride sissemaksed VFABsse ajavahemikul 2003–2010**

(63) VFAB väidab, et lõviosa lennujaamateenustest osutati lennujaamas tegutsenud koolidele ja lennuklubile (vt põhjendus 16). Veel väidab VFAB, et need kasutajad ei tegele majandustegevusega ja et ka lennujaamateenuste osutamine neile on mittemajanduslik tegevus, jäädes seega väljapoole riigiabikontrolli kohaldamisala, nagu ükskõik millised riigi ressursid, mida kasutatakse selliste teenuste pakkumisel tekkinud tegevuskahjumi katmiseks.

([13]) Komisjoni arvates ei ole tähtis, et osa turundustoetusest ei antud mitte otse Ryanairile, vaid Ryanairi tütarettevõtja AMSi kaudu. Komisjon märkis, et Ryanairil oli lepingute allkirjastamise ajal AMSi üle otsene kontroll ja tundub, et ta isegi allkirjastas ühe kaaskirjadest AMSi nimel. Lisaks on VFAB ja AMSi vahelises turundusteenuse lepingus sätestatud, et see „tuleneb Ryanairi kohustusest seada sisse lennuliin London-Stanstedi ja Västeråsi vahel ning teha sellel liinil neli lendu nädalas".

(64) Kui lennujaama tegevust peaks siiski loetama majandustegevuseks, leiab VFAB, et tegemist on üldist majandushuvi pakkuvate teenustega ja et riigi toetus, mis antakse selliste teenuste osutamise tulemusel tekkinud kahjumi katmiseks, ei ole riigiabi.

(65) Lõpetuseks väidab VFAB, et aktsionäride sissemaksed on riigiabieeskirjade alusel toimuva hindamise puhul asjakohased vaid ulatuses, milles neid kasutati sellise kahjumi katmiseks, mis oli seotud VFAB äritegevusega ehk lennujaamateenuste pakkumisega kommertslennuettevõtjatele. Sellega seoses leiab VFAB, et aktsionäride sissemaksete tegemine oli kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja käitumisega, sest lennujaama äritegevusega kasum suurenes (st selle tegevusega teenitud tulu kattis sama tegevuse kulud ja tõi kasumit).

5.1.2. **2. meede: rent, mida VFAB maksis lennujaama taristu kasutamise eest ajavahemikul 2003–2010**

(66) VFAB ei ole nõus, et rent on kehtestatud alla turutaseme, võttes arvesse olemasolevaid maakasutuspiiranguid ja sellel maa-alal toimuva lennujaamategevuse negatiivset tasuvust.

(67) Igal juhul vaidlustab VFAB väite, et rendi kehtestamist saab seostada riigiga. Ehkki lennujaama taristu omanik Västerås Flygfastigheter AB kuulub täielikult Västeråsi linnale, tegutseb kõnealune äriühing oma avaliku sektori aktsionärist sõltumata ja kehtestab oma varade rendihinnad lähtuvalt ärilistest kaalutlustest. Seega ei ole rendi suurus seostatav riigiga.

5.1.3. **4. ja 5. meede: lennujaamatasud, mida kohaldati Ryanairi suhtes ajavahemikul 2001–2010, ning turundustoetus, mida anti Ryanairile ja AMSile 2001., 2008. ja 2010. aastal**

(68) VFAB väidab, et VFAB, Ryanairi ja AMSi vahelised ärikokkulepped olid VFAB vaatenurgast kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega ega kujuta endast seetõttu riigiabi.

(69) VFAB oli uurimisega hõlmatud ajavahemikul ja ka eelnenud aastatel pidevalt kahjumis. VFAB sõnul oli see kahjum seostatav lennujaama väidetavalt mittemajandusliku tegevusega ning kommertslennuettevõtjatega sõlmitud lepingud, sealhulgas 4. ja 5. meede, katsid selle tegevuse lisakulud ja andsid tegevuskasumit, mõjudes seetõttu hästi VFAB finantstulemustele.

(70) VFAB on esitanud komisjoni taotlusel ka üksikasjaliku finantsteabe.

5.2. RYANAIRI MÄRKUSED

5.2.1. **4. meede: lennujaamatasud, mida kohaldati Ryanairi suhtes ajavahemikul 2001–2010**

(71) Ryanair kinnitas, et lennujaamatasud, mida VFAB kohaldas Ryanairi suhtes, ei kujutanud endast riigiabi, sest need olid kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega.

(72) Esimese asjana väitis Ryanair, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel peaks komisjon võrdlema Ryanairi ja VFAB vahelisi lepinguid nende lepingutega, mis on sõlmitud eralennujaamade ning avaliku ja erasektori lennujaamadega. Ryanair esitas ka konsultatsioonifirmalt Oxera tellitud aruande, milles väideti, et lennujaamatasud, mida Ryanair Västeråsi lennujaamas maksis, olid laias laastus kooskõlas mitmes võrdluslennujaamas kohaldatud tasudega ja vastasid seega turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile.

(73) Teiseks väitis Ryanair, et lennujaam, mis oli sellises olukorras nagu Västeråsi lennujaam, oleks täitnud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi ka lihtsalt oma kahjumit vähendades, selle asemel et saavutada kasumlikkus lennujaamatasusid käsitlevate lepingute kaudu. Seepärast peaks komisjon küsima, kas leping suurendas lennujaama kasumlikkust. Hinnates, kas leping oli vastavuses turumajanduse tingimuses tegutseva ettevõtja põhimõttega, peaks komisjon Ryanairi sõnul seega arvesse võtma üksnes lennujaama lisakulusid, mis on otseselt seotud lennujaamateenuste pakkumisega kõnealusele lennuettevõtjale, ja uurima, kas lepingust tulenev kogutulu (nii lennundusega seotud kui ka mitteseotud tulu) kaalub need lisakulud üles.

(74) Sellega seoses väitis Ryanair, et VFAB jaoks ületas Ryanairiga sõlmitud kokkulepetest tulenev lisatulu Ryanairi teenindamisega tekkinud lisakulu. Ryanair on esitanud muude oma väiteid toetavate aruannete ja dokumentide seas konsultatsioonifirma Oxera uuringud, milles analüüsitakse VFAB ning Ryanairi ja AMSi vahelistest kokkulepetest tulenevat kasumlikkuse suurenemist.

5.2.2. **Turundustoetus, mida VFAB andis Ryanairile ja AMSile 2001., 2008. ja 2010. aastal**

(75) Mis puudutab VFABga sõlmitud turunduslepinguid, siis rõhutas Ryanair, et AMSi turunduslepingud on Ryanairi lennujaamadega sõlmitud lepingutest lahus ja neid tuleks hinnata eraldi, sest Ryanairi ja AMSi ei saa lugeda üheks abisaajaks. Lepingute üle peeti läbirääkimisi sõltumatult, need olid seotud eri teenustega ja neil ei olnud mingit omavahelist seost, mis õigustaks nende käsitamist väidetava riigiabi ühise allikana. Turunduslepingu sõlmimine AMSiga ei ole tingimus, mis peab olema täidetud, et Ryanair saaks käitada lennujaamast väljuvaid ja lennujaama saabuvaid liine.

(76) Turundustegevuse väärtuse kohta väitis Ryanair, et reklaamipind Ryanairi veebisaidil on napp ressurss ja selle järele on suur nõudlus ka muude äriühingute hulgas peale lennujaamade. Ryanairi meelest olid VFAB ja Ryanairi või AMSi vahel sõlmitud turunduslepingud kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega.

(77) Samuti väitis Ryanair, et komisjon ei ole kuidagi tõestanud, et 4. ja 5. meede hõlmasid riigi ressursside kasutamist või olid seostatavad riigiga.

5.3. AMSi MÄRKUSED

(78) AMS leidis, et vastupidiselt menetluse algatamise otsuses väidetule ei peaks komisjon pidama VFAB lepinguid Ryanairiga (4. meede) ja VFAB turunduslepinguid AMSiga (5. meede) omavahel seotuks, vaid pigem kaheks eraldi äritehinguks. AMS kinnitas, et ta on Ryanairi tütarettevõtja, kellel on oma tõeline äriline eesmärk ja kes on asutatud sellise tegevuse arendamiseks, mis ei kuulu Ryanairi põhitegevuse hulka. Edasi väitis AMS, et AMSi turunduslepinguid lennujaamadega arutatakse läbirääkimistel ning sõlmitakse Ryanairi ja samade lennujaamade vahel sõlmitavatest lepingutest põhimõtteliselt eraldi.

(79) AMSi sõnul on väikesel piirkondlikul lennujaamal igati mõistlik osta turundusteenuseid AMSilt. AMS nentis, et sellistel lennujaamadel on tavaliselt vajadus suurendada oma kaubamärgi tuntust ja et reklaam lennuettevõtja veebisaidil võib suurendada saabuvate reisijate arvu (välisreisijad toovad rohkem lennundusega mitteseotud tulu kui väljalendavad reisijad, kes on pärit piirkonnast, kus lennujaam asub). Seega on turunduslepingutel VFAB jaoks tõeline kaubanduslik väärtus.

(80) Veel väitis AMS, et 5. meetme raames turunduslepinguid sõlmides toimis VFAB kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, kuna reklaam veebisaidil ryanair.com annab Västeråsi lennujaama jaoks väidetavalt tõelist suurt väärtust; samuti väitis AMS, et tema küsitud hind oli nende teenuste turuhind.

6. **ROOTSI MÄRKUSED KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA**

(81) Rootsi ei esitanud kolmandate isikute märkuste kohta ühtki märkust.

7. **HINDAMINE**

(82) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt on „igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust”.

(83) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid on kumulatiivsed. Et kindlaks määrata, kas meede kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, peavad seega olema täidetud kõik järgmised tingimused, nimelt peab rahaline abi:

a) olema saadud riigilt või riigi ressurssidest;

b) andma valikulise eelise, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist;

c) kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi ja

d) kahjustama liikmesriikidevahelist kaubandust.

7.1. 1. MEEDE: AKTSIONÄRIDE SISSEMAKSED VFABSSE AJAVAHEMIKUL 2003–2010

7.1.1. **Abi olemasolu**

7.1.1.1. *Ettevõtja mõiste*

(84) Et teha kindlaks, kas meede kuulub ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisalasse, peab komisjon esmalt välja selgitama, kas meetmest kasu saav isik on ettevõtja kõnealuse artikli tähenduses.

(85) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt hõlmab ettevõtja mõiste ükskõik millist majandustegevusega tegelevat üksust, sõltumata selle õiguslikust seisundist ja rahastamisviisist, ([14]) ning iga tegevus, mis seisneb kaupade ja teenuste pakkumises turul, on majandustegevus ([15]).

(86) Üldkohus kinnitas oma Leipzig/Halle lennujaama käsitlevas kohtuotsuses, et tsiviillennujaama käitamine kujutab endast majandustegevust ja lennujaamataristu ehitamine on selle lahutamatu osa ([16]). Kohe, kui lennujaama käitaja hakkab tegelema majandustegevusega, kujutab ta endast – sõltumata oma õiguslikust seisundist ja rahastamisviisist – ettevõtjat ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ([17]).

(87) Kui võtta vaatluse alla hetk, millest alates lennujaama ehitamine ja käitamine muutus majandustegevuseks, siis tuletab komisjon meelde, et lennundussektori turujõudude järkjärguline areng ei lase kindlaks määrata täpset kuupäeva. Euroopa kohtud on tunnistanud lennujaamategevuse olemuslikku muutumist ning Leipzig/Halle lennujaama puhul oli Üldkohus seisukohal, et alates 2000. aastast ei ole enam võimalik välistada riigiabieeskirjade kohaldamist lennujaamataristu rahastamise suhtes. Seega tuleb alates Aéroports de Paris' kohtuotsuse kuupäevast (12. detsember 2000) ([18]) käsitada lennujaamataristu käitamist ja ehitamist riigiabi kontrolli alla kuuluva valdkonnana.

(88) Tuleks siiski märkida, et lennujaama käitaja kogu tegevus ei pruugi olla oma olemuselt majanduslik ([19]). Euroopa Kohus on leidnud, et tegevus, mis kuulub harilikult riigi kui avaliku võimu teostaja pädevusse, ei ole laadilt majanduslik ja selle suhtes ei kohaldata riigiabieeskirju. Sedalaadi tegevus hõlmab ohutust, lennujuhtimist, politseid, tolli jne ([20]). Sellise mittemajandusliku tegevuse rahastamisel tuleb rangelt piirduda seonduvate kulude hüvitamisega ja vahendeid ei tohi kasutada muu majandustegevuse rahastamiseks ([21]).

(89) Rootsi ja VFAB vaidlustasid ametliku uurimise käigus komisjoni esialgsed järeldused VFAB liigitumise kohta ettevõtjaks, väites, et lõviosa VFAB tegevusest on mittemajanduslik.

(90) Sellega seoses väitsid Rootsi ja VFAB, et järgmised lennujaama kasutajad ei olnud ettevõtjad, vaid mittemajandusliku tegevuse elluviijad:

— Hässlögymnasiet (mille tegevus ei olnud väidetavalt majanduslik seetõttu, et tegemist oli riikliku koolisüsteemi osaga);

— Skandinaavia Lennuakadeemia, kes koolitas piloote;

— mittetulunduslik lennuklubi *Hässlö flygförening*, kellel lubati kasutada lennuvälja tasuta.

([14]) Otsus kohtuasjas C-35/96: komisjon *vs.* Itaalia (EKL 1998, lk I-3851, punkt 36), otsus kohtuasjas C-41/90; Höfner ja Elser (EKL 1991, lk I-1979, punkt 21), otsus kohtuasjas C-244/94: Fédération Francaise des Sociétés d'Assurances *vs.* Ministère de l'Agriculture et de la Pêche (EKL 1995, lk I-4013, punkt 14), otsus kohtuasjas C-55/96: Job Centre (EKL 1997, lk I-7119, punkt 21).

