HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2015/1344 HATÁROZATA

(2014. október 1.)

a Västerås Airport és a Ryanair Ltd számára nyújtott SA.18857 (2012/C, korábbi 2011/NN) számú állítólagos állami támogatásról

(az értesítés a C(2014) 6832. számú dokumentummal történt)

(Csak a svéd nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően felhívta az érdekelteket észrevételeik megtételére ([1]), és tekintettel ezekre az észrevételekre,

Mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

(1) A Bizottság 2012. január 25-i levelében tájékoztatta Svédországot arról a határozatáról, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást indít a svéd hatóságok által a Västerås repülőtér és a Ryanair Ltd. tekintetében hozott egyes intézkedések kapcsán.

(2) Számos emlékeztetőt és a válaszadási határidő meghosszabbítását követően a svéd hatóságok 2012. május 16-án megküldték észrevételeiket az eljárás megindításáról szóló határozat tárgyában. 2012. november 12-én, 2014. március 5-én és 2014. május 14-én további észrevételeket tettek.

(3) 2012. május 13-án kelt levelében a Ryanair benyújtotta az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit. 2012. július 25-én a Bizottság továbbította a svéd hatóságok részére ezen észrevételek nyilvános változatát.

(4) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([2]). A Bizottság felkérte az érdekelt feleket az intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeik megtételére.

(5) 2012. július 16-án a Bizottság három beadványt kapott a harmadik feleknek szóló azon felhívására válaszul, hogy tegyék meg észrevételeiket a szóban forgó intézkedésekkel kapcsolatban. A beadványokat a Västerås Flygplats AB (a továbbiakban: VFAB), a Ryanair, valamint a Ryanair leányvállalata, az Airport Marketing Services (a továbbiakban: AMS) nyújtotta be. A Ryanair és az AMS további észrevételeket is tett, amelyek 2012. július 20-án, 23-án és 24-én érkeztek be a Bizottsághoz.

(6) 2012. szeptember 5-i levelében a Bizottság továbbította a VFAB, a Ryanair és az AMS beadványait a svéd hatóságok számára, hogy tegyenek azokra észrevételt. A svéd hatóságok 2012. október 5-én küldték el válaszukat.

(7) A Ryanair és az AMS 2013. április 10-én további észrevételeket tett. Ezeket 2013. május 3-án továbbították észrevételezésre Svédország számára. Svédország 2013. május 17-én adott választ, amelyben nem tett észrevételt.

([1]) HL C 172., 2012.6.16., 27. o.
([2]) Lásd az 1. lábjegyzetet.

(8) 2013. december 20-án a Ryanair észrevételeket nyújtott be. Ezeket 2014. január 8-án továbbították észrevételezésre Svédország számára. Svédország 2014. február 4-én adott választ, amelyben nem tett észrevételt.

(9) 2014. január 24-én, 27-én és 31-én, február 7-én és szeptember 2-án a Ryanair további észrevételeket tett. Ezeket a beadványokat szintén továbbították Svédország számára, amely nem tett észrevételt.

(10) 2014. február 24-i levelében a Bizottság tájékoztatta Svédországot, a VFAB-t, a Ryanairt, az AMS-t és a panaszos Scandinavian Airlines Systemet (a továbbiakban: SAS) a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló uniós iránymutatás (a továbbiakban: a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás) ([3]) elfogadásáról, valamint arról, hogy az iránymutatást az Európai Unió Hivatalos Lapjában való közzétételétől számítva kell alkalmazni a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező intézkedésekre, és felhívta a címzetteket, hogy tegyék meg észrevételeiket.

(11) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatást 2014. április 4-én tették közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([4]). Ez az iránymutatás a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások (a továbbiakban: 2005. évi légi közlekedési iránymutatás) ([5]) helyébe lépett az említett időponttól ([6]).

(12) 2014. április 15-én a Bizottság felhívást tett közzé az Európai Unió Hivatalos Lapjában, amelyben felkérte a tagállamokat és az érdekelt feleket, hogy a közzététel napjától számított egy hónapon belül tegyék meg észrevételeiket a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásnak az adott ügyre történő alkalmazásáról ([7]). A svéd hatóságok 2014. május 14-én nyújtották be észrevételeiket. Az érdekelt felektől nem érkezett észrevétel a Bizottsághoz.

2. A VIZSGÁLAT ÉS AZ INTÉZKEDÉSEK HÁTTERE

2.1. A VÄSTERÅS REPÜLŐTÉR

(13) A Västerås repülőtér Stockholmtól megközelítőleg 100 km-re nyugatra található kis repülőtér. A repülőtér eredetileg katonai repülőtérként működött 1930-tól, de a légierő 1983-ban felszámolta ottani bázisát. A repülőtér 1976 óta a polgári légi közlekedés előtt is áll nyitva áll.

(14) A 2000–2010 közötti évek vonatkozásában a Västerås repülőtér polgári légiutas-forgalmi műveletei az alábbiak szerint foglalhatók össze:

1. táblázat

Az utasok száma és az aktív légitársaságok a Västerås repülőtéren 2000 és 2010 között

Év	Leszállások száma	Utasok száma	A repülőtéren működő légitársaságok
2000	12 450	113 626	European Executive Express, SAS és Direktflyg
2001	18 708	185 302	European Executive Express, SAS, Direktflyg és Ryanair
2002	19 146	190 038	European Executive Express, SAS (októberben beszüntette tevékenységét), Direktflyg, Ryanair és Skyways
2003	16 500	197 584	European Executive Express (októberben beszüntette tevékenységét), Direktflyg, Skyways és Ryanair

([3]) A Bizottság közleménye – Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról (HL C 99., 2014.4.4., 3. o.).
([4]) Lásd a 3. lábjegyzetet.
([5]) A repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatások (HL C 312., 2005.12.9., 1. o.).
([6]) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 171. pontja.
([7]) HL C 113., 2014.4.15., 30. o.

Év	Leszállások száma	Utasok száma	A repülőtéren működő légitársaságok
2004	17 599	242 376	SAS (novemberben korlátozott tevékenységet kezdett), Direktflyg (korlátozott tevékenység májustól), Skyways (júliusban beszüntette tevékenységét) és Ryanair
2005	14 123	221 422	SAS (korlátozott tevékenység), Direktflyg (márciusban beszüntette korlátozott tevékenységét) és Ryanair
2006	13 097	182 700	SAS (korlátozott tevékenység) és Ryanair ([1])
2007	13 994	178 795	SAS (márciusban beszüntette tevékenységét) és Ryanair
2008	11 973	186 612	Ryanair és Wizzair (májusban kezdte meg tevékenységét)
2009	15 193	174 495	Ryanair és Wizzair (októberben beszüntette tevékenységét)
2010	14 420	150 793	Ryanair és City Airlines (áprilistól májusig)

Forrás: Transportstyrelsen és a svéd hatóságok által adott tájékoztatás.

([1]) A svéd hatóságok szerint a Ryanair 2006. október vége és 2007. február 12. között megszakította tevékenységét a Västerås repülőtéren.

(15) A vizsgált időszakot követő években a következőképpen alakultak az utasszámok: 2011-ben 142 992, 2012-ben 163 472 és 2013-ban 273 362.

(16) A polgári légi közlekedési tevékenység mellett a Västerås repülőteret a pilótáknak és légijármű-szerelőknek középiskolai szintű képzést biztosító Svéd Repülési Akadémia (Hässlö gymnasium), valamint a légijármű-technikusoknak felsőfokú szakképzést nyújtó Svéd Nemzeti Felsőfokú Szakképzési Ügynökség használja. A repülőteret nemzetközi műveleteket kiszolgáló közlekedési támaszpontként katonai célokra is használják. Ezenfelül egy magántulajdonban lévő repülőklubnak ingyenes használatra szóló joga volt a repülőtéren.

(17) A legközelebbi ([8]) repülőterek:

a) Bromma, kb. 94 km vagy kb. 59 perc személygépkocsival.

b) Arlanda, kb. 103 km vagy kb. 64 perc személygépkocsival.

c) Örebro repülőtér, kb. 113 km vagy 70 perc személygépkocsival.

d) Skavsta, kb. 133 km vagy kb. 108 perc személygépkocsival.

2.2. VFAB

(18) A Västerås repülőtér üzemeltetője a VFAB nevű vállalkozás, amelyet Västerås városa alapított az 1990-es évek végén. 2000-ben a Svéd Polgári Repülési Hatóság (a továbbiakban: SCAA) mint közigazgatási szerv a leányvállalatán, azaz az LFV Holding AB-n keresztül 40 %-os részesedést szerzett a VFAB-ban. 2006 decemberében az LFV Holding AB újra Västerås városára ruházta a VFAB-ban fennálló részesedését, amely így ismét egyedüli részvényessé vált. A VFAB így a határozattal érintett időszakban végig 100 %-os állami tulajdonban álló vállalat volt.

(19) A repülőtéri infrastruktúra tulajdonosa a VFAB volt, amely 2003-ig üzemeltette, majd akkor eladta azt a Västerås Flygfastigheter AB nevű vállalkozásnak, amely Västerås város tulajdonában áll, és amelynek a VFAB bérleti díjat fizet a repülőtér használatáért. A 2004–2010 közötti bérleti időszakban a Västerås Flygfastigheter AB-nak fizetett éves bérleti díj 2,1 millió SEK és 4,2 millió SEK között alakult.

(20) A VFAB éves beszámolói szerint a vállalatnál a következő éves veszteségek merültek fel a Västerås repülőtéren folytatott tevékenységeit érintően. (Valamennyi érték millió SEK-ban.)

([8]) Valamennyi távolság a leggyorsabb utat alapul véve, közúti kilométerben értendő. Forrás: maps.google.com, a 2014. június 30-i állapot szerint.

2. táblázat

A VFAB éves eredménykimutatása

Év	Bevételek	Egyéb működési támogatás	EBITDA a működési támogatás nélkül	EBIT a működési támogatás nélkül	Nettó eredmény a működési támogatás nélkül
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
	ÖSSZESEN	**15,8**			

Forrás: A VFAB éves beszámolója

([1]) Mivel a repülőtér üzemeltetése a Västerås Flygfastigheter AB része, e számadatok ingatlanokkal kapcsolatos tevékenységeket is magukban foglalnak.

(21) Az „egyéb működési támogatás” 1999–2006 közötti időszakban olyan állami támogatásból állt, amelyet a közvetlenül nem az állam tulajdonában álló repülőterek működtetésére vonatkozó nemzeti szintű támogatási programban ítéltek oda (a továbbiakban: helyi repülőterek támogatási programja). A támogatást az egyes repülőterek veszteségei alapján évente határozzák meg.

(22) Ugyanakkor a 2008-ban és 2009-ben nyújtott támogatás nem a programhoz kapcsolódott, hanem a Västerås repülőtér által a nemzeti légiforgalom-irányítási rendszer keretében biztosított légiforgalom-irányítási szolgáltatásokért az állam által fizetett kompenzációként jelent meg.

(23) A fenti 2. táblázatban bemutatott veszteségek részleges fedezése érdekében a VFAB tulajdonosai az alábbi részvényesi vagyoni hozzájárulásokat fizették be:

3. táblázat

A VFAB-ba befizetett részvényesi vagyoni hozzájárulások 2001 és 2010 között

Év	Összeg (millió SEK)
2003	38,5
2005	8

Év	Összeg (millió SEK)
2006	65,5
2008	47
2010	35
ÖSSZESEN	**194**

Forrás: A VFAB éves beszámolója.

2.3. REPÜLŐTÉRIDÍJ-MEGÁLLAPODÁS A VFAB ÉS A RYANAIR KÖZÖTT

(24) A svéd hatóságok szerint nincs árjegyzék, törvény vagy rendelet, amelyet a VFAB-nak alkalmaznia kellene a repülőtéri díjak megállapítása során ([9]). A VFAB tehát szabadon állapíthatja meg díjait. A VFAB-val megállapodást kötött felhasználók számára az alkalmazandó díjakat a vonatkozó megállapodások tartalmazzák. A VFAB-val megállapodást nem kötött felhasználók eseti járataira a repülőtéri díjakra vonatkozó hivatalos jegyzéket kell alkalmazni ([10]).

(25) 2001 áprilisa óta a Ryanair a VFAB-val kötött alábbi megállapodások szerint üzemelt a Västerås repülőtéren.

2.3.1. **2001. április 5-i megállapodás (a továbbiakban: 2001. évi megállapodás)**

(26) A 2001. évi megállapodás ([11]) szerint a Ryanair […] (*) éves időszakban legalább napi rendszerességgel menetrend szerinti légi utasszállítási szolgáltatásokat nyújt Västerås és London-Stansted, valamint a Ryanair választása szerint Västerås és a Ryanair hálózatának más pontja között, Boeing 737–800 típusú repülőgépekkel, és a „diszkont" szolgáltatásokra jellemző színvonalon és viteldíj-struktúra szerint. A Ryanair évente minimum […] induló utast garantál a szolgáltatások minden egyes járatpárjára.

(27) A repülőtéri díjakat rögzített egységárban, induló utasonként fizetik meg, a következők szerint:

4. táblázat

Repülőtéri díjak induló utasonként

Időszak	Összeg (SEK)	Maximális összeg induló járatonként (SEK)
2002.3.31-ig	[…]	[…]
2002.4.1.–2006.3.31.	[…]	[…]
2006.4.1.–2011.3.31.	[…]	[…]

(28) A VFAB szolgáltatásai a helyi hatóságokkal való kapcsolattartásra és az érdekelteknek a Ryanair légi járműveinek mozgását érintő tájékoztatására; a terhelésszabályozásra, a kommunikációra és az indulás-ellenőrzési rendszerekre; az utasokkal és poggyászokkal kapcsolatos szolgáltatásokra; a légi járművek szervizelésére; az üzemanyagtöltő-berendezések stb. biztosítására és üzemeltetésére; a járatüzemeltetésre és a személyzet igazgatására; a felügyeletre és az ügyvitelre, továbbá a biztonságra is kiterjedő terminálszolgáltatásokat és kiszolgálási tevékenységet foglalnak magukban.

(29) A Ryanair és a VFAB egyenként […] összegben fizetik meg a hatóságok által kiszabott, a repülőtér-üzemeltetéssel összefüggő környezetvédelmi, biztonsági és egyéb díjakat.

([9]) Az SCAA kötelező erejű rendeleteket adhat ki a polgári repülőterekre alkalmazandó repülőtéri díjakról, de a határozattal érintett időszakban nem volt hatályban ilyen rendelet.

([10]) A svéd hatóságok a 2004-re és 2007-re érvényes jegyzékeket nyújtották be. Részletesebb adatok tekintetében lásd az eljárás megindításáról szóló határozatot.

([11]) Jóllehet a megállapodást 2002. március 11-én írták alá, azt visszaható hatállyal 2001. április 1-jétől alkalmazni kellett (2011 márciusáig).

(*) Szakmai titokként kezelendő információ.

(30) A VFAB […] SEK értékű marketingtámogatást fizet a Ryanairnek a Ryanair Västerås repülőtérről induló és oda érkező járatainak népszerűsítésére.

(31) A VFAB foglalási lehetőséget biztosít a repülőtéren. Ennek fejében a VFAB-t […] % jutalék illeti meg az általa értékesített Ryanair-utak után, továbbá […] % jutalék az általa a Ryanair járataihoz kapcsolódóan bérbe adott személygépkocsik után.

2.3.2. **A 2001. évi megállapodáshoz csatolt 2003. február 1-jei függelék (a továbbiakban: 2003. évi megállapodás)**

(32) 2003. február 1-jén a VFAB és a Ryanair kiegészítést csatoltak a 2001. évi megállapodáshoz (ez a 2003. évi megállapodás), amelyben az alábbiak szerint módosították a repülőtéri díjakat.

5. táblázat

Repülőtéri díjak a 2003. évi kiegészítés szerint

Napi járatpárok száma [1]	1 járatpár		2 járatpár		3 járatpár	
Időszak	Összeg (SEK)	Max. összeg induló repülőnként	Összeg (SEK)	Max. összeg induló repülőnként	Összeg (SEK)	Max. összeg induló repülőnként
2002.3.31-ig	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2002.4.1.–2006.3.31.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2006.4.1.–2009.3.31.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2009.4.1.–2011.3.31.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Napi járatpárok száma	4 járatpár		5 járatpár		6 járatpár	
2002.3.31-ig	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2002.4.1.–2006.3.31.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2006.4.1.–2009.3.31.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2009.4.1.–2011.3.31.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[1] Járatpár alatt értve azokat a járatokat, amelyek az érkezést követően újra felszállnak a repülőtérről.

2.3.3. **2005. január 31-i megállapodás (a továbbiakban: 2005. évi megállapodás)**

(33) 2005. január 31-én a VFAB és a Ryanair a 2001. és a 2003. évi megállapodás helyébe lépő megállapodást kötött (a továbbiakban a 2005. évi megállapodás) a 2005. január 1. és […] közötti időszakra. A 2005. évi megállapodásban az alábbi változások találhatók a korábbiakhoz képest:

a) A Ryanair […] járatpárt vállal naponta, és minden egyes járatpár tekintetében továbbra is garantálja a […] minimális induló utasszámot évente.

b) 2005. január 1. és 2011. március 31. között a repülőtéri díj induló utasonként […] SEK volt. A szerződés időtartamának fennmaradó részében az adott díjat […] SEK-ban állapították meg. A svéd hatóságok szerint ugyanakkor a 2005. január 1-jét követő időszakra meghatározott díjakat nem vezették be, és 2005. január 1-jétől az induló utasonként ténylegesen alkalmazott repülőtéri díj […] SEK volt.

2.4. A RYANAIRREL ÉS AZ AMS-SZEL KÖTÖTT MEGÁLLAPODÁSOK A MARKETINGTÁMOGATÁSRÓL ÉS AZ ÖSZTÖNZŐ PROGRAMOKRÓL

(34) A VFAB két marketingmegállapodást írt alá a Ryanairrel és annak leányvállalatával, az Airport Marketing Services Ltd-vel (a továbbiakban: AMS).

(35) Az első, a VFAB és a Ryanair Ltd. által 2008. június 12-én aláírt megállapodás a svéd és a brit sajtóban, a Ryanair Inflight Magazine kiadványában, a Ryanair.com weboldalon, az egyesült királyságbeli hírlevélkérőknek küldött e-mailen keresztül stb. folytatott reklámtevékenységre vonatkozott. Az […] EUR összértékű szolgáltatásokból a VFAB […] EUR megfizetését vállalta.

