LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2015/1344

(2014. gada 1. oktobris)

par valsts atbalstu, lieta SA.18857 (2012/C, ex 2011/NN) – Iespējams valsts atbalsts Vesterosas lidostai un *Ryanair Ltd*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2014) 6832)

(Autentisks ir tikai teksts zviedru valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

aicinājusi ieinteresētās personas iesniegt piezīmes saskaņā ar minētajiem noteikumiem ([1]) un ņemot vērā to iesniegtās piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Komisija 2012. gada 25. janvāra vēstulē informēja Zviedrijas iestādes par savu lēmumu saistībā ar noteiktiem Zviedrijas iestāžu īstenotiem pasākumiem attiecībā uz Vesterosas lidostu un *Ryanair Ltd* sākt procedūru, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk "LESD") 108. panta 2. punktu.

(2) Pēc vairākiem atgādinājumiem un atbildes termiņa pagarinājumiem Zviedrijas iestādes 2012. gada 16. maijā iesniedza savus apsvērumus par lēmumu sākt procedūru. Papildu apsvērumi tika iesniegti 2012. gada 12. novembrī, 2014. gada 5. martā un 2014. gada 14. maijā.

(3) *Ryanair* 2012. gada 13. maija vēstulē iesniedza apsvērumus par lēmumu sākt procedūru. Komisija 2012. gada 25. jūlijā šo apsvērumu nekonfidenciālo versiju nosūtīja Zviedrijas iestādēm.

(4) Komisijas lēmums sākt šo procedūru tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([2]). Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt apsvērumus par minētajiem pasākumiem.

(5) Komisija 2012. gada 16. jūlijā atbildē uz aicinājumu trešām personām iesniegt apsvērumus par konkrētajiem pasākumiem saņēma trīs iesniegumus. Apsvērumus iesniedza *Västerås Flygplats AB* ("*VFAB*"), *Ryanair* un *Ryanair* meitasuzņēmums *Airport Marketing Services* ("*AMS*)". Komisija 2012. gada 20., 23. un 24. jūlijā saņēma *Ryanair* un *AMS* papildu apsvērumus.

(6) Komisija 2012. gada 5. septembra vēstulē pārsūtīja *VFAB*, *Ryanair* un *AMS* apsvērumus Zviedrijas iestādēm, lūdzot iesniegt piezīmes. Zviedrijas iestādes atbildēja 2012. gada 5. oktobrī.

(7) *Ryanair* un *AMS* 2013. gada 10. aprīlī iesniedza papildu apsvērumus. Iesniegtie apsvērumi 2013. gada 3. maijā tika pārsūtīti Zviedrijas iestādēm piezīmju iesniegšanai. Zviedrijas iestādes 2013. gada 17. maijā atbildēja, atsakoties iesniegt piezīmes.

([1]) OV C 172, 16.6.2012., 27. lpp.
([2]) Sk. 1. zemsvītras piezīmi.

(8) *Ryanair* 2013. gada 20. decembrī iesniedza apsvērumus. Iesniegtie apsvērumi 2014. gada 8. janvārī tika pārsūtīti Zviedrijas iestādēm piezīmju izteikšanai. Zviedrijas iestādes 2014. gada 4. februārī atbildēja, atsakoties iesniegt piezīmes.

(9) *Ryanair* 2014. gada 24., 27. un 31. janvārī, 7. februārī un 2014. gada 2. septembrī iesniedza papildu apsvērumus. Arī šie iesniegtie apsvērumi tika pārsūtīti Zviedrijas iestādēm, bet piezīmes tās nesniedza.

(10) Komisija 2014. gada 24. februārī informēja Zviedrijas iestādes, *VFAB*, *Ryanair*, *AMS* un sūdzības iesniedzēju *Scandinavian Airlines System* ("*SAS*"), ka ir pieņemtas ES Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām ([3]) (turpmāk "2014. gada aviācijas pamatnostādnes"), kā arī par faktu, ka šīs pamatnostādnes būs piemērojamas oficiālajā izmeklēšanā iekļautajiem pasākumiem ar brīdi, kad tās tiks publicētas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, un aicināja informētās personas iesniegt savas piezīmes.

(11) 2014. gada aviācijas pamatnostādnes *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* tika publicētas 2014. gada 4. aprīlī ([4]). No minētā datuma tās aizstāj Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām ([5]) (turpmāk "2005. gada aviācijas pamatnostādnes") ([6]).