([15]) Vt näiteks otsus kohtuasjas C-35/96: komisjon *vs.* Itaalia (EKL 1998, lk I-3851, punkt 36) ja otsus kohtuasjades C-180/98 kuni 184/98: Pavlov (EKL 2000, lk I-6451, punkt 75).

([16]) Otsus liidetud kohtuasjades T-455/08: Flughafen Leipzig-Halle GmbH ja Mitteldeutsche Flughafen AG *vs.* komisjon ning T-443/08: Freistaat Sachsen ja Land Sachsen-Anhalt *vs.* komisjon (edaspidi „Leipzig/Halle kohtuotsus", 2011, väljaandes „Euroopa kohtu lahendid" veel avaldamata). Vt ka otsus kohtuasjas T-128/89: Aéroports de Paris *vs.* komisjon (edaspidi „Aéroports de Paris' kohtuotsus", EKL 2001, lk II-3929), mida Euroopa Kohus kinnitas otsusega kohtuasjas C-82/01 P (EKL 2002, lk I-9297), ja otsus kohtuasjas T-196/04: Ryanair *vs.* komisjon (edaspidi „Charleroi' kohtuotsus", EKL 2008, lk II-3643, punkt 88).

([17]) Vt näiteks otsus liidetud kohtuasjades C-159/91: Poucet *vs.* AGV ja C-160/91: Pistre *vs.* Cancava (EKL 1993, lk I-0637).

([18]) Lepizg/Halle kohtuotsus, punktid 42–43.

([19]) Vt näiteks otsus kohtuasjas C-364/92: SAT Fluggesellschaft *vs.* Eurocontrol (EKL 1994, lk I-43).

([20]) Komisjoni otsus N 309/2002, 19. märts 2003, Lennundusjulgestus – kulude hüvitamine pärast rünnakuid 11. septembril 2001.

([21]) Otsus kohtuasjas C-343/95: Cali & Figli *vs.* Servizi ecologici porto di Genova (EKL 1997, lk I-1547); komisjoni otsus N 309/2002, 19. märts 2003; komisjoni otsus N 438/2002, 16. oktoober 2002, Abi sadamavaldajatele ametiülesannete täitmiseks.

(91) Rootsi sõnul kasutati selle väidetavalt mittemajandusliku tegevuse elluviimisel ära valdav osa lennujaama võimsusest. Samuti nentis Rootsi, et lennujaamast tehtud kommertslennud (mida määratletakse lendudena, mida teevad lennuettevõtjad) olid lennujaama tegevuse seisukohast kasumlikud, mistõttu on kõik VFAB kahjud seostatavad mittemajandusliku tegevusega ja seega jääb nende kahjude hüvitamiseks antud igasugune riigi toetus väljapoole riigiabieeskirjade kohaldamisala.

(92) Rootsi seisukoht selles küsimuses seisneb sisuliselt väites, et kui lennujaamateenuste kasutaja tegevus on mittemajanduslik, siis on ka lennujaamateenuste osutamine sellele kasutajale mittemajanduslik tegevus.

(93) Komisjon ei saa selle seisukohaga nõustuda.

(94) Nagu eespool on selgitatud, on selgelt välja kujunenud põhimõte, et kaupade või teenuste pakkumine mingil turul tasu eest on majandustegevus. Lennujaam võib pakkuda lisaks kitsalt määratletud lennujaamateenustele (lennuettevõtjatele osutatavad teenused ([22])) ärilistel alustel ka muud liiki teenuseid, nagu võimalust kasutada lennujaama taristut tasu eest muu lennundustegevuse jaoks, mida viivad ellu näiteks lennukoolid. See, kas nende teenuste ostjad, näiteks lennukoolid, on ettevõtjad, ei ole lennujaama liigitamisel ettevõtjaks oluline, sest kõnealuse teenuse jaoks on olemas turg.

(95) Rootsi on ise möönnud, et nii Hässlögymnasiet kui ka Skandinaavia Lennuakadeemia maksid lennujaama kasutamise eest tasu. Seepärast on nende teenuste osutamine lennujaama käitaja poolt majandustegevus olenemata asjaomaste koolide tegevuse laadist.

(96) Lennuklubil lubati Rootsi ja VFAB sõnul kasutada lennujaama tasuta. Ometi ei tähenda asjaolu, et lennuklubi ei tasu lennujaama osutatud teenuste eest, ilmtingimata seda, et need teenused on laadilt mittemajanduslikud. Rootsi ja VFAB on igal juhul tunnistanud, et nad ei eraldanud oma raamatupidamises lennuklubipoolse lennujaama kasutamise kulusid lennukoolidega seoses tekkinud kuludest, ning seepärast puudub kindel näitaja, mida saaks selle väidetavalt mittemajandusliku tegevusega usaldusväärselt seostada. Seega ei mõjuta lennuklubile pakutud teenused komisjoni järeldust, et VFAB on ettevõtja.

(97) Komisjon leiab käesoleva juhtumi puhul, et Västerås lennujaama käitatakse ärilistel alustel. Lennujaama käitaja nõuab lennujaama taristu ja lennujaama pakutavate teenuste kasutajatelt tasu. Seega on VFAB ettevõtja ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.1.1.2. *Riigi ressursid ja seostatavus riigiga*

(98) Et kõnealused meetmed kujutaksid endast riigiabi, tuleb neid rahastada riigi ressurssidest ja nende rakendamise otsus peab olema seostatav riigiga.

(99) Riigiabi mõiste laieneb mis tahes soodustusele, mida rahastatakse riigi ressurssidest ja mille annab kas riik ise või mis tahes vahendaja talle antud volituste kohaselt ([23]). Kohalike omavalitsuste ressursid on ELi toimimise lepingu artikli 107 kohaldamisel riigi ressursid ([24]).

(100) Käesoleva juhtumi puhul tegid nii aktsionäride sissemaksete otsuse kui ka need sissemaksed VFAB omanikud, st Västerås linn ja teatavate meetmete puhul tsiviillennundusamet oma tütarettevõtja LFV Holdingu kaudu.

(101) Mis puudutab Västerås linna, siis siin võttis otsuse aktsionäride sissemaksete kohta vastu valitud linnanõukogu (kommunfullmäktige) ja maksed tehti otse linna eelarvest.

(102) LFV Holdingu kohta märgib komisjon, et see äriühing kuulus täielikult tsiviillennundusametile, mis on riigiasutus. LFV Holding ei saa oma põhikirja kohaselt luua ilma Rootsi valitsuse loata uusi tütarettevõtjaid ega omandada aktsiaid. Rootsi parlamendi liikmetel on õigus osaleda selle juhatuse koosolekutel.

([22]) 2014. aasta lennundussuunised, punkti 22 alapunkt 8.
([23]) Otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsusmaa *vs.* komisjon (edaspidi „Stardust Marine'i kohtuotsus", EKL 2002, lk I-4397).
([24]) Otsus liidetud kohtuasjades T-267/08 ja T-279/08: Nord-Pas-de-Calais (EKL 2011, lk I-1999, punkt 108).

(103) Komisjon, kes märgib, et ei Rootsi ega ükski kolmas isik ei ole vaidlustanud selles küsimuses menetluse algatamise otsuses tehtud esialgseid järeldusi, leiab seepärast, et 1. meede on rahastatud riigi ressurssidest ja on seostatav riigiga.

7.1.1.3. *Majanduslik eelis*

Väidetav üldist majandushuvi pakkuv teenus

(104) VFAB on väitnud, et lennujaamateenuste pakkumine põhjenduses 90 nimetatud lennukoolidele ja lennuklubile on igal juhul üldist majandushuvi pakkuv teenus ning et VFAB-le antud riigi toetus ei kujuta endast riigiabi, sest see on hüvitis, mis on seostatav vaid kõnealuste üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega.

(105) Riigiasutused võivad tõepoolest määratleda teatava lennujaamade ja lennuettevõtjate majandustegevuse üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisena ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 tähenduses ja võimaldada selliste teenuste eest hüvitist.

(106) Altmarki kohtupraktika ([25]) kohaselt ei kujuta üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise eest antav hüvitis endast valikulist eelist ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, kui on täidetud järgmised neli tingimust:

a) hüvitise saajale peab olema ametlikult antud kohustus osutada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid ning see kohustus peab olema täpselt määratletud;

b) hüvitise arvutamise parameetrid tuleb eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määrata;

c) hüvitis ei tohi olla suurem, kui on vajalik üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisel tekkivate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks, arvestades teenuse pakkumisega seotud tulu ja mõistlikku kasumit, ning

d) kui hüvitise saajat ei valitud välja riigihankemenetluse käigus, mis võimaldab osutada omavalitsusele teenust väikseima kuluga, tuleb antava hüvitise suuruse kindlaksmääramiseks analüüsida kulutusi, mida oleks teinud nende kohustuste täitmisel tavaline hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja, võttes arvesse seotud tulu ja mõistlikku kasumit.

(107) Altmarki kriteeriumid on kumulatiivsed ehk selleks, et riigi toetus ei liigituks neil alustel riigiabiks, peavad olema täidetud kõik neli kriteeriumi.

(108) Käesoleva juhtumi puhul märgib komisjon, et Rootsi ja VFAB ei ole esitanud mingeid tõendeid selle kohta, et väidetavad avaliku teenindamise kohustused on ka tegelikult täpselt määratletud ja VFAB-le ametlikult antud. VFAB viitab sellega seoses tõepoolest üksnes VFAB enda määrustele, kus ettevõtja ülesanne on määratletud alguses kui „piirkonna lennutranspordivajaduste rahuldamine" (*tillgodose regionens behov av flygtransporter*) ([26]) ja hiljem kui „Västeråsi lennujaamas tsiviillennundusteenuste pakkumine" (*betjäna den civila luftfarten vid Västerås Flygplats*) ([27]). Kummaski sõnastuses ei ole viidatud kolmele väidetavale avaliku teenindamise kohustusele ning mingil juhul ei saa neid ülesandeid pidada selgeteks ja tegelikeks üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise kohustusteks (pigem kujutavad need endast ettevõtja eesmärgi üldist kirjeldust). Juba ainuüksi sel põhjusel ei saa VFAB-le antud riigi toetust pidada toetuseks, mis jääb Altmarki kohtupraktika kohaselt väljapoole riigiabieeskirjade kohaldamisala.

(109) Peale selle märgib komisjon, et täitmata tunduvad olevat veel vähemalt kaks Altmarki kriteeriumi: ei ole ühtegi tõendit hüvitise eelneva kindlaksmääramise kohta (pigem on tegu ettenägematu kahjumi tagantjärele hüvitamisega), VFAB ei ole välja valitud riigihankemenetluse käigus ja puuduvad tõendid selle kohta, et väidetav hüvitis põhineb hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja kulude analüüsil (pigem vastupidi, sest toetuse taseme kindlaksmääramisel lähtuti lihtsalt vajadusest katta mitme aasta jooksul tekkinud kahjum).

(110) Seepärast ei saa nõustuda VFAB väitega, et VFAB-le antud riigi toetus jääb väljapoole riigiabieeskirjade kohaldamisala, sest tegemist on avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest antava hüvitisega.

([25]) Vt otsus kohtuasjas C-280/00: Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg *vs*. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (edaspidi „Altmarki kohtuotsus", EKL 2003, lk I-7747, punktid 86–93).
([26]) Põhikirjas, mis kehtis 28. detsembrist 2000 kuni 28. jaanuarini 2007.
([27]) Põhikirjas, mis kehtib alates 23. jaanuarist 2007.

Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte

(111) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses on eelis iga majanduslik kasu, mida ettevõtja ei oleks saanud tavapärastes turutingimustes, st riigi sekkumiseta. Oluline ei ole mitte riigi sekkumise põhjus ega eesmärk, vaid meetme mõju ettevõtjale. Alati, kui ettevõtja finantsolukord riigi sekkumise tulemusel paraneb, on tegemist eelise andmisega.

(112) Edasi tuletab komisjon meelde, et riigi poolt tavapärastele turutingimustele vastavatel asjaoludel otseselt või kaudselt ettevõtja käsutusse antud kapitali ei saa pidada riigiabiks. Et teha käesoleva juhtumi puhul kindlaks, kas aktsionäride sissemaksetega anti VFAB-le majanduslik eelis, mida ta ei oleks tavapärastes turutingimustes saanud, peab komisjon võrdlema kapitalisüsti teinud riigiasutuste käitumist pikaajalise kasumlikkuse väljavaadetest juhinduva turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja käitumisega.

(113) Hindamisel tuleks kõrvale jätta kogu positiivne mõju selle piirkonna majandusele, kus lennujaam asub, sest kohus on selgitanud, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel on oluline küsimus, kas eraaktsionär, pidades silmas tulu saamise võimalust ning jättes kõrvale kõik sotsiaal-, regionaal- või sektoripoliitilised kaalutlused, oleks samasugustel asjaoludel sellise investeeringu teinud.

(114) Euroopa Kohus on märkinud Stardust Marine'i kohtuotsuses, et „uurimaks, kas riik tegutses turumajanduse tingimustes tegutseva kaalutleva investori kombel, tuleb arvestada finantsabi meetmete võtmise ajalist konteksti, et hinnata riigi käitumise majanduslikku otstarbekohasust ja seega hoiduda hinnangust, mis põhineb hilisemal olukorral". Lisaks väitis kohus EDFi juhtumi puhul, et „kui majandushinnangud koostatakse pärast selle eelise andmist, ei piisa asjaomase liikmesriigi tehtud investeeringu tegeliku kasumlikkuse tagantjärgi tuvastamisest või tegelikult kasutatud menetluse valiku hilisemast põhjendamisest, selleks et tõendada, et liikmesriik tegi enne eelise andmist või eelise andmise ajal niisuguse otsuse aktsionärina" ([28]).