(36) A második, a VFAB és az AMS közötti megállapodás ([12]) három részre osztható, nevezetesen:

a) A Ryanair egyesült királyságbeli honlapján 2010. november 1. és 2011. március 31. között folytatott marketingtevékenység, […] EUR értékben.

b) A Ryanair egyesült királyságbeli honlapján […] 2010. november 1. és 2013. október 31. között folytatott marketingtevékenység, évi […] EUR (összesen […] EUR) értékben.

c) Ösztönző program az új útvonalak vonatkozásában; itt a következőkben állapodtak meg: […].

2.5. A PANASZ

(37) 2006-ban a Bizottsághoz panasz érkezett az SAS-től, amelyben a panaszos azt állította, hogy a svéd hatóságok a Västerås repülőtérrel fenntartott megállapodásokon keresztül állami támogatásban részesítik a Ryanairt. Az SAS azzal érvelt, hogy a VFAB az SAS-nek felszámítottakhoz képest alacsonyabb és objektíve nem indokolható (nem költségalapú) repülőtéri díjakat alkalmaz a Ryanairrel szemben. A panaszos azt is kifejtette, hogy a VFAB éves veszteségeit Västerås városa és az SCAA közforrásokból fedezik. A panaszos azt is állította, hogy ez a támogatás nem egyeztethető össze a belső piaccal.

3. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI ÉS A BIZOTTSÁGI VIZSGÁLAT

(38) A Bizottság megindította a hivatalos vizsgálati eljárást, mivel kétségei merültek fel a tekintetben, hogy a következő intézkedések összeegyeztethetők-e az állami támogatási szabályokkal:

a) az VFAB javára 2003 és 2010 között nyújtott részvényesi vagyoni hozzájárulások,

b) a VFAB által a Västerås Flygfastigheter AB számára a repülőtéri infrastruktúra használatáért 2003 és 2010 között fizetett bérleti díj,

c) a VFAB és más repülőterek számára 2001 és 2010 között a helyi repülőterek támogatási programja keretében nyújtott működési támogatás,

d) a VFAB által a Ryanairre 2001 és 2010 között alkalmazott repülőtéri díjak,

e) a VFAB által a Ryanair és az AMS javára 2001-ben, 2008-ban és 2010-ben fizetett marketingtámogatás.

3.1. 1. INTÉZKEDÉS: A VFAB JAVÁRA 2003 ÉS 2010 KÖZÖTT NYÚJTOTT RÉSZVÉNYESI VAGYONI HOZZÁJÁRULÁSOK

(39) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság megjegyezte, hogy a VFAB teljes mértékben állami tulajdonban áll, és hogy a részvényesi hozzájárulások az államnak tudhatók be és állami forrásnak minősíthetők.

(40) A Bizottság nem látta jelét annak, hogy a hozzájárulás általános gazdasági érdekű szolgáltatásért nyújtott kompenzáció lett volna, inkább úgy tűnt, hogy azt a VFAB üzleti tevékenységeiből eredő veszteségek fedezésére nyújtják. A rendelkezésre álló információ alapján, és tekintve, hogy a VFAB jelentős veszteségeket halmozott fel több mint 10 év alatt, a Bizottságnak komoly kétségei merültek fel afelől, hogy a részvényesek piacgazdasági szereplőként jártak el a hozzájárulások befizetésekor. Így a Bizottság előzetesen arra az álláspontra helyezkedett, hogy a részvényesi hozzájárulások gazdasági előnyt jelentettek, mivel mentesítették a VFAB-t azon költségek alól, amelyeket egyébként viselnie kellett volna.

(41) A Bizottság előzetes álláspontja szerint a részvényesi hozzájárulások állami támogatásnak minősültek, és kétségét fejezte ki afelől, hogy ez a támogatás összeegyeztethető a belső piaccal.

([12]) Az egyezséget a 2005. évi megállapodáshoz fűzött két (2010. augusztus 1-jén aláírt) kiegészítő megállapodás, továbbá egy (2010. augusztus 17-én aláírt) marketingszolgáltatási megállapodás tartalmazta.

3.2. 2. INTÉZKEDÉS: A VFAB ÁLTAL A REPÜLŐTÉRI INFRASTRUKTÚRÁÉRT 2003 ÉS 2010 KÖZÖTT FIZETETT BÉRLETI DÍJ

(42) A meglehetősen csekély rendelkezésre álló információ alapján a Bizottság az előzetes jelekből arra következtetett, hogy a repülőtéri infrastruktúra használatáért fizetett bérleti díj alacsonyabb lehet a piaci bérleti díjnál.

(43) A támogatott bérleti díj mentesítené a VFAB-t azon költségek alól, amelyet egyébként viselnie kellene, így szelektív előnynek minősül. A repülőtéri infrastruktúra teljes egészében Västerås város tulajdonában áll (annak Västerås Stads Strategiska Fastigheter AB leányvállalatán keresztül), ezért a Bizottság előzetes álláspontja szerint a bérleti díjat rögzítő határozat állami források bevonásával járt, és az államnak volt betudható.

(44) Következésképpen a Bizottság előzetes álláspontja szerint a piaci ártól esetlegesen elmaradó bérleti díj támogatásnak minősülhet, és a Bizottság kétségét fejezte ki afelől, hogy ez a támogatás összeegyeztethető a belső piaccal.

3.3. 3. INTÉZKEDÉS: A VFAB ÉS MÁS REPÜLŐTEREK SZÁMÁRA 2001 ÉS 2010 KÖZÖTT A HELYI REPÜLŐTEREK TÁMOGATÁSI PROGRAMJA KERETÉBEN NYÚJTOTT MŰKÖDÉSI TÁMOGATÁS

(45) A támogatás alapját jogszabály határozta meg, és a támogatást a svéd hatóságok évente folyósították. A támogatást állami forrásból finanszírozták. A Bizottság ezért úgy vélte, hogy ez állami források átruházásával járt, és az államnak volt betudható.

(46) Az intézkedés könnyített bizonyos kategóriájú repülőterek olyan pénzügyi terhein, amelyeket egyébként a repteréknek kellett volna viselniük. A Bizottság rendelkezésére álló információ alapján nem tűnt úgy, hogy a támogatás alapját közszolgáltatási kötelezettség képezné, vagy hogy a támogatásból az érintett repülőterek kizárólag nem gazdasági jellegű tevékenységeit fedeznék. Az állam nem részvényesi minőségben nyújtotta a támogatást, ezért valószínűsíthetően a piacgazdasági szereplő elve nem alkalmazható. A Bizottság tehát előzetesen azt állapította meg, hogy a működési támogatás szelektív gazdasági előnyben részesített bizonyos vállalkozásokat másokhoz képest.

(47) Mivel az intézkedés kedvezményezettjei a verseny előtt nyitva álló olyan piacon tevékenykednek, amelyen tagállamok közötti kereskedelem is zajlik, az intézkedés torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, és érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

(48) Ezért úgy tűnt, a VFAB és a nem közvetlenül állami tulajdonban álló más repülőterek számára nyújtott működési támogatás állami támogatásnak minősül. A rendelkezésre álló információ alapján a Bizottságnak kétségei voltak afelől, hogy a szóban forgó támogatás összeegyeztethető a Szerződéssel.

3.4. 4. INTÉZKEDÉS: A VFAB ÁLTAL A RYANAIRRE 2001 ÉS 2010 KÖZÖTT ALKALMAZOTT REPÜLŐTÉRI DÍJAK

(49) A VFAB a vizsgált időszakban végig 100 %-os állami tulajdonban volt. Tekintettel erre és a VFAB irányítási struktúrájával kapcsolatos információra, a Bizottság előzetes álláspontja szerint a repülőtéri díjak VFAB általi meghatározása állami források bevonásával járt, és az államnak volt betudható.

(50) A Bizottság úgy véli, ha a VFAB által a Ryanair számára nyújtott szolgáltatások tekintetében a repülőtéri díjakat a piaci árnál alacsonyabban határozzák meg, akkor ez szelektív előnyben részesíti a Ryanairt. E tekintetben a Bizottság megjegyezte, hogy a VFAB által a Ryanairre alkalmazott repülőtéri díjak jelentősen elmaradtak a panaszosra alkalmazottaktól. A Bizottság a rendelkezésre álló információk alapján kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban is, hogy a VFAB-nak a repülőtéri díjak Ryanairrel szemben történő meghatározásakor tanúsított magatartása összhangban lenne-e egy piacgazdasági szereplő magatartásával.

(51) Ennek alapján a Bizottság előzetes álláspontja szerint a Ryanairrel kötött 2001., 2003. és 2005. évi megállapodások tárgyát képező repülőtéri díjakat nem a rendes piaci feltételek mellett fogadták el, és azok a Ryanairt szelektív gazdasági előnyben részesítették, amely állami támogatásnak minősülhet.

(52) A Bizottság kétségbe vonta azt is, hogy e támogatás összeegyeztethető-e a belső piaccal, különösen a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás fényében.

3.5. 5. INTÉZKEDÉS: A VFAB ÁLTAL A RYANAIR/AMS JAVÁRA 2001-BEN, 2008-BAN ÉS 2010-BEN NYÚJTOTT MARKETINGTÁMOGATÁS

(53) Az 5. intézkedést illetően a Bizottság előzetesen arra az álláspontra helyezkedett, hogy a VFAB által kötött szerződések állami források bevonásával jártak, és az államnak voltak betudhatók.

(54) A marketingtámogatási megállapodások lehetséges előnyeit érintően a Bizottság kétségbe vonta, hogy a megállapodás feltételei a VFAB-t illetően összhangban álltak-e egy piacgazdasági szereplő magatartásával, mivel a rendelkezésre álló bizonyítékokból nem derül ki egyértelműen, hogy a megállapodás azonos mértékű gazdasági előnyt jelentett volna a VFAB-nak. A Bizottság előzetes álláspontja szerint tehát ezek a megállapodások előnyt jelentettek a Ryanair számára, mivel mentesítették azon költségek alól, amelyeket egyébként viselnie kellene üzleti tevékenysége során, és ez egyértelműen szelektív előnynek tűnik, minthogy kizárólag a Ryanairre/AMS-re kellett alkalmazni ([13]).

(55) A fentiek alapján a Bizottság előzetesen arra az álláspontra helyezkedett, hogy a Ryanair/AMS-nek nyújtott marketingtámogatás az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatás. A Bizottság kétségbe vonta azt is, hogy e támogatás összeegyeztethető-e a belső piaccal, különösen a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás fényében.

4. SVÉDORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

(56) Svédország az alábbiakban összefoglalt észrevételeket tette a hivatalos vizsgálati eljárás során; a megfelelő részeket a 6. pont („Értékelés") részletesebben tárgyalja.

4.1. 1. INTÉZKEDÉS: A VFAB JAVÁRA 2003 ÉS 2010 KÖZÖTT NYÚJTOTT RÉSZVÉNYESI VAGYONI HOZZÁJÁRULÁSOK

(57) Svédország lényegében a VFAB által előadott indokok (lásd a (63)–(65) preambulumbekezdést) alapján azzal érvelt, hogy az állami forrásokból a VFAB-nak nyújtott támogatás semmiképpen sem minősülhet állami támogatásnak, mivel azt a repülőtér kizárólag nem gazdasági tevékenységeiből eredő veszteségek kompenzációjára, vagylagosan általános gazdasági érdekű szolgáltatásért járó kompenzációként adták.

4.2. 2. INTÉZKEDÉS: A VFAB ÁLTAL A REPÜLŐTÉRI INFRASTRUKTÚRÁÉRT 2003 ÉS 2010 KÖZÖTT FIZETETT BÉRLETI DÍJ

(58) Svédország vitatja, hogy a repülőtéri infrastruktúra használatáért fizetett bérleti díj a VFAB-nak nyújtott állami támogatás lenne.

(59) Svédország vitatja, hogy a bérleti díj elmaradna a piaci ártól. Rámutat arra a tényre, hogy a meglévő tervezési rendelkezések szerint a szóban forgó földterületet kizárólag repülőtéri műveletekre lehetne használni, és hogy a bérleti díj mértékét többek között e tevékenység csekély nyereségességére tekintettel kell értékelni.

(60) Svédország ezenkívül azzal érvel, hogy nincs a bérleti díj mértékével kapcsolatos előzetes bizottsági kételyeket alátámasztó konkrét bizonyíték.

4.3. 3. INTÉZKEDÉS: A VFAB ÉS MÁS REPÜLŐTEREK SZÁMÁRA 2001 ÉS 2010 KÖZÖTT A HELYI REPÜLŐTEREK TÁMOGATÁSI PROGRAMJA KERETÉBEN NYÚJTOTT MŰKÖDÉSI TÁMOGATÁS

(61) Svédország azzal érvelt, hogy a nem állami tulajdonú repülőtereknek nyújtott működési támogatást a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 137. pontja értelmében a belső piaccal összeegyeztethető működési támogatási programnak kell tekinteni.

5. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

(62) Az érdekelt felek az alábbiakban összefoglalt észrevételeket tették a hivatalos vizsgálati eljárás során; a megfelelő részeket a 6. pont („Értékelés") részletesebben tárgyalja.

5.1. A VFAB ÉSZREVÉTELEI

5.1.1. **1. intézkedés: A VFAB javára 2003 és 2010 között nyújtott részvényesi vagyoni hozzájárulások**

(63) A VFAB azzal érvel, hogy a repülőtéri szolgáltatások döntő többségét az ott működő iskoláknak és a repülőklubnak nyújtják (lásd a (16) preambulumbekezdést). A VFAB kifejti továbbá, hogy ezek a felhasználók nem folytatnak gazdasági tevékenységet, és ezért a nekik nyújtott repülőtéri szolgáltatások sem gazdasági jellegűek, így kiesnek az állami támogatási ellenőrzés hatálya alól, mint ahogy bármely olyan állami forrás, amelyet az ilyen szolgáltatások nyújtásából eredő működési veszteségek fedezésére fordítanak.

([13]) Ebben a tekintetben a Bizottság álláspontja szerint nem számít, hogy a marketingtámogatás egy részét a Ryanair leányvállalatán, az AMS-en keresztül, és nem közvetlenül a Ryanairnek nyújtották. A Bizottság megjegyezte, hogy a Ryanair közvetlen irányítást gyakorolt az AMS felett a megállapodások aláírásakor, sőt az egyik kiegészítő megállapodást alá is írta az AMS nevében. A VFAB és az AMS közötti marketingszolgáltatási megállapodás pedig ki is mondja, hogy annak „*alapját a Ryanair azon kötelezettségvállalása képezi, amelynek értelmében járatot létesít és heti 4 alkalommal közlekedteti azt London-Stansted és a VST között…*".

(64) Amennyiben a repülőtéri szolgáltatásokat mégis gazdasági jellegűnek tekintenék, a VFAB úgy véli, azok általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősülnek, és az ilyen általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásából eredő veszteség fedezésére adott bármely közfinanszírozás nem minősülne állami támogatásnak.

(65) A VFAB végül azzal érvel, hogy a részvényesi hozzájárulások csak akkor lennének relevánsak az állami támogatási szabályok szerinti értékelés szempontjából, ha azokat a VFAB kereskedelmi ügyleteivel, azaz a kereskedelmi légitársaságoknak nyújtott repülőtéri szolgáltatásokkal összefüggő veszteségekre fordítanák. Ebben a tekintetben a VFAB úgy véli, hogy a részvényesi hozzájárulások megfelelnek a piacgazdasági szereplő magatartásának, mivel a repülőtéri kereskedelmi ügyletek különbözeti nyereséget termelnek (abban az értelemben, hogy az ezen ügyletekből származó bevétel fedezi ugyanezen ügyletek költségét, és nyereséget hoz).

5.1.2. **2. intézkedés: A VFAB által a repülőtéri infrastruktúráért 2003 és 2010 között fizetett bérleti díj**

(66) A VFAB vitatja, hogy a bérleti díjat a piaci szint alatt állapították volna meg, tekintve a jelenlegi földhasználati korlátokat és a helyszínen folytatott repülőtéri műveletek veszteséges voltát.

(67) A VFAB mindenesetre vitatja, hogy a bérleti díj megállapítása az államnak lenne betudható. Noha a repülőtéri infrastruktúra tulajdonosa, a Västerås Flygfastigheter AB 100 %-ban Västerås város tulajdonában áll, a vállalat állami részvényeseitől függetlenül működik, és a javai után fizetendő bérleti díjakat üzleti megfontolások alapján állapítja meg. A bérleti díj mértéke így nem az államnak tudható be.

5.1.3. **4 és 5. intézkedés: A Ryanairre 2001 és 2010 között alkalmazott repülőtéri díjak, valamint a Ryanair és az AMS részére 2001-ben, 2008-ban és 2010-ben nyújtott marketingtámogatás**

(68) A VFAB azzal érvelt, hogy a VFAB, a Ryanair és az AMS közötti megállapodások a VFAB részéről megfeleltek a piacgazdasági szereplő magatartásának, ezért nem minősülnek állami támogatásnak.

(69) A VFAB folyamatos veszteségeket könyvelhetett el a vizsgált időszakban, valamint az azt megelőző években. A VFAB szerint ugyanakkor ezek a veszteségek a repülőtér állítólag nem gazdasági jellegű tevékenységeinek tudhatók be, míg a kereskedelmi légitársaságokkal kötött megállapodások, köztük a 4. és 5. intézkedés, fedezték a különbözeti költségeket és működési nyereséget termeltek, így kedvezően járultak hozzá a VFAB pénzügyi eredményéhez.

(70) A VFAB a Bizottság kérésére részletes pénzügyi információt szolgáltatott.

5.2. A RYANAIR ÉSZREVÉTELEI

5.2.1. **4. intézkedés: A Ryanairre a 2001 és 2010 közötti időszak alatt alkalmazott repülőtéri díjak**

(71) A Ryanair azt állította, hogy a VFAB által a Ryanairre alkalmazott repülőtéri díjak nem tartalmaznak állami támogatást, mivel megfelelnek a piacgazdasági szereplő elvének.