(12) *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2014. gada 15. aprīlī tika publicēts uzaicinājums dalībvalstīm un ieinteresētajām personām viena mēneša laikā pēc publicēšanas datuma iesniegt piezīmes par 2014. gada aviācijas pamatnostādņu piemērošanu šajā lietā ([7]). Zviedrijas iestādes 2014. gada 14. maijā iesniedza savas piezīmes. Komisija nesaņēma ieinteresēto personu piezīmes.

2. **PRIEKŠVĒSTURE SAISTĪBĀ AR IZMEKLĒŠANU UN PASĀKUMU KONTEKSTS**

2.1. VESTEROSAS LIDOSTA

(13) Vesterosas lidosta ir maza lidosta, kas atrodas aptuveni 100 km uz rietumiem no Stokholmas. Lidosta darbību 1930. gadā sāka kā militārais lidlauks, bet 1983. gadā gaisa spēki bāzi pameta. 1976. gadā lidosta tika atvērta arī civilai gaisa satiksmei.

(14) Laikā no 2000. gada līdz 2010. gadam civilo gaisa pasažieru pārvadāšanu Vesterosas lidostā raksturo turpmāk norādītie dati.

1. tabula

Pasažieru daudzums un aktīvās aviosabiedrības Vesterosas lidostā laikā no 2000. gada līdz 2010. gadam

Gads	Nosēšanos skaits	Pasažieru skaits	Lidostā aktīvās aviosabiedrības
2000	12 450	113 626	*European Executive Express*, *SAS* un *Direktflyg*
2001	18 708	185 302	*European Executive Express*, *SAS*, *Direktflyg* un *Ryanair*
2002	19 146	190 038	*European Executive Express*, *SAS* (beidza ekspluatāciju oktobrī), *Direktflyg*, *Ryanair* un *Skyways*
2003	16 500	197 584	*European Executive Express* (beidza ekspluatāciju oktobrī), *Direktflyg*, *Skyways* un *Ryanair*

([3]) Komisijas paziņojums – Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām (OV C 99, 4.4.2014., 3. lpp.).
([4]) Sk. 3. zemsvītras piezīmi.
([5]) Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām (OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp.).
([6]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 171. punkts.
([7]) OV C 113, 15.4.2014., 30. lpp.

Gads	Nosēšanos skaits	Pasažieru skaits	Lidostā aktīvās aviosabiedrības
2004	17 599	242 376	*SAS* (ierobežoja ekspluatāciju novembrī), *Direktflyg* (ierobežoja ekspluatāciju no maija), *Skyways* (beidza ekspluatāciju jūlijā) un *Ryanair*
2005	14 123	221 422	*SAS* (ierobežota ekspluatācija), *Direktflyg* (ierobežoto ekspluatāciju beidza martā) un *Ryanair*
2006	13 097	182 700	*SAS* (ierobežota ekspluatācija) un *Ryanair* ([1])
2007	13 994	178 795	*SAS* (beidza ekspluatāciju martā) un *Ryanair*
2008	11 973	186 612	*Ryanair* un *Wizzair* (sāka ekspluatāciju maijā)
2009	15 193	174 495	*Ryanair* un *Wizzair* (beidza ekspluatāciju oktobrī)
2010	14 420	150 793	*Ryanair* un *City airlines* (sāka ekspluatāciju aprīlī un beidza maijā)

Avoti: Transportstyrelsen un Zviedrijas iestāžu sniegtā informācija (http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Statistik-/Flygplatsstatistik-/).

([1]) Kā liecina Zviedrijas iestāžu sniegtā informācija, *Ryanair* pārtrauca Vesterosas lidostas ekspluatāciju laikā no 2006. gada oktobra beigām līdz 2007. gada 12. februārim.

(15) Gados, kas sekoja izmeklēšanā aplūkotajam laikposmam, pasažieru skaits bija šāds: 2011. gadā – 142 992 pasažieri, 2012. gadā – 163 472 pasažieri un 2013. gadā – 273 362 pasažieri.

(16) Papildus civilā gaisa transporta darbībai Vesterosas lidostu izmantoja Zviedrijas Aviācijas koledža (*Hässlö gymnasium*), kas augstskolas līmenī izglīto gaisa kuģu pilotus un mehāniķus, kā arī Zviedrijas Valsts augstākās profesionālās izglītības aģentūra, kas izglīto gaisa kuģu tehniķus. Lidostu izmanto arī militāriem nolūkiem kā starptautisku pasākumu transporta bāzi. Turklāt to bez maksas izmanto privāts aeroklubs.