(115) Et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet saaks kohaldada, tuleb komisjonil arvesse võtta aega, mil tehti iga otsus anda VFAB-le riigi vahendeid. Samuti peab komisjon tuginema oma hindamise käigus teabele ja eeldustele, mis olid asjaomaste kohalike ametiasutuste käsutuses ajal, mil tehti otsus vaatlusaluste taristumeetmetega seotud rahaliste korralduste kohta.

(116) Komisjon esitas menetluse algatamise otsuses oma esialgse analüüsi selle kohta, miks aktsionäride sissemaksed VFABsse kujutavad endast äriühingule antud eelist, ja eriti selle kohta, miks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte ei ole täidetud.

(117) Esiteks märkis komisjon, et VFAB on saanud enam kui kümme aastat märkimisväärset kahjumit. Tõepoolest, juba esimese aktsionäride sissemakse tegemise ajal 2003. aastal oli VFAB (komisjonile kättesaadava teabe põhjal) vähemalt viiendat aastat järjest kahjumis. Kahjumit saadi ilma katkestuseta kogu uurimisega hõlmatud ajavahemiku jooksul, nii et iga aktsionäri sissemakse tegemise ajal oli VFAB ikka veel kahjumis. Neil asjaoludel on komisjoni meelest väga ebatõenäoline, et erainvestor oleks valmis tegema sellise kahjumi katmiseks kapitalisüste kokku 194 miljoni Rootsi krooni eest (ligikaudu 21,4 miljonit eurot). Kuna VFAB oli kogu kõnealusel ajavahemikul täielikult riigi omandis, puuduvad eraomanikud, keda saaks võrdluse jaoks kasutada. Seetõttu saab turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte järgimist tõestada vaid VFAB heade pikaajalise kasumlikkuse väljavaadete põhjal.

(118) Enne menetluse algatamise otsust väitsid Rootsi ametiasutused, et aktsionäride sissemaksed tehti finantsanalüüsi põhjal, mis sarnanes Skavsta lennujaama eraomaniku tehtud analüüsidega (vt menetluse algatamise otsuse punkt 52). Ent nagu menetluse algatamise otsuses on juba märgitud, ei esitanud Rootsi mingit konkreetset teavet, millest oleks nähtunud, et Skavsta omanikud oleksid andnud kapitali samadel asjaoludel kui Västeråsi omanikud, ning võrreldavus oli ebatõenäoline ka seetõttu, et Skavsta reisijate arv oli Västeråsi omast kümme korda suurem. Selles küsimuses ei ole ametliku uurimise ajal lisatõendeid esitatud.

([28]) Otsus kohtuasjas C-124/10 P: komisjon *vs.* Electricité de France (EDF) (veel avaldamata), punkt 84.

(119) Enne menetluse algatamise otsust esitasid Rootsi ametiasutused väga piiratud tõendid, mis pidid näitama, et Västeråsi linn ja LFV Holding toimisid kapitali andmisel tavapäraste turumajanduse tingimustes tegutsevate investoritena. Nagu on märgitud menetluse algatamise otsuses, on märke sellest, et tsiviillennundusamet tegi enne VFAB aktsiate omandamist 2000. aastal teatava turuanalüüsi. Ostu sooritamise aluseks olevate prognooside kohaselt pidi reisijate arv Västeråsi lennujaamas kasvama 1999. aasta 120 000 reisijalt kaheksa aastaga 600 000 reisijale, mille tulemuseks olnuks jätkusuutlik kasumlikkus summas 7–10 miljonit Rootsi krooni aastas. Eeldati, et VFAB jõuab 2003. aastal 400 000 reisijaga kasumisse.

(120) Nagu on märgitud menetluse algatamise otsuses, osutusid need eeldused Västeråsi lennujaama varasemaid tulemusi silmas pidades siiski väga optimistlikuks ja nende prognooside usaldusväärsuse kinnitamiseks ei ole esitatud hiljem ühtki tõendit (eespool esitatud tabeli 1 järgi reisijate arv viiekordistumise asemel hoopis vähenes). 2006. aasta lõpuks müüs LVF Holding AB oma osa 1 Rootsi krooni eest Västeråsi linnale tagasi. Rootsi ametiasutuste esitatud teabe kohaselt oli põhjus selles, et tsiviillennundusamet ei olnud valmis jätkama VFAB kahjumi katmiseks aktsionäride sissemaksete tegemist.

(121) Edasi märgib komisjon, et uurimise käigus laekunud VFAB märkuste kohaselt oli Västeråsi linna ja LFV Holdingu tehtud aktsionäride sissemaksete eesmärk katta VFAB tegevuse käigus tekkinud kahjum ([29]). VFAB on väitnud, et lõviosa tema tegevusest on mittemajanduslik, ja leiab, et küsimust, kas aktsionäride sissemaksed on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, tuleb hinnata üksnes seoses tuluga, mis tuleneb kommertslennuettevõtjatega sõlmitud kokkulepetest, mis on VFAB meelest ainuke majanduslik osa lennujaama tegevusest. Kuna need lepingud suurendasid kasumit, väidab VFAB, et aktsionäride sissemaksed olid kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega.

(122) Rootsi ei ole neid märkusi vaidlustanud.

(123) Alustuseks ei ole komisjon eespool märgitud põhjustel nõus VFAB väitega, et lennujaama tegevus oli suuresti mittemajanduslik ja et aktsionäride sissemaksete kokkusobivust turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega tuleks hinnata vaid tulu põhjal, mis tulenes VFAB lepingutest kommertslennuettevõtjatega. VFAB on ettevõtja ja aktsionäride vaatenurgast tuleks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte järgimise hindamisel vaadelda VFAB finantstulemusi tervikuna. Igal juhul ei ole VFAB esitanud ühtki põhjendatud näitajat, mis võimaldaks tema majanduslikul ja mittemajanduslikul tegevusel vahet teha.

(124) Mis puudutab väljavaateid saada tänu VFAB tulemustele aktsionäride sissemaksetelt tulu, mis oleks vastuvõetav eraettevõtjale, siis märgib komisjon, et ei Rootsi ega huvitatud pooled ei ole esitanud uurimise käigus mingit teavet, mis oleks muutnud komisjoni esialgset järeldust, et aktsionäride sissemaksed ei olnud kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega.

(125) Tõepoolest ei ole esitatud mingeid andmeid, mis täiendaksid neid enne menetluse algatamist esitatud väga piiratud tõendeid ja näitaksid, et hoolimata esmapilgul väga selgetest märkidest vastupidise kohta (mis on kokku võetud põhjendustes 119–121) eeldati aktsionäride sissemaksete tegemisel mõistlikku tulu, mis oleks vastuvõetav sarnases olukorras olevale turumajanduse tingimustes tegutsevale ettevõtjale.

(126) Vastupidi, komisjon leiab, et tema esialgseid järeldusi kinnitavad ka VFAB enda väited (vt põhjendus 121), mida Rootsi ei ole vaidlustanud ja mille kohaselt aktsionäride sissemakseid ei tehtud selleks, et teenida turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja jaoks vastuvõetavat tulu, vaid põhjusel, et katta järjepidevalt VFAB tegevusega tekkiv kahjum. Selline kahjumi pidev katmine ilma selgete ja usutavate väljavaadeteta äriühingu tulemuste paranemise suhtes, mis aitaks jõuda sobiva tuluni, ei oleks turumajanduse tingimustes tegutsevale ettevõtjale vastuvõetav.

(127) Rootsi ei ole esitanud mingit teavet kahtluste kohta, mida väljendati menetluse algatamise otsuses eeskätt nende väga optimistlike prognooside suhtes, mis koostati enne aktsionäride esimeste sissemaksete tegemist, ega mingeid tõendeid, et edasiste sissemaksete tegemisel oleks lähtutud ükskõik millises vormis hinnangust tulevikus teenitava tulu kohta, mitte pelgalt tekkinud kahjumi katmisest.

([29]) VFAB 16. juuli 2012. aasta märkuste punkt 3.3.

Järeldus

(128) Eespool öeldut arvesse võttes leiab komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei oleks aktsionäride sissemakseid teinud. Liikmesriigi esitatud tõendid ei kinnita, et nende sissemaksete tegemisel oleks korraldatud turumajanduse tingimustes tegutsevale ettevõtjale vastuvõetav hindamine, vaid viitavad pigem sellele, et aktsionäride sissemaksete eesmärk oli katta järjepidevalt VFAB kahjum, seostamata seda mingilgi moel äriühingu tulemuslikkusega. Seepärast anti aktsionäride sissemaksetega VFAB-le majanduslik eelis, mida ta tavapärastes turutingimustes ei oleks saanud.

7.1.1.4. *Valikulisus*

(129) Et riigi meede kuuluks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 reguleerimisalasse, peab see soodustama „teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist". Seega laieneb riigiabi mõiste vaid nendele meetmetele, millega soodustatakse ettevõtjaid valikuliselt.

(130) Käesoleva juhtumi puhul tõid aktsionäride sissemaksed kasu vaid VFAB-le ja seega on need ELi toimimise artikli 107 lõike 1 tähenduses selgelt valikulised.

7.1.1.5. *Konkurentsi kahjustamine ja mõju kaubandusele*

(131) Kui liikmesriigi antud abi tugevdab ettevõtja positsiooni võrreldes teiste siseturul konkureerivate ettevõtjatega, tuleb järeldada, et selline abi mõjutab siseturgu ([30]). Majanduslik eelis, mis anti VFAB-le aktsionäride sissemaksetega, tugevdas VFAB majanduslikku positsiooni, sest lennujaama käitaja sai jätkata oma tegevust, kandmata kõiki sellega kaasnevaid kulusid.

(132) Nagu eespool selgitatud, on lennujaama käitamine majandustegevus. Konkurents esineb ühelt poolt lennuettevõtjaid ja nendega seotud lennuliiklust (reisijad ja kaup) ligi meelitavate lennujaamade vahel ning teiselt poolt lennujaama käitajate vahel, kes võivad omavahel konkureerida, et saada enda kätte konkreetse lennujaama käitamine. Lisaks võivad – eeskätt odavlennuettevõtjate ja tellimuslendude tegijate ligimeelitamiseks – omavahel konkureerida ka lennujaamad, mis ei asu samas teeninduspiirkonnas või isegi samas liikmesriigis.

(133) Nagu on märgitud 2005. aasta lennundussuuniste punktis 40 ja kinnitatud 2014. aasta lennundussuuniste punktis 45, ei saa ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisalast välja jätta isegi väikeseid lennujaamu. Peale selle on 2014. aasta lennundussuuniste punktis 45 selgelt öeldud, et „riiklikke vahendeid saava ettevõtja suhteline väiksus [ei välista] a priori seda, et seejuures ei võiks tegemist olla liikmesriikidevahelise kaubanduse mõjutamisega".

(134) Västeråsi lennujaam teenindas ametliku uurimisega hõlmatud ajavahemikul 113 626 kuni 242 376 reisijat aastas ja praegu on see näitaja ligikaudu 273 000 reisijat aastas (2013. aasta näitaja). Suur osa lennuliiklusest saab alguse teistest liikmesriikidest, Västeråsist on tehtud ja tehakse rahvusvahelisi lende sellistesse sihtkohtadesse nagu London-Stanstead, Alicante ja Malaga. Seepärast tuleb järeldada, et VFAB tegutseb turul, mis on avatud Euroopa tasandil konkurentsile.

(135) Nende asjaolude tõttu tuleb arvesse võtta, et riigi vahendite andmine VFAB-le kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ja avaldab vähemalt potentsiaalset mõju kaubandusele.

7.1.1.6. *Järeldus*

(136) Eespool esitatud kaalutlusi arvesse võttes leiab komisjon, et riigi vahendid, mis anti VFAB-le aktsionäride sissemaksetena ajavahemikul 2003–2010 (1. meede), kujutavad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 tähenduses.

7.1.1.7. *Abi seaduslikkus*

(137) Vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikele 3 peab liikmesriik teatama kõikidest abi määramise või muutmise plaanidest ning ta ei tohi rakendada kavatsetud meetmeid enne, kui nimetatud menetluse tulemusel on tehtud lõplik otsus.

([30]) Otsus kohtuasjas T-214/95: Het Vlaamse Gewest *vs.* komisjon (EKL 1998, lk II-717).

(138) Kuna vahendid olid juba VFAB käsutusse antud, leiab komisjon, et Rootsi ei ole pidanud kinni ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud keelust.

7.1.2. **Kokkusobivus siseturuga**

7.1.2.1. *2014. ja 2005. aasta lennundussuuniste kohaldatavus*

(139) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 3 on ette nähtud teatavad erandid ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud üldeeskirjast, mis käsitleb riigiabi kokkusobimatust siseturuga. Kõnealust abi saab hinnata ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel, kus on öeldud, et siseturuga kokkusobivaks võib pidada „abi teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega".

(140) Sellega seoses moodustavad 2014. aasta lennundussuunised raamistiku, mille alusel hinnata, kas lennujaamadele antud abi võib kuulutada ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt siseturuga kokkusobivaks.

(141) 2014. aasta lennundussuunistes on sätestatud, et kui ebaseaduslik investeerimisabi anti enne 4. aprilli 2014, kohaldab komisjon kokkusobivuseeskirju, mis kehtisid ebaseadusliku investeerimisabi andmise ajal.