(72) Először a Ryanair azzal érvelt, hogy a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazásában a Bizottságnak össze kell vetnie a Ryanair VFAB-val kötött megállapodásait a magánrepülőterekkel és köz-magán repülőterekkel kötött megállapodásokkal. A Ryanair benyújtott egy jelentést is, amelyet az Oxera tanácsadó cégtől rendelt meg; e jelentés szerint a Ryanair által a Västerås repülőtéren fizetett díjak nagyjából összhangban álltak számos „referencia-repülőtér” által alkalmazott díjakkal, ezért e díjak megfelelnek a piacgazdasági szereplő tesztnek.

(73) Másodszor a Ryanair azzal érvelt, hogy valamely, a tényállás idején a Västerås repülőtér helyzetében lévő repülőtér egyszerűen úgy próbált volna megfelelni a piacgazdasági szereplő elvének, hogy veszteségeit csökkenti, és nem törekszik nyereségessé válni a repülőtéri díjjal kapcsolatos megállapodásokon keresztül. A Bizottságnak tehát fel kell tennie a kérdést, hogy a szerződés különbözeti nyereséget termelt-e a repülőtér számára. A Ryanair szerint annak értékelésekor, hogy a szerződés megfelelt-e a piacgazdasági szereplő elvének, a Bizottságnak csak a repülőtér azon különbözeti költségeit kell figyelembe vennie, amelyek közvetlenül a szóban forgó légitársaságnak nyújtott repülőtéri szolgáltatásokkal függtek össze, és azt kell vizsgálnia, hogy a szerződésből származó (repüléssel kapcsolatos és nem kapcsolatos) összbevétel fedezi-e ezeket a különbözeti költségeket.

(74) Ebben a tekintetben a Ryanair azzal érvelt, hogy a VFAB-nál a Ryanairrel kötött megállapodásokból jelentkező különbözeti bevétel meghaladta a Ryanair kiszolgálásának különbözeti költségét. A Ryanair – más jelentések és dokumentumok mellett – állításának alátámasztására benyújtotta az Oxera tanácsadó cég tanulmányát, amelyben szerepelt a VFAB, valamint a Ryanair és az AMS közötti megállapodás különbözeti nyereségességének vizsgálata.

5.2.2. **A VFAB által a Ryanair/AMS javára 2001-ben, 2008-ban és 2010-ben nyújtott marketingtámogatás**

(75) Ami a VFAB-val kötött marketingmegállapodást illeti, a Ryanair hangsúlyozta, hogy az AMS marketingmegállapodásai elkülönülnek a Ryanair repülőterekkel kötött megállapodásaitól, és azokat külön kell értékelni, mivel a Ryanair és az AMS nem tekinthetők egyetlen kedvezményezettnek. A megállapodásokat függetlenül tárgyalták meg a különböző szolgáltatások vonatkozásában, és azok nem kapcsolódtak oly módon egymáshoz, hogy egyetlen állítólagos állami támogatási forrásnak lehetne azokat tekinteni. Az AMS-szel kötött marketingmegállapodás nem feltétele annak, hogy a Ryanair járatokat üzemeltessen egy adott repülőtérről vagy repülőtérre.

(76) A marketingtevékenység értékét tekintve a Ryanair azt állította, hogy a Ryanair honlapján rendelkezésre álló marketinghely szűkös, a helyigény pedig nagy, többek között a repülőterektől eltérő vállalkozások részéről. A Ryanair úgy véli, hogy a VFAB, valamint a Ryanair és az AMS közötti megállapodások megfelelnek a piacgazdasági szereplő elvének.

(77) A Ryanair azzal is érvelt, hogy a Bizottság mindenesetre nem bizonyította, hogy a 4. és az 5. intézkedés állami források bevonásával járt volna, vagy az államnak lett volna betudható.

5.3. AZ AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS) ÉSZREVÉTELEI

(78) Az AMS azt állította, hogy – ellentétben azzal, amit az eljárás megindításáról szóló határozat sugall – a Bizottságnak nem szabadna összefüggőnek tekintenie a VFAB Ryanairrel kötött megállapodásait (4. intézkedés) és az AMS-szel kötött marketingmegállapodásait (5. intézkedés), hanem azt két különálló ügyletnek kellene minősítenie. Az AMS úgy nyilatkozott, hogy létrehozása a Ryanair önálló leányvállalataként valódi gazdasági céllal és azért történt, hogy a Ryanair alapvető üzleti tevékenységi körébe nem tartozó tevékenységet folytasson. Az AMS azt is kifejtette, hogy elvben az AMS repülőterekkel kötött marketingmegállapodásait a Ryanair ugyanezen repülőterekkel kötött megállapodásaitól külön tárgyalják és fogadják el.

(79) Az AMS szerint egy kis regionális repülőtér számára magától értetődik, hogy marketingszolgáltatásokat szerezzen be az AMS-től. Az AMS azt állította, hogy e repülőtereknek tipikusan szükségük van márkájuk ismertségének növelésére, és hogy egy légitársaság honlapján való hirdetés növelheti az érkező utasok számát (a külföldi utasok több repüléssel nem kapcsolatos bevételt generálnak, mint az adott repülőtér helye szerinti régióból származó induló utasok). A marketingmegállapodás így valódi üzleti értéket teremt a VFAB számára.

(80) Az AMS azt is állította, hogy az 5. intézkedés szerinti marketingmegállapodások megkötésével a VFAB a piacgazdasági szereplő elvének megfelelően járt el, ugyanis a Ryanair.com oldalon való hirdetés magas reálértéket képviselt a Västerås repülőtér számára, és hogy az AMS által meghatározott árak e szolgáltatások piaci árai voltak.

6. **SVÉDORSZÁG ÉSZREVÉTELEI A HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEIRE**

(81) Svédország nem tett észrevételt a harmadik felek észrevételeire.

7. **ÉRTÉKELÉS**

(82) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében „*a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.*”

(83) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kritériumok kumulatív jellegűek. Ezért annak a meghatározásához, hogy az intézkedés az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett állami támogatásnak minősül-e, valamennyi alábbi feltételnek teljesülnie kell, azaz:

a) a pénzügyi támogatást az államnak kell biztosítania vagy állami forrásokból kell biztosítani,

b) annak szelektív előnyt kell jelentenie, azaz azt bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésére kell adni,

c) torzítania kell a versenyt, vagy versenytorzulással kell fenyegetnie, továbbá

d) érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

7.1. 1. INTÉZKEDÉS: A VFAB JAVÁRA 2003 ÉS 2010 KÖZÖTT NYÚJTOTT RÉSZVÉNYESI VAGYONI HOZZÁJÁRULÁSOK

7.1.1. **A támogatás megléte**

7.1.1.1. *A vállalkozás fogalma*

(84) Annak meghatározása érdekében, hogy az intézkedés az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozike, a Bizottságnak először is meg kell állapítania, hogy az intézkedés kedvezményezettje az adott cikk értelmében vett vállalkozás-e.

(85) Az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében a vállalkozás fogalma kiterjed bármely gazdasági tevékenységet folytató jogalanyra annak jogállásától és finanszírozási módjától függetlenül ([14]), és gazdasági tevékenységnek minősül bármely, áru vagy szolgáltatás adott piacon történő nyújtásából álló tevékenység ([15]).

(86) A Lipcse–Halle repülőtér ügyben hozott ítéletében a Törvényszék megerősítette, hogy egy polgári repülőtér üzemeltetése gazdasági tevékenység, amelynek elválaszthatatlan része a repülőtéri infrastruktúra kiépítése ([16]). Amennyiben a repülőtér üzemeltetője gazdasági tevékenységbe kezd, jogállásától és finanszírozásának módjától függetlenül az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett vállalkozásnak minősül ([17]).

(87) Azt az időpontot tekintve, amikortól a repülőtér kiépítése és üzemeltetése gazdasági tevékenységgé vált, a Bizottság emlékeztet arra, hogy a légi közlekedési ágazatban működő piaci erők fokozatos alakulása nem teszi lehetővé a pontos dátum meghatározását. Az európai bíróságok ugyanakkor elismerték a repülőtéri tevékenységek jellegének alakulását, és a Lipcse–Halle repülőtér ügyben hozott ítéletben a Törvényszék megállapította, hogy 2000-től kezdve már nem zárható ki az állami támogatási szabályok alkalmazása a repülőtéri infrastruktúra finanszírozására. Következésképpen az Aéroports de Paris ügyben hozott ítélet időpontjától, vagyis 2000. december 12-től ([18]) a repülőtéri infrastruktúra üzemeltetése és kiépítése az állami támogatási ellenőrzés hatókörébe tartozó gazdasági tevékenységnek tekintendő.

(88) Meg kell jegyezni ugyanakkor, hogy egy repülőtér üzemeltetőjének nem minden tevékenysége szükségképpen gazdasági jellegű ([19]). A Bíróság megállapította, hogy azok a tevékenységek, amelyek közhatalmának gyakorlásával összefüggésben szokásosan az állam felelősségi körébe tartoznak, nem gazdasági jellegűek, és nem tartoznak az állami támogatási szabályok hatálya alá. E tevékenységek a biztonság, a légiforgalom-irányítás, a rendőrség, a vám stb ([20]). Az e nem gazdasági tevékenységekre nyújtott finanszírozást szigorúan az ezekből eredő költségek kompenzációjára kell fordítani, és nem használhatók fel e helyett más gazdasági tevékenységek finanszírozására ([21]).

(89) A hivatalos vizsgálati eljárás során Svédország és a VFAB vitatták a Bizottság előzetes megállapításait, amelyek szerint a VFAB vállalkozás lenne, és azzal érveltek, hogy a VFAB tevékenységeinek többsége még csak nem is gazdasági jellegű.

(90) Ebben a tekintetben Svédország és a VFAB kifejtették, hogy a repülőtér alábbi felhasználói nem vállalkozások, hanem nem gazdasági jellegű tevékenységeket végeznek:

— Hässlögymnasiet (nem gazdasági jellegű, mivel a nemzeti iskolarendszer része),

— a Skandináv Repülési Akadémia pilótaképzése,

— a repülőteret ingyenesen használó nonprofit repülőklub, a Hässlö flygförening tevékenységei.

([14]) A C-35/96. sz., *Bizottság kontra Olaszország* ügyben hozott ítélet (EBHT 1998., I-3851. o.) 36. pontja, a C-41/90.sz. *Höfner és Elsner* ügyben hozott ítélet (EBHT 1991., I-1979. o.) 21. pontja, a C-244/94. sz., *Fédération Francaise des Sociétés d'Assurances kontra Ministère de l'Agriculture et de la Pêche* ügyben hozott ítélet (EBHT 1995., I-4013. o.) 14. pontja és a C-55/96. sz. *Job Centre* ügyben hozott ítélet (EBHT 1997., I-7119. o.) 21. pontja.

([15]) Lásd például a C-35/96. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben hozott ítélet (EBHT 1998., I-3851. o.) 36. pontját, valamint a C-180/98–184/98. sz. Pavlov egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2000., I-6451. o.) 75. pontját.

([16]) A T-455/08. és T-443/08. sz., Flughafen Leipzig-Halle GmbH és Mitteldeutsche Flughafen AG kontra Bizottság és Freistaat Sachsen és Land Sachsen-Anhalt kontra Bizottság egyesített ügyben (a továbbiakban: a Lipcse-Halle repülőtér ügy) 2011. március 24-én hozott ítélet (az EBHT-ban még nem tették közzé). Lásd még a T-128/89. sz., Aéroports de Paris kontra Bizottság ügyben hozott ítéletet (a továbbiakban: az Aéroports de Paris ügyben hozott ítélet), (EBHT 2001., II-3929. o.), amelyet a Bíróság a C-82/01 P. sz. ügyben (EBHT 2002., I-9297. o.) megerősített, és a T-196/04. sz., Ryanair kontra Bizottság (a továbbiakban: Charleroi) ügyben hozott ítélet (EBHT 2008., II-3643. o.) 88. pontját.

([17]) Lásd például a C-159/91. és C-160/91. sz., Poucet kontra AGV és Pistre kontra Cancave P egyesített ügyekben hozott ítéletet (EBHT 1993., I-637. o.).

([18]) A Lipcse–Halle repülőtér ügyben hozott ítélet 42–43. pontja.

([19]) Lásd például a C-364/92. sz., *SAT Fluggesellschaft kontra Eurocontrol* ügyben hozott ítéletet (EBHT 1994., I-43. o.).

([20]) A Bizottság N309/2002 számú ügyben 2003. március 19-én hozott határozata a légi közlekedés biztonságáról – a 2001. szeptember 11-i támadásokat követő költségek ellentételezése.

([21]) A C-343/95. sz., Cali & Figli kontra Servizi ecologici porto di Genova ügyben hozott ítélet (EBHT 1997., I-1547. o.); a Bizottság N 309/2002 számú ügyben 2003. március 19-én hozott határozata; a Bizottság N 438/2002 számú ügyben 2002. október 16-án hozott határozata, a belga kikötői ágazat közhatalmi funkcióihoz nyújtott támogatás.

(91) Svédország szerint ezek az állítások szerint nem gazdasági tevékenységek együttesen a repülőtér kapacitásának döntő többségét igénybe veszik. Svédország azzal is érvelt, hogy a repülőtér kereskedelmi járatai (azaz a légitársaságok által üzemeltetett járatok) működési nyereséget termeltek, ezért a VFAB minden vesztesége a nem gazdasági tevékenységnek tudható be, következésképpen az e veszteségek kompenzációjára nyújtott bármely állami támogatás kívül esik az állami támogatási szabályok hatályán.

(92) Lényegében Svédország e kérdéssel kapcsolatos álláspontja azon az érvelésen alapul, hogy amennyiben a repülőtéri szolgáltatás felhasználójának tevékenysége nem gazdasági jellegű, akkor az e felhasználónak nyújtott repülőtéri szolgáltatás önmagában nem gazdasági tevékenység.

(93) A Bizottság ezt az álláspontot nem tudja elfogadni.

(94) A fent kifejtettek szerint az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében áruk vagy szolgáltatások adott piacon díjazás ellenében történő forgalmazása gazdasági tevékenységnek minősül. Egy repülőtér a szűk értelemben vett repülőtéri szolgáltatások (azaz a légitársaságoknak nyújtott szolgáltatások ([22])) mellett más szolgáltatásokat is nyújthat üzleti alapon, többek között a repülőtéri infrastruktúra – például repülési iskolák általi – használatát más repülési tevékenységekhez. Az, hogy e szolgáltatások vásárlói, például a repülési iskolák saját maguk vállalkozások-e, nem releváns a repülőtér vállalkozássá minősítésében, mivel az adott szolgáltatásnak van piaca.

(95) Svédország elismerte, hogy mind a Hässlögymnasiet, mind a Svéd Repülési Akadémia fizetett a repülőtér használatáért. E szolgáltatásoknak a repülőtér üzemeltetője általi nyújtása ezért az iskola saját tevékenységének jellegétől függetlenül gazdasági tevékenységnek minősül.

(96) A repülőklub Svédország és a VFAB szerint ingyenesen használhatta a repülőteret. Az a tény ugyanakkor, hogy a repülőklub nem fizet a repülőtér által nyújtott e szolgáltatásokért, nem feltétlenül jelenti, hogy e szolgáltatások nem gazdasági jellegűek. Mindenesetre Svédország és a VFAB elismerte, hogy könyvelésükben nem különítették el a repülőtér repülőklub általi használatából eredő költségeket a repülési iskolák kapcsán felmerült költségektől, ezért nem áll rendelkezésre konkrét számadat, amelyet biztonsággal ezen állítólag nem gazdasági tevékenységhez lehetne rendelni. Következésképpen a repülőklubnak nyújtott szolgáltatások nem érintik a Bizottság azon megállapítását, hogy a VFAB vállalkozás.

(97) A szóban forgó ügyben a Bizottság megállapította, hogy a Västerås repülőtér üzleti alapon működik. A repülőtér üzemeltetője díjat számít fel a felhasználóknál a repülőtéri infrastruktúra használatáért és a repülőtéren nyújtott szolgáltatásokért. A VFAB tehát az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett vállalkozásnak minősül.

7.1.1.2. *Állami források és az államnak való betudhatóság*

(98) Ahhoz, hogy adott intézkedés állami támogatásnak minősüljön, azt állami forrásból kell finanszírozni, és az intézkedés odaítéléséről szóló döntésnek az államnak betudhatónak kell lennie.

(99) Az állami támogatás fogalma kiterjed bármely olyan előnyre, amelyet állami forrásokból maga az állam vagy a ráruházott hatáskörben eljárva valamely közvetítő szerv ítél oda ([23]). A helyi hatóságok forrásai az EUMSZ 107. cikkének alkalmazásában állami forrásnak minősülnek ([24]).

(100) Ebben az ügyben a részvényesi hozzájárulásokat a VFAB tulajdonosai, azaz Västerås városa, és bizonyos intézkedések tekintetében LFV Holding nevű leányvállalatán keresztül az SCAA határozta el és folyósította.

(101) Ami Västerås városát illeti, a részvényesi hozzájárulásról a megválasztott városi közgyűlés (kommunfullmäktige) döntött, és azt közvetlenül a városi költségvetésből fizették ki.

(102) Az LFV Holding tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy a vállalat teljes egészében az SCAA, azaz egy közigazgatási szerv tulajdonában állt. Az LFV Holding alapszabálya értelmében a svéd kormány engedélye nélkül nem hozhat létre új leányvállalatokat és nem szerezhet részesedéseket. A svéd parlament tagjai részt vehetnek az igazgatótanács ülésein.

([22]) Lásd a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 22.(8) pontját.
([23]) A C-482/99. sz., *Franciaország kontra Bizottság (Stardust Marine)* ügyben hozott ítélet (EBHT 2002., I-4397. o.).
([24]) A T-267/08. és T-279/08. sz. *Nord-Pas-de-Calais* egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2011., I-1999. o.) 108. pontja.

(103) A Bizottság megjegyzi, hogy e kérdésben sem Svédország, sem más harmadik fél nem vitatta az eljárás megindításáról szóló határozat előzetes megállapításait, ezért úgy véli, hogy az 1. intézkedést állami forrásból finanszírozzák és az az államnak tudható be.

7.1.1.3. *Gazdasági előny*

Állítólagos általános gazdasági érdekű szolgáltatás

(104) A VFAB azzal érvelt, hogy a repülőtéri szolgáltatások (90) preambulumbekezdésben említett repülési iskoláknak és a repülőklubnak történő biztosítása mindenesetre általános gazdasági érdekű szolgáltatás,és a VFAB-nak odaítélt közfinanszírozás nem minősül állami támogatásnak, mert azt azon veszteségek kompenzációjára folyósítják, amelyek kizárólag az általános gazdasági érdekű szolgáltatás teljesítésének tudhatók be.