(17) Tuvākās ([8]) lidostas:

a) Bromma, apt. 94 km vai apt. 59 minūtes, braucot ar automobili;

b) Ārlanda, apt. 103 km vai apt. 64 minūtes, braucot ar automobili;

c) Erebrū, apt. 113 km vai apt. 70 minūtes, braucot ar automobili;

d) Skavsta, apt. 133 km vai apt. 108 minūtes, braucot ar automobili.

2.2. VFAB

(18) Vesterosas lidostu pārvalda *VFAB*, uzņēmums, kuru 20. gs. 90. gadu beigās dibināja Vesterosas pilsēta. Zviedrijas Civilās aviācijas pārvalde ("*SCAA*") – valsts pārvaldes struktūrvienība – 2000. gadā, izmantojot savu meitasuzņēmumu *LFV Holding AB*, ieguva 40 % *VFAB* akciju. *LFV Holding AB* 2006. gada decembrī savas *VFAB* akcijas pārdeva atpakaļ Vesterosas pilsētai, kas atkal kļuva par vienīgo akcionāru. Tādējādi visā laikposmā, uz ko attiecas šis lēmums, *VFAB* bija valstij pilnībā piederošs uzņēmums.

(19) *VFAB* piederēja lidostas infrastruktūra, ko uzņēmums pārvaldīja līdz 2003. gadam, kad infrastruktūra tika pārdota Vesterosas pilsētai piederošam uzņēmumam *Västerås Flygfastigheter AB*, kam *VFAB* maksā nomas maksu par lidostas izmantošanu. Laikā no 2004. gada līdz 2010. gadam uzņēmumam *Västerås Flygfastigheter AB* gadā samaksātā nomas maksa bija no SEK 2,1 miljona līdz SEK 4,2 miljoniem.

(20) Kā liecina uzņēmuma gada pārskati, Vesterosas lidostā veiktās darbības rezultātā *VFAB* cieta turpmāk norādītos ikgadējos zaudējumus. (Visas vērtības ir miljonos SEK.)

([8]) Visi attālumi sauszemes ceļu kilometros, izmantojot ātrāko maršrutu. Avots: maps.google.com, skatīts 2014. gada 30. jūnijā.

2. tabula

VFAB saimnieciskās darbības gada rezultāti

Gads	Ieņēmumi	Cits darbības atbalsts	*EBITDA* bez darbības atbalsta	*EBIT* bez darbības atbalsta	Tīrā peļņa/zaudējumi bez darbības atbalsta
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
	KOPĀ	**15,8**			

Avots: *VFAB* saimnieciskās darbības gada pārskati.

([1]) Tā kā lidostas pārvaldība ir uzņēmuma *Västerås Flygfastigheter AB* darbības daļa, skaitļi ietver darījumus ar nekustamo īpašumu.

(21) "Citu darbības atbalstu" laikā no 1999. gada līdz 2006. gadam (ieskaitot) veido valsts atbalsts valstij tieši nepiederošu lidostu darbībai paredzētu valsts subsīdiju shēmas ("vietējo lidostu atbalsta shēma") ietvaros. Atbalsts tiek noteikts katru gadu, pamatojoties uz katras lidostas zaudējumiem.

(22) Tomēr laikā no 2008. gada līdz 2009. gadam sniegtais atbalsts nav saistīts ar shēmu, bet attiecas uz kompensāciju, ko valsts piešķīra maksājumā par valsts gaisa satiksmes vadības ietvaros Vesterosas lidostas nodrošinātajiem gaisa satiksmes vadības pakalpojumiem.

(23) Lai daļēji segtu iepriekš 2. tabulā norādītos zaudējumus, *VFAB* īpašnieki nodrošināja nākamajā tabulā redzamos akcionāru ieguldījumus.

3. tabula

Akcionāru ieguldījums uzņēmumā *VFAB* laikā no 2001. gada līdz 2010. gadam

Gads	Summa (miljonos SEK)
2003	38,5
2005	8

Gads	Summa (miljonos SEK)
2006	65,5
2008	47
2010	35
KOPĀ	**194**

Avots: VFAB saimnieciskās darbības gada pārskati.

2.3. *VFAB* UN *RYANAIR* VIENOŠANĀS PAR LIDOSTAS MAKSU

(24) Zviedrijas iestādes norāda, ka nav cenrāža, tiesību akta vai normatīva, kas *VFAB* ir jāpiemēro, nosakot lidostas maksu ([9]). Tādēļ *VFAB* var brīvi lemt par savu piemēroto maksu. Lietotājiem, kuriem ir līgums ar *VFAB*, piemērojamā maksa ir noteikta attiecīgajos līgumos. Tādu lietotāju *ad hoc* lidojumiem, kas nav slēguši līgumu ar *VFAB*, ir izstrādāts oficiāls lidostas maksu saraksts ([10]).