(142) Vastavalt 2014. aasta lennundussuunistele on komisjon seisukohal, et ebaseadusliku riigiabi hindamise suhtes kohaldatavate eeskirjade kindlaksmääramist hõlmava komisjoni teatise sätteid ei tohiks kohaldada enne 4. aprilli 2014 lennujaamadele antud ebaseaduslikku tegevusabi käsitlevate menetluses olevate juhtumite suhtes. Selle asemel kohaldab komisjon 2014. aasta lennundussuuniste põhimõtteid kõigi lennujaamadele antud tegevusabi juhtumite (menetletavate teadete ja ebaseadusliku teatamata abi) suhtes isegi juhul, kui abi anti enne 4. aprilli 2014 ja üleminekuperioodi algust.

(143) Komisjon on juba järeldanud põhjendustes 136–138, et aktsionäride sissemaksed kujutavad endast ebaseaduslikku riigiabi, mis anti enne 4. aprilli 2014.

7.1.2.2. *Investeerimisabi ja tegevusabi eristamine*

(144) Komisjon peab määrama 2014. aasta lennundussuuniste eespool nimetatud sätete põhjal kindlaks, kas kõnealune meede kujutab endast ebaseaduslikku investeerimisabi või tegevusabi.

(145) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 25 alapunktis r on investeerimisabi määratletud kui „abi põhivara rahastamiseks, eelkõige „kapitalikulude rahastamisvajaku" katmiseks". Lisaks võidakse selle punkti kohaselt anda investeerimisabi nii ettemaksetena (et katta investeerimiskulud ette) kui ka perioodiliste osamaksetena (et katta iga-aastastes amortisatsioonikuludes ja rahastamiskuludes väljenduvad kapitalikulud).

(146) Tegevusabi seevastu on mõeldud selleks, et katta täielikult või osaliselt lennujaama tegevuskulud, mis on määratletud kui „kulud, mis on seotud lennujaamateenuste osutamisega, sh sellised kulukategooriad nagu personalikulud, sisseostetud teenused, sideteenused, jäätme-, energia-, hooldus-, rendi- ja halduskulud, kuid nende hulka ei kuulu kapitalikulud, lennujaama poolt lennuettevõtjatele antav turundustoetus või muud stimuleerivad maksed ning avalike ülesannetega seonduvad kulud".

(147) Nende määratluste valguses saab järeldada, et aktsionäride sissemaksed, mida kasutati järjepidevalt VFAB tegevuskahjumi katmiseks, liigituvad VFAB-le antud tegevusabiks.

7.1.2.3. *Tegevusabi kokkusobivus siseturuga vastavalt 2014. aasta lennundussuunistele*

(148) 2014. aasta lennundussuuniste jaotises 5.1 on sätestatud kriteeriumid, mida komisjon kohaldab selle hindamisel, kas tegevusabi on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobiv. Eeskätt vastavalt 2014. aasta lennundussuuniste punktile 172 kohaldab komisjon neid kriteeriume kõigi tegevusabi andmise juhtumite, sh menetletavate teadete ja ebaseadusliku teatamata abi juhtumite suhtes.

(149) 2014. aasta lennundussuuniste punkti 137 kohaselt võib enne üleminekuperioodi algust antud tegevusabi (sealhulgas enne 4. aprilli 2014 antud abi) tunnistada siseturuga kokkusobivaks kõikide katmata tegevuskulude ulatuses, kui on täidetud järgmised tingimused.

(150) Panus täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisse (2014. aasta lennundussuuniste punktid 113 ja 114). See tingimus on täidetud muu hulgas juhul, kui abi suurendab ELi kodanike liikuvust ja piirkondade ühendusvõimalusi, luues juurdepääsupunkte ELi-sisestele lendudele, või aitab kaasa regionaalarengule. Sellest hoolimata ei aita kahjumlike lennujaamade tegevuse dubleerimine kaasa ühistes huvides oleva eesmärgi saavutamisele.

(151) Vajadus riigi sekkumiseks (2014. aasta lennundussuuniste punktid 116–118). Abi peab olema suunatud olukordadele, kus tänu sellisele abile on võimalik saavutada märgatavalt suuremat edu kui tavapärastes turutingimustes. Sellega seoses on komisjon märkinud, et väiksemad lennujaamad on teenuste arendamisel ja erainvestorite ligimeelitamisel tihti ebasoodsamas olukorras kui ELi suured lennujaamad. Seetõttu võib väiksematel lennujaamadel praegustel turutingimustel olla raskusi oma tegevuse rahastamisel ilma riigi vahenditeta.

(152) Seepärast on komisjon seisukohal, et praegustel turutingimustel:

— ei pruugi aastas kuni 200 000 reisijat teenindavad lennujaamad suuta katta suurt osa oma tegevuskuludest;

— ei pruugi aastas 200 000 – 700 000 reisijat teenindavad lennujaamad suuta katta märkimisväärset osa oma tegevuskuludest;

— peaksid aastas 700 000 – 1 000 000 reisijat teenindavad lennujaamad üldiselt suutma katta suurema osa oma tegevuskuludest ning

— peaksid aastas 1–3 miljonit reisijat teenindavad lennujaamad keskmiselt suutma katta enamiku oma tegevuskuludest.

(153) Riigiabi kui poliitikavahendi asjakohasus (2014. aasta lennundussuuniste punkt 120). Liikmesriigid peavad tõendama, et abi on taotletava eesmärgi saavutamiseks või asjaomaste probleemide lahendamiseks asjakohane. Abimeedet ei loeta siseturuga kokkusobivaks, kui sama eesmärki oleks võimalik saavutada muude vähem moonutavate poliitika- või abivahenditega.

(154) Ergutava mõju olemasolu (2014. aasta lennundussuuniste punkt 124). See tingimus on täidetud, kui on tõenäoline, et tegevusabi puudumise korral ja võttes arvesse võimalikku investeerimisabi ja liikluse mahtu, väheneks asjaomase lennujaama majandustegevuse tase märkimisväärselt.

(155) Abisumma proportsionaalsus, st abi piirdumine minimaalselt vajalikuga (2014. aasta lennundussuuniste punkt 125). Selleks et olla proportsionaalne, peab lennujaamadele antav tegevusabi piirduma abi saava tegevuse toimumiseks minimaalselt vajalikuga.

(156) Konkurentsile ja kaubandusele avalduva põhjendamatu negatiivse mõju vältimine (2014. aasta lennundussuuniste punkt 131). Tegevusabi siseturuga kokkusobivuse hindamisel võtab komisjon arvesse konkurentsimoonutusi ja mõju kaubandusele. Kui lennujaam asub samas teeninduspiirkonnas kui teine kasutamata võimsusega lennujaam, tuleb äriplaanis usaldusväärsete reisi- ja kaubaliikluse prognooside põhjal kindlaks teha tõenäoline mõju kõnealuses teeninduspiirkonnas asuvate teiste lennujaamade liiklusele.

7.1.2.4. *Hinnang 1. meetme kokkusobivusele siseturuga*

Panus täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisse

(157) VFAB-le antud tegevusabi on võimaldanud hoida lennujaama käigus ning säilitada seal nii riigisisese kui ka rahvusvahelise regulaarse lennuliikluse.

(158) Västerås on rahvastiku arvu poolest Rootsi suuruselt viies linn. See asub tihedalt asustatud ja majanduslikult heal järjel olevas Kesk-Rootsis. Juba 1999. aastal elas lennujaamast 45 sõiduminuti kaugusel 450 000 elanikku, st ligikaudu 5,5 % riigi kogurahvastikust. Lennujaama teeninduspiirkonnas, mis hõlmab lennujaamast kuni ühetunnise sõidu kaugusele jäävaid punkte, oli miljon elanikku. Rootsi lennundusasutuste 2000. aasta hinnangute kohaselt oli ligikaudu 59 % Kesk-Rootsi (Mälardalsregionen) lennujaamadest lendavatest reisijatest selle piirkonna elanikud.

(159) Lähimad lennujaamad asuvad enam kui 100 km või enam kui ühetunnise sõidu kaugusel (v.a Bromma, kuhu jõudmiseks kulub autoga 59 minutit). Seepärast on lennujaam, kust tehakse lende nii riigisiseselt (vähemalt kuni 2006. aastani) kui ka ELi sihtkohtadesse (nt Oslo, Kopenhaagen, London), aidanud suurendada ELi kodanike liikuvust ja ühendusvõimalusi, luues tihedalt asustatud piirkonna südames juurdepääsupunktid ELi-sisestele lendudele. Need juurdepääsupunktid on täiendanud teeninduspiirkonna serval asuvate lennujaamade (Bromma ja Arlanda) pakkumisi, tagades mugavas liikumisraadiuses lennuühenduse, mille aluseks olev ärimudel (odavlennuettevõtjad) erines Bromma ja Arlanda järgitavast mudelist. Komisjon märgib ka seda, et Västeråsi linna hinnangute kohaselt on Västeråsi lennujaam aidanud otseselt ja kaudselt säilitada linnas ligikaudu 180 töökohta.

(160) Komisjon järeldab, et tegevusabi aitas parandada ühendust Västeråsi piirkonna ning teiste Rootsi ja ELi osade vahel ning teenis täpselt määratletud ühist huvi pakkuvat eesmärki.

Vajadus riigi sekkumiseks

(161) Nagu on sätestatud 2014. aasta lennundussuuniste punktis 118, leiab komisjon, et praegustel turutingimustel sõltub vajadus riigi vahendite järele tegevuskulude rahastamisel suurte püsikulude tõttu lennujaama suurusest, olles väiksemate lennujaamade puhul tavaliselt proportsionaalselt suurem. Komisjon on seisukohal, et praegustel turutingimustel on lennujaamade suhtelist finantssuutlikkust võimalik kindlaks teha nende suuruse põhjal. Nii leiab komisjon, et aastas kuni 200 000 reisijat teenindavad lennujaamad ei pruugi suuta katta suurt osa oma tegevuskuludest ning et aastas 200 000–700 000 reisijat teenindavad lennujaamad ei pruugi suuta katta märkimisväärset osa oma tegevuskuludest.

(162) Nagu on näidatud põhjenduses 20, ei ole VFAB suutnud katta oma tegevuskulusid vähemalt alates 1999. aastast ega ka kogu hinnatava ajavahemiku jooksul.

(163) Komisjon märgib, et uuritaval ajavahemikul on reisijate arv aastas jäänud alla 200 000, välja arvatud 2004. aastal (242 376 reisijat) ja 2005. aastal (221 422 reisijat), mil see näitaja oli siiski alla 300 000.

(164) Komisjon leiab, et VFAB ei suutnud katta suurt või vähemalt märkimisväärset osa oma tegevuskuludest ning seetõttu oli vajadus riigi sekkumiseks olemas.

Abimeetme asjakohasus

(165) Käesoleva juhtumi puhul ohustas Västeråsi lennujaama tegevust lennujaama suutmatus katta oma tegevuskulud.

(166) Komisjon leidis probleemi laadi arvesse võttes, et ükski teine poliitikameede ei oleks võimaldanud lennujaamal oma tegevust jätkata. Tegevusabi hõlmas vaid katmata tegevuskahjumit ja piirdus minimaalselt vajalikuga, sest sellega hüvitati vaid tegelikult tekkinud kahjum. Seega on kahjumi hüvitamisel piirdutud miinimumiga ja sellega ei ole saadud mingit kasumit.

(167) Eespool öeldut arvesse võttes leiab komisjon, et meede oli soovitud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks asjakohane.

Ergutav mõju

(168) Antud tegevusabi aitas hoida lennujaama käigus. Ilma abita oleks tulnud lennujaam sulgeda ja see ei oleks saanud aidata suurendada piirkonna ühendusvõimalusi. Abisumma piirdus tegeliku tegevuskahjumiga, sest sellega hüvitati vaid katmata tegevuskahjum.

(169) Seda arvesse võttes leiab komisjon, et abimeetmel oli ergutav mõju.

Abi proportsionaalsus (abi piirdumine minimaalselt vajalikuga)

(170) Tegevusabi peab piirduma abi saava tegevuse toimumiseks vajaliku miinimumiga.

(171) Käesoleva juhtumi puhul ei ületanud abisumma kunagi katmata tegevuskahjumit. Seepärast leiab komisjon, et tegevusabi oli proportsionaalne ja piirdus abi saava tegevuse toimumiseks vajaliku miinimumiga.

Konkurentsile ja kaubandusele avalduva põhjendamatu negatiivse mõju vältimine

(172) Komisjon märgib, et Västeråsi lennujaama teeninduspiirkonnas, nagu see on määratletud 2014. aasta lennundussuuniste punkti 25 alapunktis 12, on veel vaid üks lennujaam. Lisaks asub Arlanda lennujaam teeninduspiirkonnast vaid pisut väljaspool.

(173) Mis puudutab teist teeninduspiirkonna lennujaama Brommas, siis märgib komisjon kõigepealt, et see asub Västeråsi lennujaama teeninduspiirkonna serval (59 autosõiduminuti kaugusel), mis vähendab tõenäoliselt abi võimalikku negatiivset mõju.

(174) Lisaks märgib komisjon, et Västeråsi ja Bromma ärimudelid on olnud üsna erinevad. Västerås on pannud uuritaval ajavahemikul selgelt rõhku odavlennuettevõtjatele, arendades oma suhteid Ryanairiga ja vähendades järkjärgult riigisiseseid lende. Bromma seevastu on keskendunud riigisisestele lendudele, et teenindada Stockholmi piirkonda ja mõnda rahvusvahelist sihtkohta (nt Brüssel, Helsingi) traditsiooniliste lennuettevõtjate abil, ning Bromma areng (hinnangu aluseks on reisijate arv) on olnud uuritaval ajavahemikul väga kiire – 2000. aasta 981 256 reisijalt jõuti 2010. aastaks 2 037 382 reisijani ([31]). Arlanda kohta märgib komisjon, et see asub väljaspool eeldatavat Västeråsi lennujaama teeninduspiirkonda, millega väheneb abi võimalik negatiivne mõju. Bromma puhul vähendab sellise negatiivse mõju tõenäosust veelgi asjaolu, et ka Arlanda järgitud ärimudel on olnud Västeråsi omast üsna erinev. Tõepoolest, Arlanda, mis on pealinna piirkonna põhilennujaam, pakub traditsiooniliste lennuettevõtjate tehtavaid lende kõikvõimalikesse riigisisestesse ja rahvusvahelistesse sihtkohtadesse. Lõpetuseks on Västeråsi lennujaama tagasihoidliku liikluskoormuse tõttu väga ebatõenäoline, et abi sai oluliselt mõjutada tegevust Arlandas, mis on Rootsi suurim lennujaam ([32]).