(105) Az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése szerinti a hatóságok valóban általános gazdasági érdekű szolgáltatásként határozhatnak meg bizonyos, repülőterek vagy légitársaságok által folytatott gazdasági tevékenységeket, és kompenzációt fizethetnek e szolgáltatásokért.

(106) Az *Altmark*-üggyel ([25]) kapcsolatos ítélkezési gyakorlat szerint az általános gazdasági érdekű szolgáltatásért fizetett kompenzáció nem minősül az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett szelektív előnynek, ha az alábbi négy feltétel teljesül:

a) a kompenzáció kedvezményezettjét általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásával, egyértelműen meghatározott kötelezettségek teljesítésével kell hivatalosan megbízni;

b) a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló feltételeket tárgyilagos és átlátható módon, előzetesen kell megállapítani;

c) a kompenzáció nem haladja meg az általános gazdasági érdekű szolgáltatás végrehajtása során felmerülő költségek egészben vagy részben való fedezéséhez szükséges mértéket, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre; továbbá

d) ha a kedvezményezett kiválasztása nem közbeszerzési eljárás keretében történik, amely lehetővé tenné a közösségnek legkevesebb költséggel járó szolgáltatásnyújtást, a szükséges közszolgálati kompenzáció mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyek egy átlagos, jól vezetett vállalkozásnál e kötelezettségek teljesítésekor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és egy méltányos nyereségre.

(107) Az Altmark-kritériumok kumulatívak, tehát mind a négynek teljesülnie kell ahhoz, hogy az adott közfinanszírozás ne minősüljön állami támogatásnak ezen az alapon.

(108) A Bizottság megjegyzi, hogy ebben az ügyben Svédország és a VFAB nem hoztak fel egyetlen arra utaló bizonyítékot sem, hogy az állítólagos közszolgáltatási kötelezettséget ténylegesen és egyértelműen meghatározták volna, és azzal hivatalosan megbízták a VFAB-t. E tekintetben ugyanis a VFAB csak az alapszabályára hivatkozik, amelyben a vállalkozás feladatát először „a régió légi közlekedési szükségleteinek kielégítése" ([26]) [„tillgodose regionens behov av flygtransporter"], később a „Västerås repülőtéren a polgári légi közlekedés biztosítása" ([27]) [„betjäna den civila luftfarten vid Västerås Flygplats"] körben határozták meg. E megfogalmazások egyike sem hivatkozik a három állítólagos közszolgáltatási kötelezettségre, és semmi esetre sem tekinthetők egyértelműen és ténylegesen az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra irányuló kötelezettségnek (inkább a vállalkozás céljának általános leírásai). Már ezért sem tekinthető úgy a VFAB-nak fizetett közfinanszírozás, mint amely az Altmark-üggyel összefüggő ítélkezési gyakorlat tekintetében kívül esik az állami támogatási szabályok hatályán.

(109) Emellett a Bizottság megjegyzi, hogy legalább két másik Altmark-kritérium sem teljesül: nincs bizonyíték a kompenzáció előzetes meghatározására (sokkal inkább a váratlan veszteségek utólagos kompenzálásáról van szó), és a VFAB-t nem közbeszerzési eljárásban választották ki, valamint arra sincs bizonyíték, hogy az állítólagos kompenzációt egy jól vezetett vállalkozás költségei elemzése alapján számították ki (inkább az ellenkezője történt, mivel a támogatás szintjét egyszerűen az alapján határozták meg, hogy a többéves folyamatos veszteségeket fedezni kellett).

(110) Következésképpen nem fogadható el a VFAB azon állítása, hogy a számára folyósított közfinanszírozás közszolgáltatási kötelezettség ellátásáért nyújtott kompenzáció, ezért nem tartozik az állami támogatási szabályok hatálya alá.

([25]) A C-280/00 sz., *Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (Altmark) ügyben hozott ítélet (EBHT 2003., I-7747. o.), lásd a 86–93. pontot.
([26]) A 2000. december 28. és 2007. január 28. között alkalmazandó alapszabály szerint.
([27]) A 2007. január 23-tól alkalmazandó alapszabály szerint.

A piacgazdasági szereplő elve

(111) Az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában az előny olyan gazdasági előny, amelyet egy adott vállalkozás rendes piaci körülmények között – azaz állami beavatkozás nélkül – nem szerzett volna meg. Csak az intézkedésnek az adott vállalkozásra gyakorolt hatása releváns, az állami beavatkozás oka és célja azonban nem. Ha egy vállalkozás pénzügyi helyzete állami beavatkozás eredményeképpen javul, minden esetben megállapítható az előny megléte.

(112) A Bizottság emlékeztet arra is, hogy „az állam által közvetlenül vagy közvetetten, a rendes piaci feltételeknek megfelelő körülmények között egy vállalkozás rendelkezésére bocsátott tőke nem minősül állami támogatásnak". Ebben az ügyben annak megállapításához, hogy a részvényesi hozzájárulás olyan előnyben részesíti-e a VFAB-t, amelyet az rendes piaci feltételek szerint nem élvezett volna, a Bizottságnak össze kell vetnie a tőkeinjekciót adó hatóság magatartását egy olyan piacgazdasági szereplőével, amelyet a hosszú távú nyereségesség kilátása vezet.

(113) Az értékelés során figyelmen kívül kell hagyni minden, a repülőtér helye szerinti régió gazdaságában bekövetkező pozitív hatást, mivel a Bíróság rámutatott arra, hogy a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása szempontjából a releváns kérdés az, hogy „hasonló körülmények között egy, az előrelátható nyereségességet szem előtt tartó, minden szociális vagy regionális politikai, illetve szektorfüggő megfontolástól elvonatkoztató, a magánszektorba tartozó részvényes hajlandó lenne-e a szóban forgó tőkét jegyezni".

(114) A Stardust Marine ügyben a Bíróság kimondta, hogy „[…] annak meghatározásához, hogy az állam a piacgazdaságban tevékenykedő tájékozott befektetőként járt-e el, vagy sem, azon időszak kontextusába kell visszahelyezkedni, amelynek során a pénzügyi támogatási intézkedéseket megtették, annak megítélése érdekében, hogy az állam magatartása gazdaságilag ésszerű volt-e, és következésképpen tartózkodni kell minden olyan értékeléstől, amely valamely későbbi helyzeten alapul". A Bíróság ezenfelül az *EDF*-ügyben kimondta, hogy „[…] az említett előny nyújtása után lefolytatott gazdasági értékelések, az érintett tagállam által végrehajtott befektetés tényleges jövedelmezőségének visszamenőleges megállapítása, vagy a ténylegesen lefolytatott eljárás megválasztásának utólagos igazolásai nem lehetnek elegendőek annak bizonyításához, hogy e tagállam az előny nyújtása előtt vagy azzal egyidejűleg, részvényesi minőségében ilyen döntést hozott." ([28])

(115) A piacgazdasági szereplő elvének alkalmazásához a Bizottságnak vissza kell helyezkednie abba az időszakba, amikor a VFAB-nak nyújtandó közfinanszírozásról szóló egyes határozatok megszülettek. A Bizottságnak az értékelést azokra az információkra és feltevésekre kell alapoznia, amelyek a megfelelő helyi hatóságok rendelkezésére álltak akkor, amikor meghozták a szóban forgó infrastrukturális intézkedések pénzügyi rendelkezéseire vonatkozó határozatot.

(116) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság bemutatta azon előzetes elemzését, hogy a részvényesek VFAB-nak nyújtott hozzájárulásai miért minősülnek az adott vállalatnak juttatott előnynek, és különösen, hogy miért nem teljesül a piacgazdasági szereplő elve.

(117) A Bizottság először is megjegyezte, hogy a VFAB jelentős veszteségeket halmozott fel több mint 10 éven keresztül. A VFAB ugyanis már az első, 2003-as részvényesi hozzájárulás idején legalább ötödik éve termelt folyamatosan veszteséget (a Bizottság rendelkezésére álló információ szerint). E veszteségek megszakítás nélkül fennálltak a vizsgált időszakban, így az egyes részvényesi hozzájárulások idején a VFAB továbbra is veszteséges volt. Ilyen körülmények között a Bizottság nagyon valószínűtlennek tartja, hogy egy magánbefektető hajlandó lenne összesen 194 millió SEK (megközelítőleg 21,4 millió EUR) tőkeinjekcióra e veszteségek fedezése érdekében. Mivel a VFAB a szóban forgó időszak egészében 100 %-os állami tulajdonban állt, nincs olyan magántulajdonos, akivel az összehasonlítást el lehetne végezni. A piacgazdasági szereplő elvének való megfelelés ilyen körülmények között csak a VFAB hosszú távú nyereségességének határozott kilátásai alapján lehetne igazolható.

(118) Az eljárás megindításáról szóló határozatot megelőzően a svéd hatóságok azzal érveltek, hogy a részvényesi hozzájárulást a Skavsta repülőtér magántulajdonosa által végezett értékeléshez hasonló pénzügyi értékelés alapján tették meg (lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (52) preambulumbekezdését). Ugyanakkor, amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat is megjegyzi, Svédország nem adott át konkrét információt annak igazolására, hogy a Skavsta tulajdonosai a Västeråséhoz hasonló helyzetben tőkeinjekciót biztosítottak volna, és az összehasonlítás azért is valószínűtlen, mert a Skavsta utasforgalma tízszerese a Västeråsénak. A hivatalos vizsgálati eljárás során nem szolgáltattak további bizonyítékot ebben a kérdésben.

([28]) A C-124/10 P. sz., *Bizottság kontra Electricité de France (EDF)* ügyben hozott ítélet (az EBHT-ban még nem tették közzé) 84. pontja.

(119) Az eljárás megindításáról szóló határozatot megelőzően a svéd hatóságok csekély számú olyan bizonyítékot terjesztettek elő, amely azt lett volna hivatott igazolni, hogy Västerås városa és az LFV Holding szokásos piacgazdasági befektetőkként jártak el a tőke-hozzájárulás teljesítésekor. Amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat megjegyezte, vannak arra utaló jelek, hogy az SCAA végzett valamiféle piaci elemzést, mielőtt 2000-ben részesedést vásárolt volna a VFAB-ban. A részesedésszerzés alapjául szolgáló előrejelzések szerint a Västerås repülőtér utasainak száma az 1999-es 120 000-ről 8 év alatt 600 000-re emelkedik, ami évi 7–10 millió SEK fenntartható nyereségességet eredményez. A becslések arról szóltak, hogy a VFAB 2003-ban 400 000 fő utasszám mellett eléri a nullszaldót.

(120) E feltevések ugyanakkor – amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat is megjegyzi – igen derűlátóak voltak a Västerås repülőtér korábbi teljesítményét tekintve, és semmilyen további bizonyítékot nem szolgáltattak ezen előrejelzések alaposságának alátámasztására (amint ugyanis a fenti 1. táblázat bemutatja, az utasszám az ötszörös növekedés helyett inkább csökkent). 2006 végére az LFV Holding AB újra eladta részesedését Västerås városának 1 SEK-ért. A svéd hatóságok által átadott információ szerint ennek oka az volt, hogy az SCAA nem volt hajlandó további részvényesi hozzájárulást folyósítani a VFAB veszteségeinek fedezésére.

(121) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a VFAB vizsgálat során tett észrevételei szerint Västerås város és az LFV Holding részvényesi hozzájárulásainak célja „a VFAB műveleteiből eredő veszteségek fedezése" ([29]) volt. A VFAB úgy érvelt, hogy e műveletek többsége nem gazdasági jellegű, és úgy véli, azt a kérdést, hogy a részvényesi hozzájárulások megfelelnek-e a piacgazdasági szereplő elvének, kizárólag a kereskedelmi légitársaságokkal fennálló megállapodásokból eredő haszon összefüggésében lehet értékelni, mivel a VFAB álláspontja szerint a repülőtér által folytatott műveletek közül egyedül ezek gazdasági jellegűek. Minthogy e megállapodások különbözeti nyereséget termeltek, a VFAB úgy vélte, a részvényesi hozzájárulások megfeleltek a piacgazdasági szereplő elvének.

(122) Svédország nem vitatta ezeket az észrevételeket.

(123) Először is, a Bizottság először a fent említett okokból nem fogadja el a VFAB azon érvelését, amely szerint a repülőtéri műveletek javarészt nem gazdasági jellegűek, és hogy a részvényesi hozzájárulás piacgazdasági szereplő elvének való megfelelését kizárólag a VFAB kereskedelmi légitársaságokkal fenntartott megállapodásaiból eredő haszonnal összefüggésben szabadna értékelni. A VFAB vállalkozás, és a részvényesek szempontjából a piacgazdasági szereplő elvének való megfelelést a VFAB átfogó pénzügyi eredményére tekintettel kell értékelni. Mindenesetre a VFAB nem adott át igazolt számadatot, amely alapján el lehetett volna különíteni gazdasági és nem gazdasági tevékenységét.

(124) Ami azokat a kilátásokat illeti, amelyek szerint a VFAB eredményei hasznot mutatnak a részvényesi hozzájárulások után, ami elfogadható lett volna egy piacgazdasági szereplőnek, a Bizottság megjegyzi, hogy sem Svédország, sem az érdekelt felek nem nyújtottak be a vizsgálat során olyan információt, amely változtatna a Bizottság azon előzetes megállapításán, hogy a részvényesi hozzájárulások nem feletek meg a piacgazdasági szereplő elvének.

(125) Az eljárás megindítása előtt előterjesztett azon csekély számú bizonyíték kiegészítésére nem adtak át ugyanis semmilyen bizonyítékot, amely – a (119)–(121) preambulumbekezdésben kifejtett, ennek ellenkezőjére utaló határozott előzetes jelek ellenére – igazolta volna, hogy a részvényesi hozzájárulásokat egy hasonló helyzetben lévő piacgazdasági szereplő számára elfogadható haszonra vonatkozó ésszerű feltevésekre alapozták volna.

(126) Ellenkezőleg, a Bizottság megállapította, hogy az előzetes következtetéseit alátámasztják a VFAB állításai (lásd a (121) preambulumbekezdést), amelyeket Svédország sem vitatott, és amelyek szerint a részvényesek hozzájárulásait nem olyan haszon reményében adták, amely elfogadható lenne egy piacgazdasági szereplő számára, hanem a VFAB műveleteiből eredő veszteségek folyamatos fedezésére. Egy piacgazdasági szereplő számára nem lenne elfogadható a veszteségek folyamatos fedezése a vállalat elfogadható haszonhoz vezető teljesítményjavulásának bármilyen egyértelmű és hihető kilátása nélkül.

(127) Svédország nem nyújtott be semmilyen információt az eljárás megindításáról szóló határozatban kifejtett kétségek tekintetében, különösen azon igen derűlátó előrejelzéseket illetően, amelyek állítólag az első részvényesi hozzájárulást megelőzően készültek, és nem adott át semmilyen bizonyítékot arra nézve, hogy a későbbi hozzájárulásokat bármely, a jövőbeni haszonra vonatkozó értékelés alapján, és nem a veszteségek puszta fedezésére biztosították volna.

([29]) A VFAB 2012. július 16-i észrevételei, 3.3. pont.

Következtetések

(128) A fentiekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy piacgazdasági szereplő nem biztosított volna részvényesi hozzájárulást. A tagállam által átadott bizonyítékok nem támasztják alá, hogy a hozzájárulás folyósításakor lefolytattak volna a piacgazdasági szereplő számára elfogadható értékelést, sokkal inkább arra utalnak, hogy a részvényesi hozzájárulások célja a VFAB veszteségeinek folyamatos, a vállalat teljesítményétől független fedezése volt. Ezért a részvényesi hozzájárulások olyan gazdasági előnyben részesítik a VFAB-t, amelyet rendes piaci feltételek között nem élvezett volna.

7.1.1.4. *Szelektivitás*

(129) Az állami intézkedések akkor tartoznak az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá, ha „bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését" előnyben részesítik. Ezért csak azok az intézkedések tartoznak az állami támogatás fogalmának körébe, amelyek szelektív módon kedveznek a vállalkozásoknak.

(130) A szóban forgó ügyben a részvényesi hozzájárulásoknak a VFAB az egyedüli kedvezményezettje, ezért azok az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében egyértelműen szelektívek.

7.1.1.5. *A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt hatás*

(131) Amennyiben egy tagállam által nyújtott támogatás megerősíti egy adott vállalkozás piaci helyzetét a belső piacon vele versengő más vállalkozásokhoz képest, ez utóbbiakat úgy kell tekinteni, hogy a támogatás érinti őket ([30]). A VFAB számára a részvényesi hozzájáruláson keresztül nyújtott gazdasági előny megerősítette a VFAB gazdasági helyzetét, mivel a repülőtér üzemeltetője anélkül folytathatta üzleti tevékenységét, hogy valamennyi azzal járó költséget viselnie kellett volna.

(132) A fent kifejtettek szerint a repülőtér-üzemeltetés gazdasági tevékenység. Verseny zajlik egyfelől a repülőterek között, hogy magukhoz vonzzák a légitársaságokat és velük együtt a légi forgalmat (személy- és áruforgalmat), másfelől a repülőterek üzemeltetői között, amelyek versenyezhetnek egymással egy adott repülőtér üzemeltetésére szóló megbízásért. Ráadásul, különösen a diszkont légitársaságokra és a charterjáratok üzemeltetőire tekintettel, a nem egyazon vonzáskörzetben, sőt különböző tagállamokban működő repülőterek szintén versenyben állhatnak egymással az említett légitársaságokért.

(133) Amint az a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás 40. pontjában szerepel, és amint azt a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 45. pontja is megerősíti, még a kis repülőtereket sem lehet kizárni az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazási köréből. Emellett a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 45. pontja kifejezetten kimondja, hogy „a kedvezményezett vállalkozás viszonylag kis mérete sem zárja ki a tagállamok közötti kereskedelem esetleges érintettségét".

(134) A Västerås repülőtér a hivatalos vizsgálati eljárás időszakában évente 113 626–242 376 utast szolgált ki, és jelenleg körülbelül évi 273 000 utasa van (2013-as számadatok). A légi forgalom jelentős hányada más tagállamokból származik, emellett vannak, illetve voltak a Västeråsról induló, London-Stansted, Alicante és Málaga célállomással üzemelő nemzetközi járatok is. Meg kell tehát állapítani, hogy a VFAB az európai léptékű verseny előtt nyitva álló piacon működik.