(175) Seepärast on väga ebatõenäoline, et Västeråsi lennujaamale antud abi oleks võinud kaasa tuua pillava dubleerimise või meelitanud äritegevuse Brommast või Arlandast eemale.

(176) Eespool öeldut arvesse võttes leiab komisjon, et põhjendamatu negatiivne mõju liikmesriikidevahelisele konkurentsile ja kaubandusele on piiratud.

Järeldus

(177) Komisjon leiab, et tegevusabi, mis anti VFAB-le aktsionäride sissemaksetena ajavahemikul 2003–2010 (1. meede), on siseturuga kokkusobiv.

7.2. 2. MEEDE: VÄIDETAVALT VÄHENDATUD RENT, MIDA VFAB MAKSIS VÄSTERÅS FLYGFASTIGHETER AB-LE LENNUJAAMA TARISTU KASUTAMISE EEST

(178) Komisjon väitis menetluse algatamise otsuses, ([33]) et oli märke sellest, et rent võib jääda alla turumäära. Sellele viitas peamiselt ühes Västeråsi linna sisedokumendis esitatud sellekohane väide. Seejärel palus komisjon Rootsi ametiasutustel esitada nende märkide ja ka hinnangulisele turuhinnale vastava rendi kohta oma märkused. Olemasolevate märkide põhjal asus komisjon sellegipoolest esialgsele seisukohale, et rendiga anti VFAB-le eelis.

(179) Rootsi ja VFAB ei nõustunud väitega, et rent kehtestati ajavahemikul 2003–2010 mingil hetkel turu tasemest allpool. Vastates menetluse algatamise otsuses esitatud selgitamispalvele, väitsid nad, et Västeråsi linnanõukogu jaoks koostatud dokumendis sisalduv väide, millele menetluse algatamise otsuses viidatakse ja kus oletatakse, et rent jääb allapoole turu taset, ei tugine ühelegi näitajale või konkreetsele selgitusele, vaid on põhjendamata. Seepärast ei ole Rootsil ja VFAB-l võimalik selle sisu kommenteerida. Selle asemel väidavad nad, et ükskõik millisel turuhinnale vastava rendi hindamisel tuleks arvesse võtta asjaolu, et asjakohaste planeerimiseeskirjade alusel saab kasutada kõnealust kinnisvara vaid lennujaama tegevuse jaoks, ning kuna selle tegevuse kasumlikkus on väga väike, tundub praegune rent olevat vastavuses turutingimustega. Peale selle on rendilepingus ette nähtud, et uute investeeringute tegemise korral renti kohandatakse.

([31]) Allikas: www.transportstyrelsen.se.
([32]) Arlandal oli 2000. aastal 18 263 926 reisijat ja 2010. aastal 16 948 127 reisijat (allikas: www.transportstyrelsen.se).
([33]) Vt menetluse algatamise otsuse punktid 62 ja 62.

(180) Igal juhul väidavad Rootsi ja VFAB, et Västerås Flygfastigheter AB-l olid rendi kehtestamisel vabad käed ja et ta lähtus vaid ärilistest kaalutlustest ning et komisjon ei ole suutnud tõestada, et VFAB-le rendi kehtestamise otsus on seostatav riigiga.

(181) Komisjon võtab teadmiseks Rootsi ja VFAB väited selle kohta, et Västeråsi lennujaama tegevuse väike (õigupoolest negatiivne) kasumlikkus mõjutab seda, kui suurt renti saab küsida.

(182) Ükski muu kolmas isik ei ole selle kohta märkuseid esitanud. Ametliku uurimise käigus ei ole välja tulnud mingit teavet, mis võimaldaks põhjendada väidet, et VFAB makstud rent oli väiksem kui rent, mida oleks võinud nõuda sarnastel asjaoludel eraõiguslik maaomanik. Seega ei ole menetluse algatamise otsuses nimetatud väidet rohkem põhjendatud. Neil asjaoludel leiab komisjon, et esialgseid märke VFAB-le eelise andmise kohta ei kinnita ükski tõend. Komisjon ei saa järeldada riigiabi andmist põhjendamata väidete alusel.

(183) Seepärast leiab komisjon, et rent, mida VFAB maksis Västerås Flygfastigheter AB-le lennujaama taristu kasutamise eest (2. meede), ei kujuta endast riigiabi.

7.3. 3. MEEDE: TEGEVUSABI, MIDA ANTI KOHALIKE LENNUJAAMADE ABIKAVA ALUSEL AJAVAHEMIKUL 2001–2010

(184) Rootsi ametiasutused on esitanud selgitusi abi kohta, mida riik on uurimisega hõlmatud ajavahemikul, st aastatel 2001–2010, andnud kohalike lennujaamade abikava alusel. Seda abikava kohandati 2011. aastal ([34]).

(185) Ehkki abikava õiguslik alus on asjaomasel ajavahemikul mõnevõrra muutunud, on kava põhitunnused jäänud samaks. Alates 2007. aastast on abi õiguslik alus määrus (2006: 1577) riigile mittekuuluvatele lennujaamadele antava tegevusabi kohta. 2005. aastal oli abi kogueelarve 103 miljonit Rootsi krooni, mis jagati ära Rootsi 22 lennujaama vahel. Ajal, mil 40 % VFAB aktsiatest kuulus LFV Holdingu kaudu riigile, vähendati tegevusabi vastavalt 40 %.

(186) Abikava eesmärk on olnud edendada regionaalarengut ja piirkondade vahelisi ühendusvõimalusi, lähtudes valitsuse üldisest vastutusest riigi transpordivõrgu ja eeskätt lennutranspordi taristu eest.

(187) Rahastamiskõlblikud olid kõik regulaarlennuliiklusega lennujaamad, olenemata omandi vormist (ent abivajaduse hindamisel tuli arvesse võtta regionaalarengu eesmärke, mida hinnati kauguse järgi kolmest suurest riiklikust lennujaamast). Lennujaam kaotas oma õiguse abile siiski kohe, kui selle liiklus saavutas mahu (tavaliselt oli selleks kehtestatud 300 000 reisijat aastas), mille puhul leiti lennujaamal olevat head kasumlikkuse väljavaated. 1. jaanuaril 2007 vähendati rahastamiskõlblike lennujaamade hulka veelgi ja jäeti välja lennujaamad, kust jõuab ühissõiduki abil maad mööda Stockholmi kuni kahe tunniga.

(188) Mis puudutab abi osakaalu, siis lennujaamale antud abi ei tohtinud ületada tema tegevuskahjumit. Lisaks on Rootsi selgitanud, et esialgne kavatsus oli katta abiga keskmiselt 75 % tegevuskahjumist, kuid tegelikkuses ületas see harva 50 %.

(189) Viimane aasta, mil Västeråsi lennujaamale abikava alusel abi anti, oli 2006.

7.3.1. **Abi olemasolu**

(190) Rootsi tunnistab, et abikava kujutab endast riigiabi. Nagu ka menetluse algatamise otsuses, märgib komisjon, et ELi toimimise lepingu artikli 107 kriteeriumid on täidetud.

(191) Abikava rahastati selgelt riigi ressurssidest, sest raha tuli peamiselt üldeelarvest ja vähemal määral seadusega loodud keskse valitsusasutuse – tsiviillennundusameti – eelarvest. Samuti on abi seostatav riigiga, sest abikava haldasid järjestikku tsiviillennundusamet (1999–2005), tsiviillennundusasutus (2005–2010) ja selle õigusjärglane transpordiamet (alates 2010. aastast). Need on riigiasutused, mis on loodud ja mille tegevust reguleeritakse seaduse alusel.

([34]) Käesolevas otsuses vaadeldakse kuni 2010. aastani kohaldatud abikava.

(192) Abikavaga antakse abisaajatele selgelt eelis, sest nad vabastatakse tegevuskahjumist, mis neil tuleks oma majandustegevuse käigus muidu kanda. Riik ei eralda seda toetustena antavat abi väljavaatega saada oma vahenditelt tulu. See eelis on valikuline, sest see antakse vaid teatavatele lennujaamadele, mis ei kuulu keskvalitsusele ja mis vastavad teatavatele rahastamiskõlblikkuse kriteeriumidele. Viimaks võib see eelis kahjustada konkurentsi ja liikmesriikidevahelist kaubandust, sest liidu lennujaamad konkureerivad omavahel.

7.3.2. **Abi seaduslikkus**

(193) Vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikele 3 peab liikmesriik teatama kõikidest abi määramise või muutmise plaanidest ning ta ei tohi rakendada kavatsetud meetmeid enne, kui kõnealuse menetluse tulemusel on tehtud lõplik otsus.

(194) Kuna vahendid on juba eraldatud, leiab komisjon, et Rootsi ei ole kinni pidanud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud keelust. Kuna abikavast jäeti komisjonile teatamata, on see ebaseaduslik.

7.3.3. **Abi kokkusobivus siseturuga**

(195) Nagu on selgitatud põhjendustes 137–141, kohaldatakse 2014. aasta lennundussuuniste sätteid enne 4. aprilli 2014 lennujaamadele antud ebaseaduslikku tegevusabi käsitlevate menetluses olevate juhtumite suhtes.

(196) Abikava kujutab endast suuniste põhimõtete kohaselt tegevusabi, sest selle eesmärk oli just nimelt katta lennujaamade tegevuse rahastamisvajak, st lennujaamade tulude ja tegevuskulude vahe ([35]).

(197) Pealegi kehtestati käesoleva ametliku uurimisega hõlmatud abikava enne 4. aprilli 2014.

(198) Seepärast lähtub komisjon 3. meetme siseturuga kokkusobivuse hindamisel tegevusabi puhul kohaldatavatest 2014. aasta lennundussuuniste kokkusobivussätetest, mida on käsitletud üksikasjalikumalt põhjendustes 147–154.

7.3.3.1. *Panus täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisse*

(199) Abikava eesmärk on olnud edendada regionaalarengut ja piirkondadevahelisi ühendusvõimalusi, lähtudes valitsuse üldisest vastutusest riigi transpordivõrgu ja eeskätt lennutranspordi taristu eest.

(200) Kavaga viidi miinimumini dubleerimisrisk, võttes sihikule väikesed lennujaamad tagasihoidlike ühendusvõimalustega piirkondades. Peale selle jäeti kavast selgesõnaliselt välja lennujaamad, mis asuvad riigi suurimate lennujaamade (Arlanda, Landvetter ja Sturup) läheduses.

(201) Neil harvadel juhtudel, kui kaks abi saanud lennujaama võisid asuda teineteisele lähemal kui suuniste punktis 136 ette nähtud soovituslikud vahemaad, vähendasid dubleerimisriski ka riigi suurus, väike rahvastikutihedus ja sageli keerulised teeolud. Seepärast järeldab komisjon, et abikavaga anti panus täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisse.

7.3.3.2. *Vajadus riigi sekkumiseks*

(202) Nagu on selgitatud eespool, jäid lennujaamad ilma õigusest saada abikava alusel abi, kui neil leiti olevat mõistlikud väljavaated saavutada kasumlikkus, milleks oli tavaliselt ligikaudu 300 000 reisijat aastat. Selle konservatiivse käsitusviisiga seistakse hea selle eest, et abi antakse vaid siis, kui riigi sekkumine on vajalik lennujaama käigushoidmise tagamiseks.

(203) Komisjon leiab, et praegustes turutingimustes ei pruugi aastas kuni 200 000 reisijat teenindavad lennujaamad suuta katta suurt osa oma tegevuskuludest ning et aastas 200 000–700 000 reisijat teenindavad lennujaamad ei pruugi suuta katta märkimisväärset osa oma tegevuskuludest.

(204) Kohaldades neid kategooriaid abikavaga hõlmatud lennujaamade suhtes, märgib komisjon järgmist.

([35]) Nagu on määratletud 2014. aasta lennundussuuniste punktis 21.

(205) Valdav osa 3. meetme alusel abi saanud lennujaamadest on väga väikesed. Tõepoolest – ajavahemikul 1999–2007 mingil hetkel abi saanud 29st lennujaamast 24-l oli aastas vähem kui 200 000 reisijat. Neist 21-l oli alla 100 000 ja 16-l alla 50 000 reisija aastas.

(206) Vaid kolmel lennujaamal (Kristianstad, Västerås ja Växjö) oli kõnealusel ajavahemikul kõrghetkel üle 200 000, ent siiski alla 300 000 reisija (madalpunktis aga vastavalt 62 639, 107 565 ja 154 755 reisijat). Nagu on märgitud eespool, ei saanud Västerås pärast 2006. aastat 3. meetme alusel abi.

(207) Kahest ülejäänud lennujaamast oli asjaomasel ajavahemikul kõige suurem Skavsta (maksimaalselt 1 994 512 ja minimaalselt 240 233 reisijat). See lennujaam ei saanud siiski enam abi pärast 2004. aastat, mil lennujaam ületas esimest korda miljoni reisija piiri ([36]).Göteborg City Airport (maksimaalselt 743 892, minimaalselt 2 972 reisijat) sai abi üksnes 2003. aastal (304 095 reisijat) ja 2004. aastal (433 935 reisijat) ([37]).

(208) Komisjon leiab selle põhjal, et kohalike lennujaamade abikava alusel anti abi vaid siis, kui see oli vajalik ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks.

7.3.3.3. *Asjakohasus (2014. aasta suuniste punkt 120)*

(209) Tegevusabi on asjakohane vahend, mille abil lahendada abikavaga hõlmatud lennujaamade probleemid, st nende suutmatus rahastada oma tegevust.

7.3.3.4. *Ergutav mõju (2014. aasta lennundussuuniste punkt 124)*

(210) Nagu on näidatud eespool, on liikluse mahtu ja abikava rahastamiskõlblikkuse kriteeriume arvesse võttes väga ebatõenäoline, et abikavaga hõlmatud lennujaamad suudavad rahastada oma tegevust ise ja on sealjuures võimelised säilitama soovitud tasemel tegevuse ilma abita. Seepärast on kaval ergutav mõju.

7.3.3.5. *Proportsionaalsus (2014. aasta lennundussuuniste punkt 125)*

(211) Abi piirdus minimaalselt vajalikuga, sest see ei ületanud kunagi tegevuse rahastamisvajakut (ja moodustas vaid harva sellest enam kui 75 %).

7.3.3.6. *Põhjendamatute konkurentsimoonutuste vältimine (2014. aasta lennundussuuniste punkt 131)*

(212) 3. meetmega hõlmatud lennujaamad on üldjuhul väikesed või väga väikesed, nad on paisatud üle riigi ja nende teeninduspiirkonnad on Mandri-Euroopa mõistes suured.

(213) Nagu on näidatud eespool, on abikava põhimõtete kohaselt kõrvale jäetud lennujaamad, mis on riigi suurte lennujaamade (Stockholmis asuv Arlanda, Göteborgis asuv Landvetter ja Malmö lähistel asuv Skurup) lähedal, millega on välditud võimalikku kattumist.

(214) Ehkki üksikutel juhtudel võib mõnede abikavaga hõlmatud lennujaamade omavaheline vahemaa olla väiksem kui suuniste punktis 136 nimetatud soovituslik näitaja, tuletab komisjon meelde, et need lennujaamad on väga väikesed ja seepärast on konkurentsimoonutus tõenäoliselt väga piiratud.

7.3.4. **Järeldus**

(215) Eespool nimetatud põhjustel leiab komisjon, et kohalike lennujaamade abikava alusel aastatel 2000–2010 antud abi oli ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 kohaselt siseturuga kokkusobiv.

7.4. VÄIDETAV ABI RYANAIRILE JA AMSile

7.4.1. **Abi olemasolu**

7.4.1.1. *Majandustegevus ja ettevõtja mõiste*

(216) Lennutransporditeenuseid pakkudes viivad lennuettevõtjad ellu majandustegevust ja on seetõttu ettevõtjad ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Seega tuleb analüüsida, kas lennuettevõtjate ja kõnealuse lennujaama vahel sõlmitud lepingutega – kui need on seostatavad riigiga ja hõlmavad riigi ressursside ülekandmist – anti lennuettevõtjatele majanduslik eelis.

([36]) Skavsta reisijate arv kasvas 2003. aasta 980 000 reisijalt 2004. aastaks 1 350 000 reisijale. Allikas: Skavsta lennujaama veebisait aadressil http://www.skavsta.se/bulletin/3/kort-om-skavsta-passagerare.asp.

([37]) 2003. ja 2004. aasta reisijate arv pärineb veebisaidilt http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Statistik_och_analys/pass2004.pdf.

7.4.1.2. *Riigi ressursid ja seostatavus riigiga*

(217) Euroopa Kohus leiab eespool nimetatud Stardust Marine'i kohtuotsuses, et sellise eraõigusliku ettevõtja ressursid, kelle aktsiate enamusosalus kuulub riigile, kujutavad endast riigi ressursse.

(218) Mis puudutab riigiga seostatavust, siis Euroopa Kohus leiab Stardust Marine'i kohtuotsuses veel, et asjaolust, et riik või riiklik üksus on ettevõtja ainu- või enamusaktsionär, ei piisa järeldamaks, et kõnealuse ettevõtja poolne ressursside ülekandmine on seostatav ettevõtja avalik-õiguslike aktsionäridega. Euroopa Kohus on seda meelt, et isegi kui riik oli suuteline kontrollima riigi osalusega äriühingut ja kui tal oli valitsev mõju selle tegevuse üle, ei saa konkreetsel juhul automaatselt eeldada, et sellist kontrolli ka tegelikult teostati, sest see äriühing võib vähemal või suuremal määral olla iseseisev, olenevalt sõltumatuse määrast, mille riik on talle andnud.

(219) Euroopa Kohtu sõnul võib seostatavust riigiga järeldada järgmiste näitajate põhjal:

a) asjaolu, et kõnealune äriühing ei saanud vaidlustatud otsust vastu võtta ilma, et ta oleks arvestanud riigi ametiasutuste nõudmistega;

b) asjaolu, et äriühing pidi võtma arvesse valitsusasutuste antud juhiseid;

c) riigi osalusega äriühingu integreeritus riigiasutuste süsteemi;

d) riigi osalusega äriühingu tegevuse laad ja asjaolu, kas äriühing tegutseb turul tavapärastes konkurentsitingimustes kõrvuti eraõiguslike ettevõtjatega;

e) äriühingu õiguslik seisund;

f) riigiasutuste poolt äriühingu juhtimise üle teostatava kontrolli intensiivsus ning

g) kõik muud näitajad, mis konkreetse juhtumi puhul osutavad riigi ametiasutuste osalusele meetme vastuvõtmisel või sellele, et nende osalus ei ole ebatõenäoline, arvestades ka meetme rakendusala, sisu ja selles toodud tingimusi.

7.4.1.3. *Riigi ressursid*

(220) VFAB kuulus kogu käesoleva otsusega hõlmatud ajavahemikul täielikult riigile – selle omanikud olid Västeråsi linn või ühiselt Västeråsi linn ja LVF Holding, kes oli tsiviillennundusameti kui riigiasutuse tütarettevõtja. Võib eeldada, et riigil kui VFAB ainuaktsionäril oli VFAB juhatuse nimetamise kaudu VFAB üle täielik mõju ja ta kontrollis tema ressursse. Seega on iga VFAB ressurssidest antud eelis antud riigi ressurssidest.

7.4.1.4. *Seostatavus riigiga*

(221) Esiteks märgib komisjon, et VFAB enda määruste kohaselt on VFAB eesmärk rahuldada piirkonna lennutransporditeenuse vajadused kooskõlas kohalike haldusasutuste tegevuse suhtes kohaldatavate avaliku õiguse põhimõtetega. Seega viitab ettevõtja üldeesmärk üldist huvi pakkuvatele eesmärkidele, mille saavutamise poole püüdlevad tavaliselt riigiasutused, ning kohalike haldusasutuste suhtes kohaldatavatele konkreetsetele õigusnormidele. Peale selle on Västeråsi linn (koos LFV Holdinguga, kui too oli aktsionär) see, kes nimetab VFAB juhatuse ([38]).

(222) Lisaks tegi otsuse volitada VFAB tegevjuhti sõlmima Ryanairiga esialgne leping 2001. aastaks nõukogu, mis koosnes Västeråsi linna nimetatud tavaliikmetest ([39]).

(223) Samuti nõutakse ettevõtja põhikirjas, et ta peab esitama kõik olulised tegevust puudutavad otsused linnanõukogule, et see saaks nende kohta arvamust avaldada.

(224) Ametliku uurimise käigus esitatud dokumentide põhjal on selge, et Västeråsi linn on olnud otseselt seotud oluliste äriliste otsustega. Nii näitavad tõendid, et 2006. aastal, mil kulude katmise leping LFV Holdinguga oli iga hetk lõppemas, arutati linnanõukogus VFAB tulevast äristrateegiat ja tehti selge otsus strateegia kohta, mida ettevõtjal

([38]) Vt näiteks http://www.Västerås.se/politikdemokrati/stadensorganisation/bolag/Sidor/bolag.aspx.
([39]) 18. oktoobril 2000 toimunud VFAB juhatuse koosoleku protokoll.

tuleks kuni 2011. aastani järgida. Seega oli riigiasutus otseselt kaasatud lennujaama käitaja äristrateegia kavandamisse, mistõttu tuleb teda pidada seotuks otsustega, mille kõnealune käitaja tegi selle strateegia elluviimisel.

(225) Nende asjaolude põhjal ilmneb, et riiki tuleb pidada seotuks VFAB äriliste otsustega, kuivõrd tegemist on ettevõtjaga, kes ei saa kavandada oma turundusstrateegiat, võtmata arvesse riigiasutuste ametlikke või mitteametlikke juhiseid. Seepärast leiab komisjon – märkides, et Rootsi ei ole riigiga seostatavust vaidlustanud –, et 4. ja 5. meetme kohased ärikokkulepped Ryanairi ja AMSiga on seostatavad riigiga.

7.4.1.5. *Majanduslik eelis*

(226) Et hinnata, kas riigile kuuluva lennujaama ja lennuettevõtja vahel sõlmitud lepinguga antakse viimati nimetatule majanduslik eelis, tuleb analüüsida, kas see leping on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel lennujaama ja lennuettevõtja vahelise lepingu suhtes tuleb hinnata, kas turumajanduse tingimustes tegutsev kaalutlev ettevõtja oleks lepingu sõlmimise kuupäeval eeldanud, et kõnealune leping viib suurema kasumini, kui oleks saavutatud ilma lepinguta. Seda suuremat kasumit mõõdetakse kui erinevust lepinguga kaasneva eeldatava lisatulu (st lepingu sõlmimise korral teenitava tulu ja lepingu sõlmimata jätmise korral teenitava tulu vahe) ning lepinguga seoses tekkivate eeldatavate lisakulude (st lepingu sõlmimise korral tekkivate kulude ja lepingu sõlmimata jätmise korral tekkivate kulude vahe) vahel, kohaldades tekkivate rahavoogude suhtes asjakohast diskontomäära. Lennujaama ja -ettevõtjate vaheliste lepingute hindamisel võtab komisjon arvesse ka seda, mil määral võib hinnatavaid lepinguid pidada osaks lennujaama üldstrateegiast, mis peaks viima kasumlikkuseni vähemalt pikaajalises perspektiivis (2014. aasta lennundussuuniste punkt 66).

(227) Käesolevas analüüsis tuleb arvesse võtta kõiki tehinguga seonduvaid lisatulusid ja -kulusid. Eri elemente (lennujaamatasude puhul tehtavad allahindlused, turundustoetused, muud rahalised stiimulid) ei tohiks hinnata eraldi. Tõepoolest, Charleroi' kohtuotsuses on öeldud: „[…] erainvestori kriteeriumi kohaldamisel on oluline käsitleda äritehingut tervikuna, et teha kindlaks, kas riiklik üksus ja tema poolt kontrollitav üksus käitusid koosvõetuna kui turumajanduse tingimustes tegutsevad mõistlikud ettevõtjad. Vaidlusaluste meetmete hindamisel peab komisjon arvestama kõiki olulisi asjaolusid ja nende konteksti […]".

(228) Eeldatav lisatulu peab hõlmama eelkõige lennujaamatasudest saadavat tulu, mille juures võetakse arvesse allahindlusi, lepinguga eeldatavasti tekkivat lisaliiklust ning lisaliiklusega eeldatavasti kaasnevat lennundusega mitteseotud tulu. Eeldatavad lisakulud peavad kätkema eelkõige kõiki lisanduvaid tegevus- ja investeerimiskulusid, mis ei oleks ilma lepinguta tekkinud, samuti turundustoetuste ja muude rahaliste stiimulitega seotud kulusid.

(229) Samuti märgib komisjon sellega seoses, et hindade diferentseerimine (sh turundustoetuse ja muude stiimulite kehtestamine) on üldine äritava. Selline hindade diferentseerimise poliitika peaks aga olema äriliselt õigustatud.

Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamine kõnealuste lepingute, eeskätt Ryanairiga sõlmitud lepingute suhtes

(230) Et kohaldada käesoleva juhtumi puhul turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet, tasub kõigepealt hinnata järgmisi küsimusi.

a) Kas turunduslepingut ja lennujaamatasusid käsitlevaid lepinguid tuleks käsitleda turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel koos või, nagu on väitnud Ryanair ja AMS, eraldi?

b) Kas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel on asjakohane võrrelda ametliku uurimisega hõlmatud kokkuleppeid teistes lennujaamades kohaldatavate lennujaamatasudega?

(231) Komisjon käsitleb esmalt neid kaht küsimust ning seejärel kohaldab turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet 4. ja 5. meetme suhtes.

Turunduslepingute ja lennujaamatasusid käsitlevate lepingute ühine hindamine

(232) Komisjon leiab, et neid kahte käesoleva juhtumi puhul ametliku uurimisega hõlmatud meedet, nimelt lennujaamateenuse lepingut ja turunduslepinguid, tuleks hinnata ühe meetmena. Seda käsitusviisi tuleks rakendada ühelt poolt VFAB ja Ryanairi vahelise lennujaamateenuste lepingu ning teiselt poolt VFAB ja Ryanairi ning VFAB ja AMSi vaheliste turunduslepingute suhtes. Ryanair ei vaidle vastu, et turunduslepingut, mis sõlmiti otse Ryanairi ja VFAB vahel, tuleks hinnata koos lennujaamatasusid käsitleva lepinguga. On tõsi, et need kaks lepingut üheskoos reguleerivad VFAB ja Ryanairi vahelisi ärisuhteid. Komisjoni meelest on alljärgnevatel põhjustel sama lugu AMSiga sõlmitud turunduslepinguga.

(233) Mitu märki viitab sellele, et neid lepinguid tuleks hinnata ühe meetmena, sest need on sõlmitud ühe ja sama tehingu raames.