(135) Tekintettel ezekre a tényekre, meg kell állapítani, hogy a VFAB-nak nyújtott közfinanszírozás torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, és legalábbis potenciálisan befolyásolhatja a kereskedelmet.

7.1.1.6. *Következtetések*

(136) A fenti megfontolások fényében a Bizottság megállapítja, hogy a VFAB számára részvényesi hozzájárulás formájában 2003 és 2010 között nyújtott közfinanszírozás (1. intézkedés) az EUMSZ 107. cikkének értelmében vett állami támogatásnak minősül.

7.1.1.7. *A támogatás jogszerűsége*

(137) Az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének értelmében a tagállamoknak tájékoztatniuk kell a Bizottságot minden támogatás nyújtására és módosítására irányuló szándékról, és amíg a bejelentési eljárásban végső határozat nem születik, az érintett tagállam a tervezett intézkedéseket nem hajthatja végre.

([30]) T-214/95. sz., *Het Vlaamse Gewest kontra Bizottság* ügyben 1998. április 30-án hozott ítélet (EBHT 1998., II-717. o.).

(138) Mivel a finanszírozást már a VFAB rendelkezésére bocsátották, a Bizottság úgy véli, hogy Svédország nem tartotta tiszteletben az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében megfogalmazott tilalmat.

7.1.2. **Összeegyeztethetőség**

7.1.2.1. *A 2014. és a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás alkalmazhatósága*

(139) Az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdése mentességeket biztosít az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében megfogalmazott azon főszabály alól, hogy az állami támogatás nem egyeztethető össze a belső piaccal. A szóban forgó támogatás értékelhető az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján, amely kimondja, hogy: „az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben" a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető.

(140) Ebben a tekintetben a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás biztosítja azt a keretet, amelyben értékelni lehet, hogy a repülőtereknek nyújtott támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethetőnek nyilvánítható-e.

(141) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás értelmében amennyiben a jogellenes beruházási támogatást 2014. április 4. előtt nyújtották, a Bizottság a jogellenes támogatás nyújtásának idején alkalmazandó összeegyeztethetőségi szabályokat alkalmazza.

(142) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a jogellenes állami támogatások értékelésére vonatkozó szabályok meghatározásáról szóló közleménye nem alkalmazandó 2014. április 4-ét megelőzően repülőtereknek nyújtott jogellenes működési támogatásokkal kapcsolatos, folyamatban lévő ügyekben. A Bizottság azonban alkalmazni fogja a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásban megállapított elveket a repülőtereknek és légitársaságoknak nyújtott működési támogatásokkal (folyamatban lévő bejelentésekkel és jogellenes, be nem jelentett támogatásokkal) kapcsolatos valamennyi ügyben, még abban az esetben is, ha 2014. április 4-ét és az átmeneti időszak kezdetét megelőzően nyújtották a támogatást.

(143) A Bizottság a (136)–(138) preambulumbekezdésben már megállapította, hogy a részvényesi hozzájárulások 2014. április 4. előtt nyújtott jogellenes állami támogatásnak minősülnek.

7.1.2.2. *A beruházási és a működési támogatás közötti különbség*

(144) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás fent említett rendelkezéseinek fényében a Bizottságnak meg kell határoznia, hogy a szóban forgó intézkedés jogellenes beruházási vagy működési támogatás-e.

(145) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 25. r) pontjának értelmében a beruházási támogatás „rögzített tőkeeszközökbe történő beruházás finanszírozására szolgáló támogatás; konkrétan a »beruházási kiadás finanszírozási hiányának« fedezésére". Továbbá, az iránymutatás 25. r) pontjának értelmében a beruházási támogatás kapcsolódhat előzetes kifizetéshez (azaz előzetes beruházási költségek fedezéséhez) vagy kifizethető időszakos részletekben (az éves amortizációban és a finanszírozás költségében kifejezett tőkeköltségek fedezésére).

(146) A működési támogatás ezzel szemben a repülőtér működési költségeinek részben vagy egészben történő fedezésére szolgál; e működési költségek alatt értve a következőket: „egy repülőtér vonatkozásában a repülőtéri szolgáltatások nyújtásának hátterében álló költségek, amelyek olyan költségkategóriákat ölelnek fel, mint például a személyzet, a szerződéses szolgáltatások, a kommunikáció, a hulladékkezelés, az energia, a karbantartás, a bérlet és az igazgatás költségei, azonban nem terjednek ki a tőkeköltségekre, a repülőtér által a légitársaságoknak nyújtott marketingtámogatásra vagy egyéb ösztönzőkre, valamint a közérdekű feladatok ellátásának költségeire".

(147) E fogalommeghatározások fényében úgy tekinthető, hogy a VFAB működési veszteségének fedezésére folyamatos jelleggel adott részvényesi hozzájárulások a VFAB számára nyújtott működési támogatásnak minősülnek.

7.1.2.3. *A működési támogatás összeegyeztethetősége a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás értelmében*

(148) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 5.1. pontja meghatározza azokat a kritériumokat, amelyeket a Bizottság annak értékelésekor alkalmaz, hogy a működési támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethető-e a belső piaccal. Nevezetesen a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 172. pontja értelmében a Bizottság e kritériumokat fogja alkalmazni a működési támogatásokkal kapcsolatos valamennyi ügyben, ideértve a folyamatban lévő bejelentéseket és a jogellenes, be nem jelentett támogatásokat.

(149) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 137. pontja szerint az átmeneti időszak kezdete előtt nyújtott jogellenes működési támogatást (ideértve a 2014. április 4-ét megelőzően kifizetett támogatást is) összeegyeztethetőnek lehet nyilvánítani a fedezetlen működési költségek teljes összegének mértékében, amennyiben az alábbi feltételek teljesülnek:

(150) Jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulás (a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 113. és 114. pontja). E feltétel teljesül többek között, ha a támogatás fokozza az uniós polgárok mobilitását és javítja a régiók összeköttetését az Unión belüli járatok hozzáférési pontjainak létrehozása által, vagy elősegíti a regionális fejlődést. Mindazonáltal a veszteséges repülőterek elszaporodása nem segíti a közös érdekű célkitűzéseket.

(151) Az állami beavatkozás szükségessége (a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 116–118. pontja). Az állami támogatásnak azokra a helyzetekre kell irányulnia, amikor a támogatás olyan lényegi fejlődést eredményez, amelyet a piac önmagában nem tud megvalósítani. E tekintetben a Bizottság megjegyezte, hogy az Unióban a kisebb repülőterek gyakran kedvezőtlenebb feltételekkel tudják kialakítani szolgáltatásaikat, és nehezebben találnak magánbefektetőket, mint a nagyobb repülőterek. Emiatt a jelenlegi piaci körülmények között előfordulhat, hogy a kisebb repülőterek állami finanszírozás nélkül nehezen biztosítják a működésük finanszírozását.

(152) Ebből következően a Bizottság úgy véli, hogy a jelen piaci körülmények között

— azon repülőterek, amelyek utasforgalma legfeljebb évi 200 000 fő, előreláthatóan nem tudják fedezni a működési költségeik nagy részét;

— azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente 200 000 és 700 000 fő közé tehető, esetleg nem tudják fedezni működési költségeik nagy részét;

— azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente 700 000 és 1 millió fő közé tehető, általában képesek fedezni működési költségeik nagyobb részét;

— azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente 1–3 millió fő közé tehető, átlagban képesek fedezni a működési költségeik túlnyomó részét.

(153) Az állami támogatás szakpolitikai eszközként történő alkalmazásának helyénvalósága (a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 120. pontja). A tagállamoknak bizonyítaniuk kell, hogy a támogatás megfelelő a kitűzött cél elérése vagy a támogatással orvosolni kívánt problémák megoldása szempontjából. Egy támogatási intézkedés nem tekintendő összeegyeztethetőnek a belső piaccal, amennyiben ugyanaz a célkitűzés elérhető más, kevésbé torzító szakpolitikai eszközökkel vagy támogatási eszközökkel.

(154) Az ösztönző hatás megléte (a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 124. pontja). E feltétel akkor teljesül, ha a működési támogatás hiányában, valamint a beruházási támogatás lehetséges jelenlétét és a forgalom szintjét figyelembe véve az érintett repülőtér gazdasági tevékenysége valószínűleg jelentős mértékben csökkenne.

(155) A támogatási összeg arányossága, azaz minimumra korlátozott támogatás (a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 125. pontja). Az arányosság érdekében a repülőtereknek nyújtott működési támogatást a támogatott tevékenység elvégzéséhez szükséges minimális szintre kell korlátozni.

(156) A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése (a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 131. pontja). A működési támogatás összeegyeztethetőségének értékelésekor a Bizottság a verseny torzulását és a kereskedelemre gyakorolt hatást fogja figyelembe venni. Amennyiben egy repülőtér ugyanabban a vonzáskörzetben található, mint egy másik, kihasználatlan kapacitású repülőtér, a megalapozott utas- és áruforgalmi előrejelzéseket tartalmazó üzleti tervnek fel kell vázolnia az ugyanabban a vonzáskörzetben található repülőterek forgalmára gyakorolt valószínűsíthető hatást.

7.1.2.4. *Az 1. intézkedés összeegyeztethetőségének értékelése*

Jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulás

(157) A VFAB-nak biztosított működési támogatás arra szolgált, hogy fenntartsa a repülőtér működését, és lehetővé tegye, hogy menetrend szerinti belföldi és külföldi légi járatokat üzemeltessen.

(158) Västerås Svédország ötödik legnépesebb városa. Svédország közepén, sűrűn lakott, gazdaságilag jövedelmező területen helyezkedik el. A város már 1999-ben 450 000 lakosú volt (ami az ország összlakosságának 5,5 %-a), és 45 perc utazási időre található a repülőtértől. A repülőtér egyórás utazási időben meghatározott vonzáskörzetében egymillió lakos él. A svéd légi közlekedési hatóságok becslései szerint 2000-ben a különböző repülőterekről Svédország középső régiójába (Mälardalsregionen) közlekedő utasok 59 %-a az adott térség lakosa volt.

(159) A legközelebbi repülőterek ugyanakkor több mint 100 km-re vagy több mint egy órás autóútra találhatók (Bromma kivételével, amely személygépkocsival 59 perc). Azzal, hogy belföldi (legalábbis 2006-ig) és Európán belüli (pl. Oslo, Koppenhága, London) célállomásokra egyaránt kínál járatokat, a repülőtér hozzájárul az uniós polgárok fokozott mobilitásához, és az Unión belüli járatok hozzáférési pontjainak létrehozása által javítja a sűrűn lakott, központi elhelyezkedésű régió megközelíthetőségét. Ezek a hozzáférési pontok kiegészítik a vonzáskörzet határain található más repülőterek (Bromma és Arlanda) kínálatát, mivel olyan járathálózatot biztosítanak kényelmes utazási távolságon belül, amely főként a Bromma és az Arlanda által követett üzleti modelltől eltérő gazdasági megközelítésen alapul (diszkont légitársaságok). A Bizottság azt is megjegyzi, hogy Västerås város becslései szerint a repülőtér közvetlenül és közvetve megközelítőleg 180 munkahely fenntartásához járult hozzá a városban.

(160) A Bizottság megállapítja, hogy a működési támogatás arra szolgált, hogy javítsa Västerås térsége, valamint Svédország és az EU más részei közötti összeköttetést, és hogy a működési támogatás jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez járul hozzá.

Az állami beavatkozás szükségessége

(161) Amint a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 118. pontja kimondja, a Bizottság úgy véli, a jelenlegi piaci feltételek között a magas állandó költségek miatt a működési költségek állami finanszírozása iránti igény rendszerint a repülőtér méretétől függ, kisebb repülőterek esetében jellemzően arányosan magasabb. A Bizottság úgy véli, hogy a jelen piaci körülmények között a repülőterek viszonylagos pénzügyi életképessége a méretükkel összefüggésben határozható meg. A Bizottság ennélfogva úgy véli, hogy azon repülőterek, amelyek utasforgalma legfeljebb évi 200 000 fő, előreláthatóan nem tudják fedezni a működési költségeik nagy részét, és azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente 200 000 és 700 000 fő közé tehető, esetleg nem tudják fedezni működési költségeik nagy részét.

(162) A fenti (20) preambulumbekezdésben ismertetettek szerint a VFAB legalább 1999 óta és a vizsgált időszak egészében nem tudta fedezni működési költségeit.

(163) A Bizottság megjegyzi, hogy a vizsgált időszakban az utasok száma elmaradt az évi 200 000-től, kivéve 2004-ben (242 376 utas) és 2005-ben (221 422 utas), de akkor is 300 000 alatt volt.

(164) A Bizottság megállapítja, hogy a VFAB nagymértékben vagy legalábbis lényeges mértékben nem tudta fedezni működési költségeit, ezért szükség volt állami beavatkozásra.

A támogatási intézkedés helyénvalósága

(165) Ebben az ügyben a Västerås repülőtér tevékenységét veszélyeztette az, hogy nem tudta fedezni működési költségeit.

(166) Tekintettel e probléma jellegére, a Bizottság úgy véli, hogy más szakpolitikai intézkedés nem tette volna lehetővé a repülőtér számára a további működést. A működési támogatás a fedezetlen működési veszteségekre és a szükséges minimumra korlátozódott, minthogy csak a ténylegesen bekövetkezett veszteségeket kompenzálta. A veszteségek kompenzációja így a minimumra szorítkozott, és nem hozott hasznot.

(167) A fentiekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a kívánt közérdekű cél elérése szempontjából az intézkedés helyénvaló volt.

Ösztönző hatás

(168) A múltban nyújtott működési támogatás a repülőtér üzemelésének fenntartását szolgálta. A támogatás nélkül a repülőteret be kellett volna zárni, és az nem lett volna képes a térség megközelíthetőségéhez hozzájárulni. A támogatási összeg a tényleges működési veszteségekre korlátozódott, mivel csak a fedezetlen működési veszteségeket kompenzálta.

(169) Erre tekintettel a Bizottság úgy véli, a támogatási intézkedés ösztönző hatással bírt.

A támogatás arányossága (minimumra korlátozott támogatás)

(170) A működési támogatást a támogatott tevékenység megvalósulásához szükséges legalacsonyabb összegre kell korlátozni.

(171) Ebben az ügyben a támogatási összeg soha nem haladta meg a fedezetlen működési veszteségeket. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a működési támogatás arányos volt, és a támogatott tevékenység megvalósulásához szükséges legalacsonyabb összegre korlátozódott.

A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése

(172) A Bizottság megjegyzi, hogy a Västerås repülőtérnek a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 25.(12) pontjában meghatározottak szerinti vonzáskörzetében egyetlen repülőtér működik. Emellett az Arlanda repülőtér éppen csak kívül esik a vonzáskörzeten.

(173) E repülőtér – Bromma – tekintetében azonban a Bizottság először is megjegyzi, hogy az a Västerås repülőtér vonzáskörzetének legszélén található (személygépkocsival 59 percre), ami valószínűleg csökkenti a támogatás esetleges negatív hatásait.

(174) A Bizottság ezenkívül megjegyzi, hogy a Västerås repülőtér és a Bromma üzleti modellje meglehetősen eltérő. A Västerås a vizsgált időszakban egyértelműen a diszkont légitársaságokra összpontosított azzal, hogy a Ryanairrel épített ki kapcsolatot, és fokozatosan felszámolta a belföldi járatokat. A Bromma profiljába ezzel szemben a belföldi járatok tartoztak, amelyek hagyományos légitársaságok segítségével a központi stockholmi térséget, és néhány nemzetközi célállomást (pl. Brüsszel és Helsinki) látták el; emellett Bromma fejlődése (utasszámban mérve) a vizsgált időszakban elég erőteljes volt, a 2000-ben mért utasszám (981 256) 2010-re 2 037 382-re emelkedett ([31]). Az Arlanda tekintetében a Bizottság megjegyzi még, hogy az a Västerås repülőtér feltételezett vonzáskörzetén kívül található, ami csökkenti a támogatás esetleges negatív hatásait. Mindenesetre a Bromma tekintetében az ilyen negatív hatásokat ráadásul még valószínűtlenebbé teszi, hogy az Arlanda szintén a Västeråsétól meglehetősen különböző üzleti modellt alkalmaz. Az Arlandáról, amely a fővárosi térség legfontosabb repülőtere, ugyanis számos belföldi és nemzetközi célállomásra indulnak járatok, amelyeket hagyományos légitársaságok üzemeltetnek. Végül, a Västerås repülőtér szerény mértékű forgalma is arra utal, hogy a támogatás nagy valószínűséggel nem gyakorolt jelentős hatást Svédország legnagyobb repülőterének, az Arlandának a működésére ([32]).

(175) Ezért nagyon valószínűtlen, hogy a Västerås repülőtérnek nyújtott támogatás hasznot nem hozó párhuzamossághoz vezetne, vagy elszívná az üzleti tevékenységet a Brommától vagy az Arlandától.

(176) A fentiekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatás korlátozott.

Következtetések

(177) A Bizottság megállapítása szerint a VFAB számára részvényesi vagyoni hozzájárulásként 2003 és 2010 között nyújtott működési támogatás (1. intézkedés) összeegyeztethető a belső piaccal.

7.2. 2. INTÉZKEDÉS: A VFAB ÁLTAL A VÄSTERÅS FLYGFASTIGHETER AB SZÁMÁRA A REPÜLŐTÉRI INFRASTRUKTÚRA HASZNÁLATÁÉRT FIZETETT, ÁLLÍTÓLAGOSAN CSÖKKENTETT ÖSSZEGŰ BÉRLETI DÍJ

(178) Az eljárás megindításáról szóló határozatban ([33]) a Bizottság azt állította, voltak arra utaló jelek, hogy a bérleti díj elmarad a piaci díjtól. Ez lényegében egy Västerås város belső dokumentumában megfogalmazott, ilyen értelmű kijelentésen alapult. A Bizottság következésképpen felkérte a svéd hatóságokat, hogy tegyenek észrevételt ezekre az utalásokra, valamint a becsült piaci bérleti díjra. A rendelkezésre álló utalások alapján a Bizottság mindazonáltal azt az előzetes álláspontot fogadta el, hogy a bérleti díj előnyhöz juttatta a VFAB-t.