(234) Esiteks on AMS Ryanairi 100 % tütarettevõtja. Turunduslepingule kirjutas AMSi nimel alla Edward Wilson, kes oli tollal direktor AMSis ja samal ajal direktor Ryanairis. Riigiabieeskirjade kohaldamisel käsitatakse AMSi ja Ryanairi ühe ettevõtjana – AMS tegutseb vahendajana Ryanairi huvides ja kontrolli all. Kõnealuste lepingute puhul võib seda järeldada ka turunduslepingu preambulis öeldust: „[…] www.ryanair.com, Iiri odavlennuettevõtja Ryanairi veebisait.”

(235) Lisaks on need turunduslepingud, mis sõlmiti nime poolest küll VFAB ja AMSi vahel, 2005. aasta lepingu ehk VFAB ja Ryanairi 31. jaanuari 2005. aasta lennujaamatasude lepingu kaaskirjad. See näitab selgelt, et kumbki pool ei hoidnud lennujaamateenuse lepinguid ja turundusteenuste lepingut üksteisest lahus, vaid pidas neid ühe ärikokkuleppe osaks (komisjon märgib ka seda, et ehkki kaks 1. augusti kaaskirja koostati nime poolest VFAB ja AMSi vahel, on neile alla kirjutatud hoopis Ryanair Ltd nimel).

(236) Teiseks on 2010. aastal AMSiga sõlmitud turunduslepingu esimeses osas „Lepingu eesmärk” öeldud, et leping on „[…]”. Selle sõnastusega luuakse ühemõtteline ja otsene seos teenustelepingu ning selle turunduslepingu vahel selles mõttes, et üht ei oleks sõlmitud ilma teiseta. Turundusleping põhineb lennujaamateenuste lepingu sõlmimisel ja Ryanairi pakutavatel teenustel. Preambulis on tõepoolest öeldud, et VFAB-l on kavas keskenduda Ryanairi reisijatele, et edendada piirkonnas turismi ja ärivõimalusi.

(237) Kolmandaks on turunduslepingu preambulis öeldud, et VFAB on otsustanud aktiivselt reklaamida Västmanlandi ja Västeråsi rahvusvaheliste lennureisijate puhkuse sihtkohana ja samuti atraktiivse ettevõtluskeskusena. See on märk sellest, et turunduslepingu sõlmimise esmane ja konkreetne eesmärk oli propageerida Ryanairi võimalike klientide seas just Västeråsi lennujaama (ja seda ümbritsevat Västmanlandi piirkonda).

(238) Kokkuvõttes on VFAB ja AMSi vahel sõlmitud turundusteenuste leping lahutamatult seotud Ryanairi ja VFAB vahel sõlmitud lennujaamateenuse lepingutega. Ülaltoodud kaalutlused näitavad, et ilma lennujaamateenuse lepinguteta ei oleks turunduslepinguid sõlmitud. Turunduslepingus on ka selgelt öeldud, et leping põhineb Ryanairi teenusel liinil Västerås–London ning et peamiselt on lepingus kavandatud selle liini edendamiseks mõeldud turundusteenused.

(239) Neil põhjustel peab komisjon asjakohaseks analüüsida VFAB ja Ryanairi lennujaamateenuse lepinguid ning 1. ja 17. augusti 2010. aasta turunduslepingut koos, et määrata kindlaks, kas nende lepingute puhul on tegemist riigiabimeetmega.

Västeråsi lennujaama võrreldavus teiste Euroopa lennujaamadega

(240) Rootsi, nagu ka Ryanair, on väitnud, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte järgimise hindamisel tuleks võrrelda ühelt poolt VFAB ning teiselt poolt Ryanairi ja AMSi vahel sõlmitud ärikokkulepete tingimusi teiste lennujaamade võrreldavate lepingute tingimustega.

(241) Uute lennundussuuniste kohaselt võib turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel konkreetset lennujaama kasutavale lennuettevõtjale antud abi olemasolu põhimõtteliselt välistada, kui lennujaamateenuste eest küsitav hind vastab turuhinnale või kui eelanalüüsi tulemusel saab näidata, et lennujaama ja lennuettevõtja suhte kaudu suureneb lennujaama kasum pidevalt. Mis puudutab esimest tingimust (võrdlus turuhinnaga), siis komisjon kahtleb, kas praegusel hetkel on võimalik määrata lennujaamade pakutavate teenuste tegeliku turuhinna väljaselgitamiseks asjakohast võrdlusalust. Seepärast peab komisjon praegu lennujaamade poolt konkreetsete lennuettevõtjatega sõlmitud lepingute hindamisel kõige sobivamaks kriteeriumiks kasumlikkuse suurenemise eelanalüüse.

(242) Tuleks märkida, et üldjuhul võib olla abi turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisest, mille puhul lähtutakse teistel sarnastel turgudel kehtivast keskmisest hinnast, kui see hind on võimalik mõistlikult kindlaks teha või tuletada teistest turunäitajatest. Lennujaamateenuste puhul ei ole see meetod siiski nii asjakohane, sest kulude ja tulude struktuur on lennujaamati enamasti väga erinev. Põhjuseks on see, et kulud ja tulud sõltuvad lennujaama arengutasemest; lennujaama kasutavate lennuettevõtjate arvust; lennujaama läbilaskevõimest, mis väljendub reisijate arvus; taristu seisukorrast ja sellega seotud investeeringutest; õigusraamistikust, mis võib liikmesriigiti erineda, ning mis tahes võlgadest või kohustustest, mis lennujaamal on tekkinud.

(243) Lisaks, nagu on näha käesoleva juhtumi puhul, ei põhine lennujaamade ja lennuettevõtjate vahelised äritavad alati üksnes avaldatud tasumääradel. Pigem on need ärisuhted väga mitmekesised. Need hõlmavad reisijateliiklusega ning mis tahes äri- ja finantskohustusega seotud riskide jagamist, standardseid stiimulite pakkumise skeeme ja muudatusi riskide hajutamises lepingute kehtivuse ajal. Seepärast ei saa pelgalt edasi-tagasi lennu hinda või hinda reisija kohta aluseks võttes üht tehingut teisega tegelikult võrrelda.

(244) Lõpetuseks – isegi kui usaldusväärse analüüsi põhjal on võimalik kindlaks teha, et käesoleva hindamise käigus käsitletavate eri tehingutega seotud hinnad on võrreldava tehinguvalimi põhjal kindlaks tehtud turuhindadega võrdsed või neist kõrgemad, ei saa komisjon sellest järeldada, et need tehingud vastavad turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile, kui peaks ilmema, et lennujaama käitaja eeldas nende hindade kehtestamisel saadavast lisatulust suuremate lisakulude tekkimist. Turumajanduse tingimustes tegutseval ettevõtjal ei ole mingit stiimulit pakkuda kaupu või teenuseid turuhinnaga võrreldava hinnaga, kui selle tagajärjeks on kahjumi suurenemine.

(245) Sellistel asjaoludel leiab komisjon, et kogu kättesaadavat teavet arvesse võttes on kasumlikkuse suurenemise eelanalüüs parim meetod, mille abil hinnata, kas VFAB ja Ryanairi vaheliste ärisuhetega anti Ryanairile ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses eelis.

7.4.1.6. *Lisakulude ja -tulude hindamine*

(246) Et hinnata, kas leping, mille lennujaam on lennuettevõtjaga sõlminud, vastab turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile, tuleks arvesse võtta lennuettevõtja tegevusest tulenevat prognoositavat lennundusega mitteseotud tulu ning lennujaamatasusid, millest on maha arvatud mis tahes allahindlused, turundustoetus või stiimulite pakkumise skeemid. Samamoodi tuleks arvesse võtta kõiki prognoositavaid lisakulusid, mis tekivad lennujaama käitajal seoses lennuettevõtja tegevusega lennujaamas. Sellised lisakulud võivad hõlmata kõiki kulu- ja investeeringuliike, nagu täiendavad personali-, varustuse- ja investeerimiskulud, mis tulenevad lennuettevõtja tegevusest lennujaamas. Kui näiteks lennujaam peab laienema või ehitama uue terminali või muid rajatisi peamiselt selleks, et rahuldada konkreetse lennuettevõtja vajadusi, tuleks sellist kulu lisakulude arvutamisel arvesse võtta. Seevastu tuleks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise hindamisel välja jätta kulud, mis tekivad lennujaamal igal juhul, sõltumata lennuettevõtjaga sõlmitud kokkuleppest.

(247) Et välistada lennujaama käitajale antud ja siseturuga kokkusobivast abist tuleneva eelise üleandmine konkreetsele lennuettevõtjale, peab lennujaama taristu olema avatud kõikidele lennuettevõtjatele, mitte olema mõeldud kasutamiseks ühele konkreetsele lennuettevõtjale.

(248) Seda arvesse võttes hindab komisjon, kas VFAB ja Ryanairi vahelised kokkulepped, sh turunduslepingud AMSiga, suurendavad lennujaama kasumit. Selle hindamise käigus tuleb arvesse võtta lennujaama olukorda ajal, mil lepingud Ryanairiga sõlmiti, ja tollaseid prognoose äritegevuse arengu kohta.

(249) Västeråsi lennujaam kannatas 2001. aastal märkimisväärse alakasutuse all. 1990. aastatel oli lennujaam lähtunud ärimudelist, kus traditsioonilised lennuettevõtjad, peamiselt SAS, tagasid regulaarühenduse riigis asuvate ja üksikute välismaal asuvate sihtkohtadega (peamiselt Oslo ja Kopenhaagen). See oli meelt mööda Västeråsi piirkonnast pärit ärireisijatele, kes väärtustasid kiiret ühendust, ent olid hinna suhtes võrdlemisi vähetundlikud. Näiteks 1999. ja 2000. aastal lendas SAS iga päev neli korda Kopenhaagenisse ning Skyways iga päev kolm korda Göteborgi, kolm korda Malmösse ja kaks korda Kopenhaagenisse.

(250) See ärimudel varises kokku 2000. aastate alguses, mil ettevõtjad muutusid hinnateadlikumaks. Olukorda raskendas veelgi õhu kaudu reisimise vähenemine, mis järgnes 11. septembri 2001. aasta terrorirünnakutele. SAS lõpetas Västeråsist lendude tegemise 2002. aastal sootuks ja Skyways, kes võttis üle mõned SASi liinid, lahkus Västeråsist 2004. aastal. Nagu on näha eespool esitatud tabelist 1, on traditsiooniliste lennuettevõtjate tegevus olnud Västeråsi lennujaamas pärast seda väga piiratud.

(251) Västeråsi lennujaam seisis seega 2001. aastal silmitsi tõsiasjaga, et lennujaama traditsioonilistest lennuettevõtjatest kliendid kaaluvad oma tegevuse vähendamist lennujaamas ega soovi sõlmida ühtki pikaajalist kokkulepet, mis oleks toonud lennujaamale stabiilse pikaajalise tulu.

(252) 2001. aastal oli Västeråsi lennujaama kasutusmäär väga madal. Suurim läbilaskevõime oli hinnangute kohaselt 950 000 lahkuvat reisijat aastas, tegelik reisijate arv oli aga 93 487, st alla 10 %.

(253) Samal ajal olid lennujaamal suured püsikulud, millest lõviosa oli Rootsi esitatud näitajate kohaselt seostatav lennuettevõtjatega mitteseotud tegevusega, mis moodustas aastatel 2000–2010 lennujaamas toimunud liiklusest 72–92 % ([40]). Seevastu kommertslennuettevõtjate tegevus oli lennujaama kasumlikkust alati suurendanud.

(254) Loogiline samm oli kaaluda odavlennuettevõtjate tegevuse arendamist lennujaamas. Vastavalt prognoosidele, mille Rootsi ettevõtlusministeerium esitas 1999. aastal aruandes Västeråsi lennujaama väljavaadete kohta, ([41]) pidi odavlennuettevõtjate turuosa kasvama Euroopas reisijate hulga poolest 3 %lt 12 %le – seda eeldatavat arengut peeti eriti oluliseks laiemas Stockholmi piirkonnas, mis paistab silma oma elanike sagedase reisimise poolest. Ka teised lennujaamad, nt Skavsta, andsid olukorrale sama hinnangu ja muutsid samamoodi oma ärimudeleid.

(255) Just sellistes oludes otsustas VFAB sõlmida lepingud Ryanairiga, mis oli vastupidiselt SASile ja teistele traditsioonilistele lennuettevõtjatele, kes vähendasid oma tegevust lennujaamas, valmis sõlmima pikaajalisi lepingulisi suhteid ja tagama reisijate miinimumarvu, mis suurendab lennujaama kasumlikkust. Komisjon leiab, et eraõiguslik lennujaama käitaja oleks järginud samas olukorras tõenäoliselt sama strateegiat kui VFAB, sest see tundus olevat ainus mõistlik viis, kuidas suurendada lennujaamas liiklust ja sellega lennujaama teenitavat tulu.

(256) Ryanair esitas sellega seoses konsultatsioonifirmalt Oxera tellitud aruande, milles hinnatakse VFAB ja Ryanairi kokkulepete eeldatavat kasumlikkust.

(257) Aruandes uuritakse VFAB ja Ryanairi vaheliste 2001., 2003. ja 2005. aasta lepingute ning VFAB ja AMSi vahelise turundusteenuse lepingu eeldatavat kasumlikkust. Eeldatavat kasumlikkust hinnati iga lepingu sõlmimise päeva seisuga – lepingu tulemusel VFAB-le tekkivat eeldatavat lisatulu võrreldi lepingu tõttu VFAB-le kaasnevate eeldatavate lisakuludega. Hindamise käigus võeti arvesse ka lennujaamateenuse lepingute ja turunduslepingute kasumlikkuse ühise hindamise mõju, mis on komisjoni meelest põhjendustes 232–239 nimetatud põhjustel õige käsitusviis.