(179) Svédország és a VFAB vitatták, hogy a bérleti díjat 2003 és 2010 között bármikor is a piaci ár alatt határozták volna meg. Az eljárás megindításáról szóló határozatnak a helyzet tisztázását kérő felhívására válaszul azzal érveltek, hogy a Västerås város közgyűlése számára készített dokumentumban szereplő kijelentés, amelyre az eljárás megindításáról szóló határozat hivatkozik, és amely arra utal, hogy a bérleti díj elmarad a piaci szinttől, nem számadatokon vagy konkrét magyarázatokon alapul, pusztán egy alá nem támasztott állítás. Svédország és a VFAB ezért arra nem tud érdemi észrevételt tenni. Ehelyett azzal érvelnek, hogy a piaci bérleti díj értékelését arra tekintettel kell elvégezni, hogy az ingatlant a vonatkozó tervezési szabályozások értelmében csak repülőtéri tevékenységre lehetett felhasználni, és tekintve e műveletek alacsony jövedelmezőségét úgy tűnik, hogy a jelenlegi bérleti díj összhangban van a piaci árakkal. Emellett a bérleti szerződés úgy rendelkezik, hogy a bérleti díjat új befektetések esetén ki kell igazítani.

([31]) Forrás: www.transportstyrelsen.se.
([32]) Összehasonlításul: az Arlanda 2000-ben 18 263 926 utast szolgált ki (2010-ben 16 948 127-et; forrás: www.transportstyrelsen.se).
([33]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat 62. pontját.

(180) Mindenesetre Svédország és a VFAB szerint a VFAB bérleti díját szabadon, tisztán üzleti megfontolások alapján határozták meg, és a Bizottság nem tudta igazolni, hogy a VFAB bérleti díjának megállapításáról szóló határozat az államnak lenne betudható.

(181) E tekintetben a Bizottság tudomásul veszi Svédország és a VFAB érveit, amelyek szerint a repülőtéri tevékenység alacsony (vagy inkább negatív) nyereségessége Västeråsban hatással van a kiszabható bérleti díj szintjére.

(182) E ponttal kapcsolatban harmadik fél nem tett észrevételt. A hivatalos vizsgálati eljárás nem tárt fel olyan információt, amely alátámasztotta volna, hogy a VFAB által fizetett bérleti díj alacsonyabb lenne annál, mint amit egy magántulajdonos hasonló körülmények között megállapított volna. Az eljárás megindításáról szóló határozatban hivatkozott kijelentést a továbbiakban nem támasztották alá. Ilyen körülmények között a Bizottság azt állapítja meg, hogy semmilyen bizonyíték nem igazolja a VFAB-nál jelentkező előnyre utaló előzetes jeleket. A Bizottság megalapozatlan állítások alapján nem jelentheti ki, hogy állami támogatást ítéltek oda.

(183) Ebből következően a Bizottság megállapítja, hogy a 2. intézkedés, azaz a VFAB által a Västerås Flygfastigheter AB számára a repülőtéri infrastruktúra használatáért fizetett bérleti díj nem minősül állami támogatásnak.

7.3. 3. INTÉZKEDÉS: A HELYI REPÜLŐTEREK TÁMOGATÁSI PROGRAMJÁBAN 2001 ÉS 2010 KÖZÖTT FIZETETT MŰKÖDÉSI TÁMOGATÁS

(184) A svéd hatóságok részletesebben kifejtették az állam által a vizsgált időszakban, azaz 2001 és 2010 között a helyi repülőterek támogatási programjában nyújtott támogatást. A programot 2011-ben ismét módosították ([34]).

(185) Jóllehet a program jogalapja a szóban forgó időszakban némiképp változott, az alapvető jellemzőit ez nem érintette. 2007-től a támogatás jogalapját a nem állami tulajdonú repülőtereknek nyújtott működési támogatásról szóló (2006:1577) rendelet képezte. 2005-ben a támogatás összköltségvetése 103 millió SEK volt, amelyet 22 svédországi repülőtérnek folyósítottak. Abban az időszakban, amikor az állam az LFH Holdingon keresztül 40 %-os részesedéssel rendelkezett a VFAB-ban, a működési támogatást ennek megfelelően 40 %-kal csökkentették.

(186) A program célja az volt, hogy előmozdítsa a regionális fejlődést és a régiók közötti összeköttetést a kormány nemzeti közlekedési hálózatért, és különösen a légi közlekedési infrastruktúráért viselt általános felelőssége értelmében.

(187) A tulajdonviszonyoktól függetlenül minden repülőtér támogatható volt, amely rendszeres légi forgalommal rendelkezett (ugyanakkor a támogatás szükségességének értékelésekor figyelembe kellett venni a regionális fejlődési célkitűzést, amelyet a három nagy nemzeti repülőtértől való távolságban mértek). Ugyanakkor egy adott repülőtér támogathatósága megszűnt, amint az adott repülőtér elért egy bizonyos forgalmi szintet (amelyet évi 300 000 utasban állapítottak meg), mivel ebben az esetben a nyereségességi kilátásokat jónak tekintették. 2007. január 1-jétől a támogathatóságot tovább szigorították, amikor a program kizárta azokat a repülőtereket, amelyek Stockholmtól szárazföldi tömegközlekedéssel legfeljebb két óra utazásra helyezkedtek el.

(188) Ami a támogatási intenzitást illeti, az adott repülőtérnek nyújtott támogatás nem haladhatta meg e repülőtér működési veszteségeit. Svédország emellett rámutatott arra, hogy az eredeti szándék szerint a támogatásnak a működési veszteség 75 %-át kellett fedeznie, ám a gyakorlatban ez alig haladta meg átlagosan az 50 %-ot.

(189) 2006 volt az utolsó év, amikor a Västerås repülőtér támogatásban részesült a programból.

7.3.1. **A támogatás megléte**

(190) Svédország elismeri, hogy a program állami támogatásnak minősül. Amint az eljárás megindításáról szóló határozatban is, a Bizottság megjegyzi, hogy az EUMSZ 107. cikkének kritériumai teljesülnek.

(191) A programot egyértelműen állami forrásból finanszírozzák, mivel azt főként az általános költségvetésből, és kisebb mértékben az SCAA költségvetéséből fizetik, amely jogszabály által létrehozott központi kormányzati hivatal. A támogatás emellett az államnak tudható be, mivel a program igazgatását egymást követően (1999 és 2005 között) az SCAA, (2005–2010-ig) a Polgári Repülési Hatóság, majd (2010-től) annak jogutódja, a Svéd Közlekedési Igazgatóság látta el. Ezek mind jogszabály által létrehozott és szabályozott hatóságok.

([34]) E határozat a szóban forgó program 2010-ig tartó részére vonatkozik.

(192) A program egyértelmű előnyhöz juttatja a kedvezményezetteket, mivel mentesülnek azon működési veszteségek alól, amelyeket gazdasági tevékenységük során egyébként viselniük kellene. A támogatást az állam vissza nem térítendő támogatás formájában nyújtja, finanszírozása után pedig nem vár hasznot. Az előny szelektív, mivel csak a központi kormányzat tulajdonában nem álló, a támogathatósági feltételeknek megfelelő repülőtereknek nyújtják. Végül az előny valószínűleg torzítja a versenyt és érinti a tagállamok közötti kereskedelmet, mivel az uniós repülőterek versenyben állnak egymással.

7.3.2. **A támogatás jogszerűsége**

(193) Az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének értelmében a tagállamoknak tájékoztatniuk kell a Bizottságot minden támogatás nyújtására és módosítására irányuló szándékról, és amíg a bejelentési eljárásban végső határozat nem születik, az érintett tagállam a tervezett intézkedéseket nem hajthatja végre.

(194) Mivel a finanszírozást már rendelkezésre bocsátották, a Bizottság úgy véli, hogy Svédország nem tartotta tiszteletben az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében megfogalmazott tilalmat. A program ezért jogszerűtlen, mivel nem jelentették be a Bizottságnak.

7.3.3. **A támogatás összeegyeztethetősége**

(195) Amint azt a (137)–(141) preambulumbekezdés kifejti, a repülőtereknek 2014. április 4. előtt nyújtott jogellenes működési támogatásokkal kapcsolatos, folyamatban lévő ügyekben a 2014. évi légi közlekedési iránymutatást kell alkalmazni.

(196) A program az iránymutatás elveivel összhangban működési támogatásnak minősül, mivel a célja pontosan az volt, hogy fedezze a repülőtér működési finanszírozási hiányát, azaz a repülőtér bevételei és működési költségei közötti deficitet ([35]).

(197) Ezenfelül a hivatalos vizsgálati eljárásban érintett programot 2014. április 4. előtt vezették be.

(198) A Bizottság következésképpen a 3. intézkedés összeegyeztethetőségét a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásnak a működési támogatás összeegyeztethetőségére vonatkozó rendelkezéseivel összhangban értékeli, a (147)–(154) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint.

7.3.3.1. *Jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulás*

(199) A program célja az volt, hogy előmozdítsa a regionális fejlődést és a régiók közötti összeköttetést a kormány nemzeti közlekedési hálózatért, és különösen a légi közlekedési infrastruktúráért viselt általános felelőssége értelmében.

(200) A program minimalizálta a párhuzamosság kockázatát azáltal, hogy a rossz összeköttetéssel rendelkező térségek kis repülőtereit vette célba. Emellett a program kifejezetten kizárta az ország legnagyobb repülőtereihez (Arlanda, Landvetter és Sturup) közel található repülőtereket.

(201) Az ország mérete, az alacsony népsűrűség és a gyakran nehézkes közlekedési feltételek szintén csökkentik a párhuzamosság kockázatát azokban a ritka esetekben, amikor a támogatás kedvezményezett repülőterei az iránymutatás 136. pontjában nem kötelező jelleggel megjelölt távolságon belül helyezkednek el. A Bizottság tehát megállapítja, hogy a program jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez járul hozzá.

7.3.3.2. *Az állami beavatkozás szükségessége*

(202) A fent kifejtettek szerint a repülőterek program szerinti támogathatósága megszűnik, ha nyereségességük elérésére ésszerű kilátások utalnak; ennek tipikus jele az évi körülbelül 300 000 utas. E konzervatív megközelítés garantálja, hogy a támogatást csak akkor folyósítsák, ha az állami beavatkozás szükséges a repülőtér üzemeléséhez.

(203) A Bizottság ugyanis úgy véli, hogy a jelen piaci körülmények között azon repülőterek, amelyek utasforgalma legfeljebb évi 200 000 fő, előreláthatóan nem tudják fedezni a működési költségeik nagy részét, és azon repülőterek, amelyek utasforgalma évente 200 000 és 700 000 fő közé tehető, esetleg nem tudják fedezni működési költségeik nagy részét.

(204) E kategóriákat alkalmazva a programban szereplő repülőterekre, a Bizottság a következőket jegyzi meg.

([35]) Lásd az iránymutatás 21. pontját.

(205) A 3. intézkedés kedvezményezett repülőtereinek túlnyomó többsége nagyon kis repülőtér. Az 1999–2007 közötti időszakban bármikor támogatott 29 repülőtérből ugyanis 24 a legjobb esetben sem érte el az évi 200 000 fő utasszámot. 21 ezek közül kevesebb mint 100 000 utast számlált évente, 16 még 50 000-et sem.

(206) Mindössze három város (Kristianstad, Västerås és Växjö) esetében haladta meg a legnagyobb érték a 200 000-et az időszakban, de a 300 000 fős utasszámot ekkor sem érték el (ugyanakkor a legalacsonyabb érték 62 639, 107 565, illetve 154 755 volt az időszakban). A fent bemutatottak szerint a Västerås 2006 után a 3. intézkedés alapján nem kapott támogatást.

(207) A fennmaradó két repülőtérből az adott időszakban a legnagyobb a Skavsta volt (legmagasabb utasszám: 1 994 512, legalacsonyabb: 240 233). A repülőtér ugyanakkor 2004 után, azaz amikor először túllépte az 1 000 000 fős utasszámot, nem kapott támogatást ([36]). A Göteborg városi repülőteret (legmagasabb utasszám: 743 892, legalacsonyabb: 2 972) csak 2003-ban (304 095 utas) és 2004-ben (433 935 utas) támogatták ([37]).

(208) A Bizottság ezek alapján úgy véli, hogy a helyi repülőterek támogatási programja szerinti támogatásokat akkor nyújtották, amikor az a közérdekű célkitűzés eléréséhez szükséges volt.

7.3.3.3. *Helyénvalóság (az iránymutatás 120. pontja)*

(209) A program hatálya alá tartozó repülőterek problémáinak – azaz a működésükhöz szükséges finanszírozás hiányának – orvoslására a működési támogatás a legalkalmasabb eszköz.

7.3.3.4. *Ösztönző hatás (az iránymutatás 124. pontja)*

(210) A fentiek szerint – tekintettel a forgalom szintjére és a program támogathatósági feltételeire – valószínűtlen, hogy a program hatálya alá tartozó repülőterek saját maguk finanszírozni tudnák tevékenységeiket, és így fenn tudnák tartani a kívánt tevékenységi szintet a támogatás nélkül. A program ezért ösztönző hatású.

7.3.3.5. *Arányosság (az iránymutatás 125. pontja)*

(211) A támogatás a szükséges minimumra korlátozódik, mivel egyszer sem haladta meg a működés finanszírozási hiányát (és átlagosan ritkán lépte túl annak 75 %-át).

7.3.3.6. *Az indokolatlan versenytorzulás elkerülése (az iránymutatás 131. pontja)*

(212) A 3. intézkedés hatálya alá tartozó repülőterek tipikusan kis vagy nagyon kis repülőterek, az országban elszórtan helyezkednek el, és kontinentális európai mércével mérve hatalmas a vonzáskörzetük.

(213) A fent bemutatottak szerint a program elvei értelmében az ország legnagyobb repülőtereihez (a stockholmi Arlandához, a göteborgi Landvetterhez és a Malmö melletti Skuruphoz) közel elhelyezkedő repülőtereket kizárják a programból, ezáltal csökkentik az esetleges átfedéseket.

(214) Jóllehet néhány esetben a program hatálya alá tartozó repülőterek némelyike a 136. pontban nem kötelező jelleggel megadott távolságon belül helyezkedik el, a Bizottság emlékeztet arra, hogy ezek a repülőterek nagyon kis repülőterek, ezért a versenytorzulás valószínűleg csekély mértékű.

7.3.4. **Következtetések**

(215) A fenti okokból a Bizottság úgy véli, hogy a 2000–2010 között a helyi repülőterek támogatási programja szerint nyújtott támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének értelmében összeegyeztethető volt a belső piaccal.

7.4. A RYANAIRNEK ÉS AZ AMS-NEK NYÚJTOTT ÁLLÍTÓLAGOS TÁMOGATÁS

7.4.1. **A támogatás megléte**

7.4.1.1. *Gazdasági tevékenység és a vállalkozás fogalma*

(216) Mivel légi közlekedési szolgáltatásokat nyújtanak, a légitársaságok gazdasági tevékenységet folytatnak, ezért az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett vállalkozásnak minősülnek. Ennek megfelelően vizsgálni kell, hogy a légitársaságok és a szóban forgó repülőtér közötti megállapodások, amennyiben az államnak tudhatók be és állami források átruházásával járnak, gazdasági előnyhöz juttatták-e ezeket a légitársaságokat.

([36]) A Skavsta utasszáma a 2003-as 980 000-ről 2004-ben 1 350 000-re emelkedett. Forrás: a Skavsta repülőtér honlapja, http://www.skavsta.se/bulletin/3/kort-om-skavsta-passagerare.asp.

([37]) A 2003-as és 2004-es utasszámok elérhetők a következő címen: http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Statistik_och_analys/pass2004.pdf.

7.4.1.2. *Állami források és az államnak való betudhatóság*

(217) A Bíróság a fent említett Stardust Marine ügyben hozott ítéletben megállapította, hogy a magánjog szerint bejegyzett azon vállalkozás forrásai, amely részvényeinek többsége állami tulajdonban van, állami forrásnak minősülnek.

(218) Ami az államnak betudhatóságot illeti, a Stardust Marine ügyben hozott ítéletben a Bíróság azt is kimondta, hogy annak megállapításához, hogy a forrásátruházás az állami részvényeseknek tudható be, nem elegendő az, hogy az adott vállalkozás egyetlen vagy többségi részvényese az állam vagy állami szerv. A Bíróság szerint, még ha az állam irányítási pozícióval is rendelkezik a közvállalkozásban, és döntő befolyást gyakorol annak ügyleteire, ezen irányítás tényleges gyakorlását adott esetben nem lehet automatikusan vélelmezni, mivel a közvállalkozás többékevésbé függetlenül is eljárhat, az állam által ráruházott autonómia fokától függően.

(219) A Bíróság szerint az államnak betudhatóság jelei lehetnek a következők:

a) az a tény, hogy az adott vállalkozás nem hozhatta meg a vitatott határozatot a hatóság követelményeinek figyelembevétele nélkül;

b) az a tény, hogy a vállalkozásnak figyelembe kell vennie a kormányzati utasításokat;

c) a közvállalkozás a közigazgatási struktúrák szerves részét képezi;

d) a közvállalkozás tevékenységeinek jellege, valamint az, hogy azokat rendes piaci körülmények között, magánszereplőkkel versenyezve végzik;

e) a vállalkozás jogállása;

f) a hatóságok által a vállalkozás irányítása felett gyakorolt ellenőrzés mértéke; továbbá

g) minden olyan további mutató, amely adott esetben a hatóságoknak az intézkedés elfogadásában való közreműködését vagy e közreműködés hiányának valószínűtlenségét jelzi, az intézkedés alkalmazási körére, tartalmára vagy a benne foglalt feltételekre is figyelemmel.

7.4.1.3. *Állami források*

(220) A VFAB az e határozat tárgyát képező időszak egészében 100 %-os állami tulajdonban állt: vagy teljes mértékben Västerås város tulajdonában, vagy Västerås város és az állami szervként működő SCAA leányvállalata, az LFV Holding közös tulajdonában. Az állam, mint a VFAB egyedüli részvényese, amely jogosult az igazgatótanácsi tagok kinevezésére, vélelmezhetően teljes körű befolyást gyakorol a VFAB-ra, és ellenőrzi annak forrásait. Így a VFAB forrásaiból nyújtott bármely előny állami forrásból nyújtott előnynek minősül.

7.4.1.4. *Betudhatóság*

(221) A Bizottság először is megjegyzi, hogy a VFAB alapszabálya szerint a vállalkozás célja a térség légi közlekedési szükségleteinek kielégítése a helyi igazgatási szervek tevékenységeire alkalmazandó közjog elveivel összhangban. Így a vállalat általános célja olyan közérdekű célkitűzés, amelynek megvalósítására tipikusan hatóságok törekszenek, és olyan konkrét jogi rendelkezésekre hivatkozik, amelyek helyi igazgatási szervekre vonatkoznak. Emellett a VFAB igazgatótanácsi tagjainak kinevezésére Västerås városa jogosult (illetve az LFV Holdinggal együtt volt jogosult, amikor az is részvényes volt) ([38]).

(222) Ezenfelül a VFAB vezérigazgatójának az eredeti 2001. évi megállapodás Ryanairrel való megkötésére szóló felhatalmazását az igazgatótanács fogadta el, amelynek rendes tagjait Västerås város nevezte ki ([39]).

(223) Az alapszabály azt is előírja, hogy a vállalkozásnak minden operatív határozatot be kell nyújtani véleményezésre a városi tanácsnak.

(224) A hivatalos vizsgálati eljárás során benyújtott dokumentumokból kiderül, hogy Västerås város közvetlenül részt vett a fontosabb üzleti döntésekben. A bizonyítékok arra utalnak, hogy 2006-ban, amint az LFV Holdinggal kötött költségfedezeti megállapodás a lejáratához közeledett, a városi tanács megvitatta a VFAB jövőbeni üzleti

([38]) Lásd pl.: http://www.Västerås.se/politikdemokrati/stadensorganisation/bolag/Sidor/bolag.aspx.
([39]) A VFAB igazgatótanácsi értekezletének jegyzőkönyve, 2000. október 18.

stratégiáját, és kifejezett határozatot hozott arról, hogy a vállalatnak milyen üzleti stratégiát kell követnie 2011-ig. Így a hatóság közvetlenül részt vett a repülőtér-üzemeltető üzleti stratégiájának megtervezésében, ezért úgy kell tekinteni, hogy részt vett a stratégia végrehajtása során az üzemeltető által hozott határozatokban.

(225) Ennek alapján úgy kell tekinteni, hogy az állam részt vesz a VFAB üzleti döntéseiben, és a vállalat nem határozhatja meg marketingstratégiáját a hatóság hivatalos vagy nem hivatalos iránymutatásától függetlenül. A Bizottság megjegyzi, hogy Svédország nem vitatta az államnak betudhatóságot, és a fentiekből következően úgy véli, a VFAB Ryanairrel és AMS-szel a 4. és 5. intézkedés értelmében kötött üzleti megállapodásai az államnak tudhatók be.

7.4.1.5. *Gazdasági előny*

(226) Annak értékelése érdekében, hogy egy állami tulajdonban lévő repülőtér és egy légitársaság között létrejövő megállapodás gazdasági előnyhöz juttatja-e a légitársaságot, elemezni kell, hogy a megállapodás megfelel-e a piacgazdasági szereplő elvének. A piacgazdasági szereplő tesztet egy repülőtér és egy légitársaság közötti megállapodásra alkalmazva azt kell vizsgálni, hogy a megállapodás megkötésének idején egy körültekintő piacgazdasági szereplő várhatta volna-e e megállapodástól, hogy magasabb hasznot hoz, mint amit más eszközökkel elérhetne. E magasabb hasznot a szerződés által várhatóan generált különbözeti bevételek (azaz a szerződés megkötése esetén keletkező bevételek és a szerződéskötés elmaradása esetén elért bevételek közötti különbség) és a szerződésből várhatóan származó különbözeti költségek (azaz a szerződéskötés esetén keletkező költségek és a szerződéskötés hiányában felmerülő költségek különbsége) közötti különbségben kell mérni, és az eredményként adódó cash flow-t a megfelelő leszámítolási kamatlábbal diszkontálni kell. A repülőtér és a légitársaság között fennálló megállapodások értékelésekor a Bizottság azt is figyelembe fogja venni, hogy a vizsgált megállapodások milyen mértékben tekinthetők a repülőtér átfogó stratégiája végrehajtása részének, amely várhatóan legalább hosszú távon a repülőtér nyereségességét szolgálja (az iránymutatás 66. pontja).

(227) Ebben az elemzésben az ügylettel összefüggő minden különbözeti bevételt és költséget figyelembe kell venni. A különböző tényezőket (a repülőtéri díjakra alkalmazott engedményt, a marketingtámogatásokat, az egyéb pénzügyi ösztönzőket) nem szabad elkülönítve vizsgálni. Amint ugyanis a Charleroi-ügyben hozott ítélet kimondja: „a magánbefektető kritériumának alkalmazása keretében a kereskedelmi ügyletet egészében kell figyelembe venni annak megvizsgálásakor, hogy a közjogi jogalany és az általa ellenőrzött jogalany együtt racionális piacgazdasági szereplőként jártak-e el. A Bizottság a vitatott intézkedések értékelése során ugyanis köteles valamennyi releváns elemet és azok összefüggéseit figyelembe venni […].”

(228) A várható különbözeti bevételeknek tartalmazniuk kell különösen a repülőtéri díjakból származó bevételeket, figyelemmel az engedményekre és a megállapodás által várhatóan generált forgalomra, emellett a további forgalom által várhatóan termelt, nem repüléssel kapcsolatos bevételeket. A várható különbözeti költségeknek tartalmazniuk kell különösen minden működési és beruházási különbözeti költséget, amelyek a megállapodás hiányában nem merültek volna fel, valamint a marketingtámogatások és egyéb pénzügyi ösztönzők költségét.

(229) A Bizottság ezzel összefüggésben azt is megjegyzi, hogy a különböző árak alkalmazása (ideértve a marketingtámogatást és az egyéb ösztönzőket) állandó üzleti gyakorlat. Az ilyen különbségtételen alapuló árképzési politikát azonban üzleti szempontból indokolni kell.

A piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása a szóban forgó, különösen a Ryanairrel kötött megállapodásra

(230) A piacgazdasági szereplő elvének ebben az ügyben történő alkalmazása céljából helyénvaló először is megvizsgálni a következő kérdéseket:

a) A marketingmegállapodást és a repülőtéri díjakra vonatkozó megállapodást a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása céljából együtt vagy – amint a Ryanair és az AMS érvelt – külön kell-e vizsgálni?

b) Helyénvaló-e a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazásakor összehasonlítani a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező megállapodásokat a más repülőterek által kiszabott repülőtéri díjakkal?

(231) A Bizottság először e két kérdést tekinti át, majd alkalmazza a piacgazdasági szereplő elvét a 4. és az 5. intézkedésre.

A marketingmegállapodások és a repülőtéri díjakkal kapcsolatos megállapodások együttes értékelése

(232) A Bizottság úgy véli, hogy az ebben az ügyben a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező kétféle intézkedést, azaz a repülőtéri szolgáltatási megállapodást és a marketingmegállapodásokat egyetlen intézkedésként, együtt kell vizsgálni. Ez a megközelítés egyfelől a VFAB és a Ryanair közötti repülőtéri szolgáltatási megállapodásra, másfelől a VFAB és a Ryanair, valamint a VFAB és az AMS közötti marketingmegállapodásokra vonatkozik. A Ryanair nem vitatja, hogy a közvetlenül a Ryanair és a VFAB között kötött marketingmegállapodást a repülőtéri díjakra vonatkozó megállapodással együtt kell vizsgálni. A két megállapodás ugyanis együtt szabályozza a VFAB és a Ryanair közötti üzleti kapcsolatot. A Bizottság meglátása szerint ugyanez vonatkozik az AMS-szel kötött marketingmegállapodásra, a következő okokból.

(233) Több jel utal arra, hogy ezeket a szerződéseket egyetlen intézkedésként kell értékelni, mivel azokat egyetlen ügylet keretében kötötték meg.

(234) Először az AMS a Ryanair 100 %-os tulajdonban álló leányvállalata. A marketingszerződést az AMS nevében Edward Wilson írta alá, aki abban az időben az AMS-nél és a Ryanairnél is igazgató volt. Az állami támogatási szabályok alkalmazásában az AMS és a Ryanair egyetlen vállalkozásnak tekintendő, abban az értelemben, hogy az AMS a Ryanair közvetítőjeként, annak érdekében és a Ryanair irányítása alatt jár el. E megállapodások tekintetében erre abból a tényből is lehet következtetni, hogy a marketingmegállapodás preambulumában a következő szerepel: „[…] www.ryanair.com, az ír diszkont légitársaság, a Ryanair honlapja."

(235) Ezenfelül e marketingmegállapodások, noha névleg a VFAB és az AMS között jöttek létre, kifejezetten a 2005. évi megállapodás, azaz a VFAB és a Ryanair közötti, a repülőtéri díjakról szóló 2005. január 31-i megállapodás kiegészítő megállapodásai. Ez egyértelműen mutatja, hogy egyik fél sem választotta el a repülőtéri szolgáltatási megállapodásokat a marketingszolgáltatási megállapodástól, hanem egyetlen üzleti megállapodás részének tekintette azokat (a Bizottság azt is megjegyzi, hogy noha az augusztus 1-jei két kiegészítő megállapodásra névleg a VFAB és az AMS között kerül sor, azokat mindazonáltal a Ryanair Ltd nevében írták alá).

(236) Másodszor az AMS-szel kötött 2010. évi marketingmegállapodás a „Megállapodás célja" címet viselő első szakaszában kimondja, hogy a megállapodás „[…]". E megfogalmazásból egyértelmű közvetlen kapcsolat állapítható meg a szolgáltatási megállapodás és a marketingmegállapodás között, abban az értelemben, hogy az egyiket a másik nélkül nem kötötték volna meg. A marketingmegállapodás a repülőtéri szolgáltatási megállapodás megkötésén és a Ryanair által nyújtott szolgáltatásokon alapul. A preambulum ugyanis azt is kimondja, hogy a VFAB a régió idegenforgalmi és üzleti lehetőségeinek reklámozása céljából a Ryanair utasait célozza meg.

(237) Harmadszor a marketingmegállapodás preambulumában az szerepel, hogy a VFAB szándéka, hogy „aktívan reklámozza Västmanland és Västerås térségét mint a nemzetközi légi utasok üdülési célpontját és vonzó üzleti központot." Ez arra utal, hogy a marketingmegállapodás megkötésének elsődleges és kifejezett célja konkrétan a Västerås repülőtér (és annak környezete, Västmanland) népszerűsítése a Ryanair potenciális ügyfelei körében.

(238) Következésképpen a VFAB és az AMS közötti marketingszolgáltatási megállapodás elválaszthatatlanul kapcsolódik a Ryanair és a VFAB közötti repülőtéri szolgáltatási megállapodáshoz. A fenti megfontolások bizonyítják, hogy a repülőtéri szolgáltatási megállapodások nélkül a marketingszerződéseket nem kötötték volna meg. A marketingszerződés kifejezetten kimondja, hogy annak alapja a Ryanair Västerås–London szolgáltatása, és lényegében e járat reklámozásával kapcsolatos marketingszolgáltatásokat irányoz elő.

(239) Ezekből az okokból a Bizottság úgy véli, helyénvaló a VFAB és a Ryanair közötti repülőtéri szolgáltatási megállapodást és a 2010. augusztus 1-jei és 17-i marketingmegállapodást együtt elemezni annak meghatározása érdekében, hogy azok állami támogatási intézkedésnek minősülnek-e vagy sem.

Västerås repülőtér más európai repülőterekkel való összehasonlíthatósága

(240) Svédország és a Ryanair azzal érvelt, hogy a piacgazdasági szereplő elvének értékelésekor össze kell hasonlítani az egyrészt a VFAB, másrészt a Ryanair és az AMS közötti üzleti megállapodások feltételeit a más repülőtereken alkalmazott, hasonló megállapodások feltételeivel.

(241) A piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása tekintetében az új iránymutatás szerint egy adott repülőteret használó légitársaságnak nyújtott támogatás megléte elvben kizárható, ha a repülőtéri szolgáltatásokért szabott ár megfelel a piaci árnak, vagy ha előzetes elemzéssel igazolható, hogy a repülőtér és a légitársaság közötti megállapodás pozitív különbözeti nyereséget eredményez a repülőtérnél. Ami ugyanakkor az első megközelítést illeti (a piaci árral való összevetést), a Bizottság kétségbe vonja, hogy jelenleg azonosítható lenne olyan megfelelő referenciaérték, amelynek segítségével megállapítható lenne a repülőterek által nyújtott szolgáltatások valós piaci ára. Ezért úgy véli, hogy a repülőterek egyes légitársaságokkal kötött megállapodásainak értékelése szempontjából a leginkább releváns kritérium a különbözeti nyereségesség előzetes elemzése.

(242) Meg kell jegyezni, hogy általában a piacgazdasági szereplő elvének a más hasonló piac átlagárán alapuló alkalmazása akkor lehet hasznos, ha ilyen ár ésszerűen megállapítható vagy a piaci mutatószámokból kikövetkeztethető. Ez a módszer azonban nem helytálló a repülőtéri szolgáltatások esetében, ahol a költségek és bevételek struktúrája repülőterenként nagymértékben eltér. Ez azért van így, mert a költségek és bevételek attól függnek, hogy milyen fejlett a repülőtér, hány légitársaság használja azt, milyen az utasforgalmi kapacitása, az infrastruktúra és a kapcsolódó befektetések állapota, a tagállamonként más és más szabályozási keret, és hogy a repülőtérnek van-e tartozása vagy múltbeli kötelezettségvállalása.

(243) Ezenfelül, amint az ebben az ügyben is látható, a repülőterek és a légitársaságok közötti üzleti gyakorlatok nem mindig kizárólag a közzétett díjjegyzéken alapulnak. Ezek az üzleti kapcsolatok nagyon is változatosak. Kiterjednek az utasforgalommal kapcsolatos kockázatok és bármely üzleti vagy pénzügyi felelősség megosztására, szokványos ösztönzőrendszerekre, valamint a kockázatok megállapodás időtartama alatti megoszlásának módosítására is. Ebből következően az egyes ügyletek nem hasonlíthatók egymáshoz a járatpárok árai vagy az utasonkénti árak alapján.

(244) Végül, feltéve hogy hiteles összehasonlító elemzés alapján megállapítható, hogy az egyes ügyletekben szereplő, ezen értékelés alapját képező „árak" megegyeznek az ügyletek összehasonlító mintájából meghatározható „piaci árral", vagy magasabbak annál, a Bizottság ebből ennek ellenére sem következtethetne arra, hogy az ügyletek megfelelnek a piacgazdasági szereplő tesztnek, ha az derül ki, hogy az árak meghatározása idején a repülőtér üzemeltetője arra számított, hogy az ügyletek különbözeti költsége magasabb lesz, mint a különbözeti bevétele. Egy piacgazdasági szereplő így nem érezne ösztönzést arra, hogy árukat vagy szolgáltatásokat kínáljon a referenciának tekinthető „piaci áron", ha ezzel különbözeti veszteséget termelne.

(245) Ilyen körülmények között a Bizottság úgy véli, hogy a rendelkezésére álló információ alapján a különbözeti nyereségesség előzetes értékelése a legjobb megközelítés annak vizsgálatához, hogy a VFAB és a Ryanair közötti üzleti kapcsolatok következtében a Ryanair az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett előnyhöz jutott-e.

7.4.1.6. *A különbözeti költségek és bevételek értékelése*

(246) Annak értékelése érdekében, hogy egy repülőtér által egy légitársasággal kötött megállapodás megfelel-e a piacgazdasági szereplő tesztnek, a légitársaság tevékenységéből származó, nem repüléssel kapcsolatos várható bevételeket együtt kell figyelembe venni az engedmények, marketingtámogatások és ösztönzőrendszerek nélküli repülőtéri díjakkal. A repülőtérnél a légitársaság repülőtéri tevékenységéből várhatóan felmerülő különbözeti költséget szintén figyelembe kell venni. Az ilyen különbözeti költségek a kiadások vagy beruházások bármilyen kategóriájára kiterjedhetnek, így a személyzet, a felszerelések és a beruházások különbözeti költségére, amelyek a légitársaság repülőtéri jelenléte folytán állnak elő. Ha például a repülőtérnek ki kell bővítenie terminálját vagy más létesítményeit, illetve újakat kell építenie főként azért, hogy egy konkrét légitársaság igényeit kielégítse, e költségeket figyelembe kell venni a különbözeti költség kiszámításánál. Ezzel szemben a piacgazdasági szereplő teszt során figyelmen kívül kell hagyni azokat a költségeket, amelyeket a repülőtérnek a megállapodástól függetlenül amúgy is viselnie kell.

(247) Emellett a repülőtéri infrastruktúrának valamennyi légitársaság előtt nyitva kell állnia, és nem szolgálhat kizárólag egy konkrét légitársaságot, annak érdekében, hogy a repülőtér üzemeltetőjének nyújtott összeegyeztethető támogatásból eredő előnyt ne lehessen egy konkrét légitársaságra átruházni.

(248) Ennek fényében a Bizottság értékelni fogja, hogy a VFAB és a Ryanair közötti megállapodások, köztük az AMS-szel kötött marketingmegállapodások pozitív különbözeti nyereséget jelentenek-e a repülőtérnek. Az értékelést arra a helyzetre vetítve kell elvégezni, amikor a repülőtér a megállapodást megkötötte a Ryanairrel, és figyelembe kell venni az akkor előrelátható üzleti fejleményeket.

(249) 2001-ben a Västerås repülőtér nagymértékben kihasználatlan volt. Az 1990-es években olyan üzleti modellt alkalmazott, amely szerint a hagyományos légitársaságok, főként az SAS, menetrend szerinti járatokat üzemeltettek belföldi és néhány külföldi, a Västerås régió üzletemberei számára vonzó célállomás – elsődlegesen Oslo és Koppenhága – viszonylatában; ezeknek az utasoknak inkább a gyors összeköttetés volt fontos, és aránylag kevéssé voltak árérzékenyek. 1999-ben és 2000-ben például az SAS napi négy járatot üzemeltetett Koppenhága, a Skyways napi hármat Göteborg, hármat Malmö és kettőt Koppenhága viszonylatában.