(258) Oxera hinnangu aluseks on dokumendid ja andmed, mis olid kättesaadavad lepingute üle läbirääkimiste pidamise ajal. Nende põhjal esitatakse oletused selle kohta, millised võisid olla mõistlikud eeldused lepingute allkirjastamise hetkel. Analüüs rajaneb prognoosidel, mis hõlmavad mitut näitajat: reisijateveo kogumaht Västeråsi lennujaamas

([40]) Mõõdetuna lendude arvuna, Transportstyrelsenilt saadud andmed, kellele oli need esitanud VFAB.
([41]) Luftfartsverket Km/DL 69.245, 15. jaanuar 2000.

(aluseks enne iga lepingu sõlmimist registreeritud kogumaht, kohandatuna vastavalt Euroopa lennuliikluse eeldatavale kasvule), Ryanairi reisijateveo maht (aluseks andmed Ryanairi tulemuste kohta iga lepingu sõlmimisele eelnenud ajal), lennundusega seotud tulu (aluseks lepingutes kokku lepitud tasu ja prognoosid reisijate arvu kohta), lennundusega mitteseotud tulu (aluseks andmed tulemuste kohta iga lepingu sõlmimisele eelnenud ajal), lisanduvad tegevuskulud (aluseks VFAB eelnevad hinnangud), lisanduvad turundus- ja investeerimiskulud (ulatuses, milles eeldati, et viimased makstakse lennuettevõtjatega sõlmitavate ärikokkulepete kaudu tagasi). Nende eelduste usaldusväärsuse kontrollimiseks on VFAB esitanud andmed lennundusega seotud tulu, lennundusega mitteseotud tulu, tegevuskulude ja kapitalikulude kohta ajavahemikul 2000–2010.

(259) Prognooside tundlikkust on kontrollitud mitmel viisil, et näha, kuidas teatavad negatiivsed tegurid kokkulepete kasumlikkust mõjutavad. Põhistsenaariumi, mis tugineb põhjenduses 258 nimetatud eeldustele, on kontrollitud järgmiste tegurite suhtes: i) 10 % diskontomäär nüüdispuhasväärtuse arvutamisel komisjoni viitemäärade teatises sätestatud määrade asemel; ii) reisijateveo maht (Ryanairi ja lennujaama oma), mis põhineb tegelikel tulemustel, mitte eeldustel; iii) lisanduvad tegevuskulud hinnatuna regressioonanalüüsi abil, mille käigus kontrollitakse ja parandatakse hinnanguid vastavalt sellele, milline on reisijate arvu muutumise tegelik mõju lennujaama tegevuskuludele.

(260) Hindamise tulemusena leiti, et kõiki lepinguid peeti nende sõlmimise ajal eeldatavasti kasumlikuks. Isegi kõikide nn stressistsenaariumide puhul (st tundlikkuse kontrollimisel) oli iga lepingu nüüdispuhasväärtus positiivne. Nii oli see näitaja kõige negatiivsema stsenaariumi puhul 2001. aasta lepingu kohaselt 5,8 miljonit Rootsi krooni, 2003. aasta lepingu järgi 8,7 miljonit Rootsi krooni, 2005. aasta lepingu alusel (koos 2008. turunduslepinguga) 15,87 miljonit Rootsi krooni ja 2010. aasta turunduslepingu korral 9,9 miljonit Rootsi krooni. Kõikide lepingute nüüdispuhasväärtuse ühine hindamine näitab, et põhistsenaariumi korral oleks see näitaja kokku 22,2 miljonit Rootsi krooni ja kõige negatiivsema stsenaariumi korral 13,7 miljonit Rootsi krooni.

(261) Hindamisel järeldati seega, et eelanalüüsi põhjal on käesoleva uurimisega hõlmatud eri lepingute eeldatav kasumlikkus positiivne isegi konservatiivsete eelduste korral.

(262) Komisjon leiab, et see hinnang, mida ei lükka ümber ükski ametliku uurimise käigus esitatud tõend, on usutav ja toetab järeldust, et turumajanduse tingimustes tegutsev investor oleks sõlminud samadel asjaoludel tõenäoliselt sarnased lepingud.

(263) Peale selle märgib komisjon, et Rootsi on esitanud tagantjärele üksikasjaliku finantsteabe, millest on muu hulgas näha, millised olid ametliku uurimisega hõlmatud ajavahemikul Ryanairi ja kõigi teiste Västeråsi lennujaamas tegutsenud lennuettevõtjate lisakulud ja -tulud. See teave on kokku võetud tabelis 6 (kus kõik Ryanairi ja AMSiga sõlmitud turunduslepingutega kaasnevad kulud on liigitatud Ryanairiga seotud tegevuskuludeks). Komisjon märgib, et need andmed, mis põhinevad küll tagantjärele esitatud teabel, kinnitavad eelhindamise järeldust, et kokkulepped Ryanairiga suurendavad Västeråsi lennujaama kasumlikkust.

Tabel 6

Lennuettevõtjatega seotud lisakulud ja -tulud Västeråsi lennujaamas. Kõik summad on eurodes

Aasta	Kogutulu (nii lennundusega seotud kui ka mitteseotud tulu) lennuettevõtja kohta			Konkreetsete lennuettevõtjatega seotud tegevuskulud [1]			Lisakasum	
	Ettevõtja A SAS	Ettevõtja B Ryanair	Ettevõtja C Muu	Ettevõtja A SAS	Ettevõtja B Ryanair	Ettevõtja C Muu	Ryanair	Kõik ettevõtjad
2001	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Aasta	Kogutulu (nii lennundusega seotud kui ka mitteseotud tulu) lennuettevõtja kohta			Konkreetsete lennuettevõtjatega seotud tegevuskulud [1]			Lisakasum	
	Ettevõtja A SAS	Ettevõtja B Ryanair	Ettevõtja C Muu	Ettevõtja A SAS	Ettevõtja B Ryanair	Ettevõtja C Muu	Ryanair	Kõik ettevõtjad
2003	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[1] Kõik Ryanairi ja AMSiga sõlmitud turunduslepingute alusel tasutud kulud on liigitatud Ryanairiga seotud tegevuskuludeks.

(264) Mis puudutab eeldusi, millest lähtuti VFAB ja Ryanairi vaheliste lepingute sõlmimise ajal, siis Rootsi on selgitanud, et ehkki ametlik ja põhjalik äriplaan puudus, oli VFAB-le selles kontekstis selge, et lepingud suurendavad kasumit. Kuna lennujaam oli alakasutatud, võis oodata, et Ryanairi tegevusest tulenevad lisakulud on võrdlemisi piiratud.

(265) Rootsi sõnul eeldati, et 2001. aasta lepingu alusel kokku lepitud lennujaamatasud ja lennundusega mitteseotud tulu katavad lepingust tulenevad lisakulud ja toovad VFAB-le aastas […] Rootsi krooni kasumit.

(266) 2003. aasta lepingu sõlmimise ajal sai VFAB tugineda Ryanairi 2001.–2002. aasta tegevuse tegelikele finantstulemustele, mis kinnitasid 2001. aastal tehtud eelhindamise järeldust, et kokkulepe suurendab kasumit. VFAB hindas tollaste teadmiste põhjal, et 2003. aasta lepingu kohaste muudatustega kaetakse Ryanairi kokkulepetest tulenevad lisakulud ja tuuakse VFAB-le aastas […] Rootsi krooni kasumit. 2005. aasta lepingu sõlmimise ajal sai VFAB tugineda Ryanairi 2001.–2004. aastal lennujaamas ellu viidud tegevuse tegelikele tulemustele. See tegevus oli suurendanud pidevalt lennujaama kasumit. VFAB tollase hinnangu kohaselt pidid lennujaamatasud koos lepingust tuleneva lennundusega mitteseotud tuluga katma Ryanairi tegevusest tekkivad kulud ja andma alates 2007. aastast lennujaamale aastas […] Rootsi krooni kasumit.

(267) Seoses LFV Holdingu taandumisega VFABst 2006. aastal vaatas Västeråsi linn läbi lennujaama ärilised väljavaated, et teha ainsa allesjäänud aktsionärina otsus lennujaama tulevase strateegia kohta (nagu on märgitud põhjenduses 224). Linn kaalus mitut stsenaariumi, eelkõige a) tegevuse jätkamist tavapärasel moel, st olemasoleva äristrateegia ja muutmata kulustruktuuridega, ning b) lennujaama tegevuse jätkamist samas ulatuses ja samal kursil (säilitades Ryanairi tegevuse), püüdes samal ajal kooskõlas nn lennujaama põhimudeliga personalikulusid vähendada. See hindamine näitas, et stsenaarium b – tegevuse jätkamine olemasolevatel ärilistel põhimõtetel, sh säilitades Ryanairiga sõlmitud kokkulepped, püüdes samal ajal vähendada personalikulusid – oleks rahaliselt kõige kasulikum, sest võrreldes teiste kaalutud valikuvõimalustega väheneks sellega linnale tekkiv kahjum. Seega kinnitas see analüüs hinnangut, et kokkulepped Ryanairiga (sh turunduslepingud) olid majanduslikult mõistlikud.

(268) Lennujaama ja -ettevõtjate vaheliste lepingute hindamisel peaks komisjon arvesse võtma ka seda, mil määral võib hinnatavaid lepinguid pidada osaks lennujaama üldstrateegiast, mis peaks viima vähemalt pikaajalises perspektiivis kasumlikkuseni. Sellega seoses peab komisjon arvesse võtma kättesaadavaid faktilisi tõendeid ja arengut, mida oli mõistlik eeldada ajal, mil lepingud sõlmiti, eeskätt turul valitsevaid tingimusi (iseäranis lennutransporditurru liberaliseerimisest tingitud muudatusi turul), odavlennuettevõtjate ja teiste otselende sooritavate lennuettevõtjate turuletulekut ja arengut, muutusi lennujaamasektori organisatsioonilises ja majanduslikus ülesehituses ning lennujaamade funktsioonide mitmekesisuse ja keerukuse astet, lennuettevõtjate ja lennujaamade vahelise konkurentsi tihenemist ning ebakindlat majanduskeskkonda, mis on tingitud turul valitsevate tingimuste muutumisest, või mis tahes muud ebakindlust majanduskeskkonnas. Komisjon märgib, et nagu on kirjeldatud põhjendustes 249–255, panid mitu põhjust (nagu traditsiooniliste lennuettevõtjate tegevuse lõpetamine lennujaamas ja väljavaade sõlmida äriliselt paindlike odavlennuettevõtjatega kasumit suurendavad pikaajalised lepingud, millega tagatakse kindel arv reisijaid) Västeråsi lennujaama otsustama, et VFAB kasumlikkust suurendavate ärikokkulepete sõlmimine Ryanairiga on vajalik samm strateegias, mille eesmärk on tagada lennujaama tulevane elujõulisus ja kasumlikkus.

(269) Veel märgib komisjon, et Västeråsi lennujaama taristu on avatud kõikidele lennuettevõtjatele, mitte ei ole mõeldud kasutamiseks mingile kindlale lennuettevõtjale. Samuti märgib komisjon, et lennuettevõtjate tegevus Västeråsi lennujaamas on suurendanud kasumit kogu käesoleva otsusega hõlmatud ajavahemikul, nagu on näidatud tabelis 6.

(270) Nende kaalutluste valguses ja tunnistades, et Ryanairiga sõlmitud kokkulepetest tulenevast tegevusest võis oodata lisatulu, on komisjon nõus, et VFAB toimis nagu turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja, kui ta sõlmis lennujaamatasude lepingud Ryanairiga (4. meede) ning turunduslepingud Ryanairi ja AMSiga (5. meede). Seepärast ei antud kõnealuste meetmetega Ryanairile ja AMSile mingit majanduslikku eelist.

8. **JÄRELDUS**

(271) Komisjon leiab, et Rootsi on ebaseaduslikult rakendanud aktsionäride sissemakseid, mis tehti VFABsse ajavahemikul 2003–2010, rikkudes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3. Siiski väidab komisjon, et see riigiabi on vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile c siseturuga kokkusobiv.

(272) Komisjon nendib, et rent, mida VFAB maksis Västerås Flygfastigheter AB-le (2. meede), ei kujuta endast riigiabi.

(273) Komisjon leiab, et Rootsi rakendas ajavahemikul 2001–2010 ebaseaduslikult kohalike lennujaamade abikava (3. meede), rikkudes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3. Teisalt täheldab komisjon, et see abikava on vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile c siseturuga kokkusobiv.

(274) Komisjon kinnitab, et ühelt poolt VFAB ning teiselt poolt Ryanairi ja AMSi vahel sõlmitud ärilised kokkulepped (4. ja 5. meede) ei kujuta endast riigiabi,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE.

Artikkel 1

Riigiabi, mida Rootsi andis ajavahemikul 2003–2010 VFABsse tehtud aktsionäride sissemaksetena (1. meede), on siseturuga kokkusobiv vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõikele 1.

Artikkel 2

Riigiabikava, mida Rootsi rakendas ajavahemikul 2001–2010 VFAB-le ja teistele lennujaamadele tegevusabi andmisega kohalike lennujaamade abikava alusel (3. meede), on siseturuga kokkusobiv vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõikele 1.

Artikkel 3

Rent, mida VFAB maksis Västerås Flygfastigheter AB-le ajavahemikul 2003–2010 (2. meede), ei kujuta endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 4

Lennujaamatasud, mida VFAB kohaldas Ryanairi suhtes ajavahemikul 2001–2010 (4. meede), ei kujuta endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 5

Turundustoetus, mida VFAB andis Ryanairile ja AMSile 2001., 2008. ja 2010. aastal (5. meede), ei kujuta endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 6

Käesolev otsus on adresseeritud Rootsi Kuningriigile.

Brüssel, 1. oktoober 2014

Komisjoni nimel

asepresident

Joaquín ALMUNIA