(250) Ez az üzleti modell a 2000-es évek elején megbukott, amikor a vállalatok költségtudatosabbá váltak, a helyzet pedig a 2001. szeptember 11-i terrorcselekményt követően a légi közlekedés visszaesésével tovább súlyosbodott. Az SAS így 2002-ben leállította Västerásból induló járatait, amelyek közül néhány járatot átvett a Skyways, amely 2004-ben ugyancsak elhagyta Västerást. A hagyományos légitársaságok azóta korlátozott tevékenységet folytattak a Västerås repülőtéren, amint azt az 1. táblázat is mutatja.

(251) 2001-ben a Västerås repülőtér tehát azzal szembesült, hogy a hagyományos légitársaságok közé tartozó ügyfelei mérlegelni kezdték itteni tevékenységeik visszafejlesztését, és nem voltak hajlandóak hosszú távú megállapodások aláírása, amelyek pedig stabil, hosszú távú bevételt jelentettek volna a repülőtér számára.

(252) 2001-ben a Västerås repülőtér kihasználtsága rendkívül alacsony volt. A rendelkezésre álló maximális éves kapacitás 950 000 induló utasra volt becsülhető, ugyanakkor a tényleges utasszám 93 487 volt, azaz kevesebb mint 10 %.

(253) A repülőtér ugyanakkor magas állandó költségekkel működött, amelyek nagy részét a Svédország által átadott számadatok alapján a repülőtér légitársaságokkal össze nem függő tevékenységei adták, amelyek a 2000–2010 közötti időszakban a repülőtér forgalmának 72–92 %-át tették ki ([40]). Ezzel szemben a kereskedelmi járatok működése mindig különbözeti nyereséget termelt a repülőtér számára.

(254) Abban az időben természetesnek tűnt, hogy a repülőtéren megteremtsék a diszkont légitársaságok működésének feltételeit. A svéd kormány vállalkozásügyi minisztériuma által a Västerås repülőtér kilátásaira vonatkozóan egy 1999-es jelentésben ([41]) szereplő becslések szerint Európában a diszkont légitársaságok utasszámban kifejezett piaci részesedésének 3 %-ról 12 %-ra történő növekedését vártak, és ez a fejlemény a várakozások szerint különösen lényeges volt a tágabb stockholmi térség vonatkozásában, ahol a lakosság jellemzően gyakrabban utazik. Más repülőterek is – például a Skavsta repülőtér – elvégezték ugyanezt az értékelést abban az időben, és üzleti modelljüket hasonlóan alakították át,.

(255) Ilyen körülmények között tervezte a VFAB, hogy megállapodást köt a Ryanairrel, amely a repülőtéri tevékenységeit visszafogó SAS-szel, illetve más hagyományos légitársaságokkal ellentétben készen állt arra, hogy hosszú távú szerződéses jogviszonyt hozzon létre és minimális utasszámot garantáljon, ami a repülőtér különbözeti nyereségessége felé mutatott. A Bizottság megállapítja, hogy egy hasonló helyzetben lévő, a magánszektorban működő repülőtér-üzemeltető a VFAB-hoz hasonlóan valószínűleg ugyanezt a stratégiát követte volna, mivel ez tűnt az egyetlen ésszerű lehetőségnek arra, hogy a repülőtér forgalmát és azzal együtt a bevételeit növeljék.

(256) Ezzel összefüggésben a Ryanair benyújtotta az Oxera tanácsadó cégtől rendelt jelentést, amely a megállapodás megkötése előtt vizsgálta a VFAB és a Ryanair közötti megállapodás várható nyereségességét.

(257) A jelentés áttekinti a VFAB és a Ryanair közötti 2001., 2003. és 2005. évi megállapodás, valamint a VFAB és az AMS közötti marketingmegállapodás várható nyereségességét. A várható nyereségességet az egyes megállapodások aláírásának idején értékelték, azaz a VFAB-nál a megállapodás következményeként várhatóan keletkező többletbevételt („különbözeti bevételt") vetették össze a VFAB-nál a megállapodások eredményeként felmerülő várható többletköltségekkel („különbözeti költségekkel"). Ez az értékelés figyelembe veszi azt a hatást is, amikor a repülőtéri szolgáltatási megállapodások és a marketingmegállapodások nyereségességét közös értékelésnek vetik alá, és a Bizottság a (232)–(239) preambulumbekezdésben kifejtett okokból ezt tartja a helyes megközelítésnek.

(258) Az Oxera értékelése az egyes megállapodásokat megelőző időszakok adatait felhasználva a megállapodások tárgyalásának idején rendelkezésre álló dokumentumokat és adatokat veszi alapul, hogy megalapozza az aláírás idején ésszerűen várható körülményekkel kapcsolatos feltevéseket. Az elemzés több paramétert érintő előrejelzésekre épít: a Västerås repülőtér teljes utasforgalma (a teljes forgalom egyes megállapodások aláírása előtt

([40]) Járatmozgásban mérve; a Transportstyrelsentől származó, a VFAB által benyújtott adatok.
([41]) Luftfartsverket Km/DL 69.245, 2000. január 15.

tapasztalt szintje alapján, amelyet az európai légi közlekedésben várt növekedéssel korrigáltak), a Ryanair utasforgalma (a Ryanair által az egyes megállapodások aláírásáig termelt hozam adatai alapján), a repüléssel kapcsolatos bevétel (a megállapodásokban szereplő díjak, valamint a várható utasforgalmi előrejelzések alapján), a nem repüléssel kapcsolatos bevételek (az egyes megállapodások aláírását megelőzően előrejelzett hozamok), a különbözeti működési költségek (a VFAB előzetes becslései alapján), a különbözeti marketingköltségek és beruházási költségek (amennyiben ez utóbbiak a légitársaságokkal kötött megállapodásokon keresztül a várakozások szerint megtérülnek). Az előzetes feltevések megalapozottságának ellenőrzése céljából a VFAB átadta a 2000–2010-ig terjedő időszak repüléssel kapcsolatos bevételekre, nem repüléssel kapcsolatos bevételekre, működési költségekre és tőkeköltségekre vonatkozó adatait.

(259) Az előrejelzések érzékenységét különféle ellenőrzések lefolytatásával vizsgálták, hogy látható legyen, a megállapodások nyereségességét mennyiben érintik bizonyos negatív tényezők. Az alapesetet, amely a (258) preambulumbekezdésben említett feltevéseken alapuló forgatókönyv, a következő érzékenységi vizsgálatnak vetették alá: i. a nettó jelenérték kiszámításakor 10 %-os leszámítolási kamatláb használata a referencia-kamatlábról szóló bizottsági közleményben meghatározott referencia-kamatláb helyett, ii. utasforgalom (a Ryanair és a repülőtér vonatkozásában) az előzetes feltevések helyett az aktuális hozamszintek alapján, iii. különbözeti működési költségek becslése regressziós megközelítés alapján, amelyben a becsléseket az utasforgalom változása által a repülőtér működési költségeire gyakorolt tényleges hatás szerint vizsgálják, és annak megfelelően korrigálják.

(260) Az értékelés eredménye szerint az aláíráskor valamennyi megállapodás esetében annak nyereségessége volt várható. Ugyanis még a stresszforgatókönyvek (azaz az érzékenységi ellenőrzésnek alávetett forgatókönyvek) is az egyes megállapodások pozitív nettó jelenértékét mutatták. Így a legkedvezőtlenebb forgatókönyv szerint a 2001. évi megállapodás nettó jelenértéke 5,8 millió SEK, a 2003. évi megállapodásé 8,7 millió SEK, a 2005. évi megállapodásé (a 2008. évi marketingmegállapodással együtt) 15,87 millió SEK, a 2010. évi marketingmegállapodásé pedig 9,9 millió SEK. Az összes megállapodás összevont nettó jelenértékének (ellenőrzés formájában elvégzett) együttes vizsgálata azt mutatja, hogy az alapesetben a nettó jelenérték 22,2 millió SEK lenne, a legkedvezőtlenebb forgatókönyv szerint pedig 13,7 millió SEK.

(261) Az értékelés eredménye tehát az, hogy az előzetes elemzés alapján az e vizsgálat tárgyát képező különböző megállapodások várható nyereségessége még a konzervatív feltevések szerint is pozitív volt.

(262) A Bizottság úgy véli, hogy ez az értékelés, amelynek nem mond ellent a hivatalos vizsgálati eljárás során benyújtott egyik bizonyíték sem, hihető és alátámasztja azt a megállapítást, hogy hasonló helyzetben egy piacgazdasági befektető valószínűleg hasonló megállapodásokat kötött volna.

(263) Emellett a Bizottság megjegyzi, hogy Svédország részletes, utólagosan összeállított pénzügyi információt adott át, amely bemutatta többek között a Ryanair és a Västerås repülőtéren működő többi légitársaság tekintetében a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező időszakra jellemző különbözeti költségeket és bevételeket. Ezt az információt a 6. táblázat foglalja össze (amelyben a Ryanairrel és az AMS-szel kötött marketingmegállapodás összes költségét a Ryanairhez rendelték működési költségként). A Bizottság megjegyzi, hogy ezek az adatok, noha utólagos szemléleten alapulnak, alátámasztják azt az előzetes értékelést, amely szerint a Ryanairrel kötött ügyletek hozzájárulnak a Västerås repülőtér nyereségességéhez.

6. táblázat

A légitársaságnak betudható különbözeti költség és bevétel a Västerås repülőtéren. Valamennyi összeg EUR-ban

Év	Összes (repüléssel és nem repüléssel kapcsolatos) bevétel légitársaságonként			Az egyes légitársaságokhoz rendelt működési költség [1]			Különbözeti nyereség	
	A. légitársaság SAS	B. légitársaság Ryanair	C. légitársaság Egyéb	A. légitársaság SAS	B. légitársaság Ryanair	C. légitársaság Egyéb	Ryanair	Valamennyi légitársaság
2001	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Év	Összes (repüléssel és nem repüléssel kapcsolatos) bevétel légitársaságonként			Az egyes légitársaságokhoz rendelt működési költség [1]			Különbözeti nyereség	
	A. légitársaság SAS	B. légitársaság Ryanair	C. légitársaság Egyéb	A. légitársaság SAS	B. légitársaság Ryanair	C. légitársaság Egyéb	Ryanair	Valamennyi légitársaság
2003	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[1] A Ryanairrel és az AMS-szel kötött marketingmegállapodások szerint fizetett valamennyi költséget a Ryanairhez rendelték működési költségként.

(264) Ami a VFAB és a Ryanair közötti megállapodások idején érvényes előzetes feltevéseket illeti, Svédország kifejtette, hogy ezzel összefüggésben – noha nem határoztak meg hivatalos és végleges üzleti tervet – a VFAB számára egyértelmű volt, hogy a megállapodások pozitív különbözeti nyereséget keletkeztetnek. Tekintettel a repülőtér alacsony kihasználtságára, a Ryanair műveleteinek betudható különbözeti költség ugyanis várhatóan viszonylag csekély marad.

(265) Svédország szerint a 2001. évi megállapodásban meghatározott repülőtéri díjak és a nem repüléssel kapcsolatos bevételek az elvárások szerint fedezik a megállapodásból eredő különbözeti költséget, és évi […] SEK profitot hoznak a VFAB-nak.

(266) A 2003. évi megállapodás idején a VFAB már a Ryanair 2001–2002 közötti műveleteiből eredő pénzügyi eredményt vehette alapul, amely megerősítette azt a 2001-ben végzett előzetes értékelést, amely szerint az ügylet pozitív különbözeti nyereséget keletkeztet. Az akkor ismert adatok alapján a VFAB úgy értékelte, hogy a 2003. évi megállapodásban bevezetett változások fedezni fogják a Ryanairrel kötött megállapodásokból eredő különbözeti költségeket, és évi […] SEK hasznot hoznak a VFAB-nak. A 2005. évi megállapodás megkötésének idején a VFAB a Ryanair 2001–2004 közötti repülőtéri műveleteinek tényleges eredményeiből indulhatott ki, amelyek állandó pozitív különbözeti nyereséget mutattak. A VFAB akkori értékelése szerint a szerződésből származó nem repüléssel kapcsolatos bevételekkel kombinált repülőtéri díjak fedezik a Ryanair műveleteiből eredő költségeket, és 2007-től […] SEK hasznot hoznak a repülőtérnek.

(267) Amikor az LFV Holding 2006-ban eladta a VFAB-ban birtokolt részesedését, Västerås városa áttekintette a repülőtér üzleti kilátásait, hogy egyedüli fennmaradó részvényesként meghatározza a repülőtér jövőbeli üzleti stratégiáját (amint arra a (224) preambulumbekezdés is utal). Abban az időszakban a város számos forgatókönyvet áttekintett, különösen a) a „változatlan ügymenet” forgatókönyvét, azaz a meglévő üzleti stratégia fenntartását változatlan költségstruktúra mellett, illetve b) a repülőtér akkori méretének és irányultságának megőrzését a Ryanair műveleteinek fenntartásával, de egyidejűleg az „alapszintű repülőtér” koncepciójával összhangban törekedve a személyzeti költségek csökkentésére. Ez az értékelés azt mutatta, hogy a b) forgatókönyv, azaz a meglévő üzleti irányultság folytatása, többek között a Ryanairrel kötött megállapodások fenntartásával, és a személyzeti költségek egyidejű mérséklése lenne pénzügyileg a legelőnyösebb, mivel más vizsgált üzleti lehetőségekkel összevetve csökkentené a város veszteségeit. Az elemzés következetesen megerősítette azt az értékelést, hogy a Ryanairrel kötött megállapodások (többek között a marketingmegállapodások) gazdaságilag ésszerűek voltak.

(268) A repülőtér és a légitársaság között fennálló megállapodások értékelésekor a Bizottságnak azt is vizsgálnia kell, hogy a megállapodások milyen mértékben tekinthetők egy átfogó, legalább hosszú távon a repülőtér nyereségességét szolgáló stratégia végrehajtása részének. Ebben a tekintetben a Bizottságnak figyelembe kell vennie a megállapodások megkötése idején rendelkezésre álló tényszerű bizonyítékokat és az akkor ésszerűen várható fejleményeket, különösen az uralkodó piaci viszonyokat, köztük a légi közlekedési piac liberalizációja által előidézett változásokat, a diszkont légitársaságok és más, két célállomás között fuvarozó légitársaságok piacra lépését és piaci fejlődését, a repülőtéri ágazat szervezeti és gazdasági struktúrájában bekövetkezett változásokat, valamint a repülőterek által vállalt feladatok diverzifikációjának és összetettségének mértékét, a légitársaságok és a repülőterek közötti verseny javulását, az uralkodó piaci viszonyokban bekövetkező változások okozta bizonytalan gazdasági környezetet vagy a gazdasági környezet bármely más bizonytalanságát. A Bizottság megjegyzi, hogy – amint azt a (249)–(255) preambulumbekezdés bemutatja – a Västerås repülőtér több okból vélhette úgy (többek között a hagyományos légitársaságokkal fenntartott üzleti kapcsolatok megszakadása, valamint az üzleti szempontból dinamikus diszkont légitársaságokkal kötendő, garantált utasszámot hozó, a különbözeti nyereséget kilátásba helyező hosszú távú megállapodások miatt), hogy a Ryanairrel kötött üzleti megállapodások, amelyek nyereségessé tették a VFAB-t, szükségesek voltak a jövőbeni életképesség és nyereségesség biztosításához.

(269) A Bizottság ezenkívül megjegyzi, hogy a Västerås repülőtér infrastruktúrája nyitva áll valamennyi légitársaság előtt, az nincs lekötve egy konkrét légitársaság számára. Azt is megjegyzi, hogy – amint a 6. táblázatból kiolvasható – a légitársaságok Västerås repülőtéren zajló műveletei különbözeti a határozattal érintett időszak egészében nyereséget hoztak.

(270) E megfontolások fényében, és elfogadva, hogy az előzetes értékelés alapján az volt várható, hogy a Ryanairrel kötött megállapodásokból eredő tevékenységek különbözeti bevételt generálnak, a Bizottság úgy véli, hogy a VFAB a repülőtéri díjakról szóló megállapodás Ryanairrel történő megkötésekor (4. intézkedés) és a marketingmegállapodások Ryanairrel és AMS-szel történő megkötésekor (5. intézkedés) piacgazdasági szereplőként járt el. Az intézkedések ezért nem juttatták gazdasági előnyhöz sem a Ryanairt, sem az AMS-t.

8. **KÖVETKEZTETÉSEK**

(271) A Bizottság megállapítja, hogy Svédország a VFAB-nak 2003–2010 között nyújtott részvényesi vagyoni hozzájárulást jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (3) bekezdését megsértve hajtotta végre. A Bizottság ugyanakkor megállapítja, hogy az intézkedés az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

(272) A Bizottság megállapítja, hogy a VFAB által a Västerås Flygfastigheter AB számára a repülőtéri infrastruktúra használatáért fizetett bérleti díj (2. intézkedés) nem minősül állami támogatásnak.

(273) A Bizottság megállapítja, hogy Svédország jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (3) bekezdését megsértve hajtotta végre a helyi repülőterek támogatási programját (3. intézkedés) 2001–2010 között. E támogatási program ugyanakkor az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

(274) A Bizottság megállapítja, hogy az egyrészről a VFAB, másrészről a Ryanair és az AMS között létrejött üzleti megállapodások (4. és 5. intézkedés) nem minősülnek állami támogatásnak.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Svédország által a VFAB-nak 2003–2010 között részvényesi vagyoni hozzájárulás formájában nyújtott állami támogatás (1. intézkedés) összeegyeztethető a belső piaccal.

2. cikk

A helyi repülőterek támogatási programjának keretében 2001–2010 között a VFAB-nak és más repülőtereknek adott működési támogatás formáját öltő, Svédország által végrehajtott állami támogatási program (3. intézkedés) összeegyeztethető a belső piaccal.

3. cikk

A VFAB által a Västerås Flygfastigheter AB számára 2003–2010 között fizetett bérleti díj (2. intézkedés) nem minősül az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

4. cikk

A VFAB által a Ryanairre 2001–2010 között alkalmazott repülőtéri díjak (4. intézkedés) nem minősülnek az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

5. cikk

A VFAB által a Ryanair és az AMS számára 2001-ben, 2008-ban és 2010-ben fizetett marketingtámogatás (5. intézkedés) nem minősül az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

6. cikk

Ennek a határozatnak a Svéd Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2014. október 1-jén.

A Bizottság részéről

Joaquín ALMUNIA

alelnök