(25) No 2001. gada aprīļa *Ryanair* izmantoja Vesterosas lidostu, pamatojoties uz turpmāk norādītajiem līgumiem ar *VFAB*.

2.3.1. **2001. gada 5. aprīļa līgums ("2001. gada līgums")**

(26) Saskaņā ar 2001. gada līguma ([11]) noteikumiem *Ryanair* norādītajā laikposmā […] (*) organizē plānotus pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus, veicot vismaz lidojumu dienā, starp Vesterosas lidostu un Londonas Stenstedas lidostu un pēc *Ryanair* izvēles starp Vesterosas lidostu un citiem *Ryanair* tīkla galamērķiem, izmantojot gaisa kuģus *Boeing* 737-800 un "zemo cenu" pakalpojumu standartus un pasažieru tarifu struktūru. *Ryanair* garantē vismaz […] izlidojošu pasažieru gadā katrā apkalpotajā maršrutā lidojumā turp un atpakaļ.

(27) Lidostas maksa tiks maksāta kā nemainīga vienības cena par katru izlidojošo pasažieri turpmāk norādītajā veidā.

4. tabula

Lidostas maksas par izlidojošu pasažieri

Laikposms	Summa (SEK)	Maksimālā summa par izlidojošu gaisa kuģi (SEK)
Līdz 31.3.2002.	[…]	[…]
1.4.2002.–31.3.2006.	[…]	[…]
1.4.2006.–31.3.2011.	[…]	[…]

(28) *VFAB* pakalpojumi ietver termināļa pakalpojumus un apkalpošanu uz zemes sadarbībā ar vietējām iestādēm, kā arī informācijas sniegšanu ieinteresētajām personām par *Ryanair* gaisa kuģu kustību, kravas kontroli, sakarus un izlidošanas vadības sistēmas nodrošinājumu, pasažieru un bagāžas pakalpojumus, gaisa kuģu apkalpošanu, degvielas uzpildes iekārtas nodrošinājumu un apkalpošanu utt., gaisa satiksmes vadību un gaisa kuģa apkalpes pārvaldību, uzraudzību un vadību, kā arī drošību.

(29) *Ryanair* un *VFAB* attiecīgi maksā […] visas ar lidostu saistītās vides, drošības un citas valdības iestāžu piemērotās maksas.

([9]) *SCAA* var paredzēt saistošus noteikumus pasažieru lidostām piemērojamai lidostas maksai, taču laikposmā, uz kuru attiecas šis lēmums, šādi noteikumi netika piemēroti.

([10]) Zviedrijas iestādes ir iesniegušas cenrāžus, kas bija spēkā 2004. un 2007. gadā. Sīkāku informāciju sk. lēmumā sākt procedūru.

([11]) Lai gan līgums tika noslēgts 2002. gada 11. martā, tas bija piemērojams ar atpakaļejošu spēku no 2001. gada 1. aprīļa (līdz 2011. gada martam).

(*) Informācija, kurai piemērots dienesta noslēpuma statuss.

(30) *VFAB* maksā *Ryanair* tirgvedības atbalstu SEK […] apmērā par pasākumiem, lai veicinātu *Ryanair* lidojumus uz Vesterosas lidostu un no tās.

(31) *VFAB* nodrošina lidostā rezervācijas iespējas. Kā atlīdzību *VFAB* saņem […] % komisijas maksu no visām *VFAB* pārdotajām *Ryanair* aviobiļetēm un […] % komisijas maksu par katru automobiļa nomu, ko *VFAB* ir rezervējis saistībā ar *Ryanair* lidojumiem.

2.3.2. ***2001. gada līguma 2003. gada 1. februāra papildinājums ("2003. gada līgums")***

(32) *VFAB* un *Ryanair* 2003. gada 1. februārī parakstīja 2001. gada līguma papildinājumu ("2003. gada līgums"), kurā lidostas pasažieru nodevas tika mainītas, kā redzams turpmāk tabulā.

5. tabula

Lidostas maksa saskaņā ar 2003. gada papildinājumu

Dienā veikto turp un atpakaļ lidojumu skaits [1]	1 lidojums turp un atpakaļ		2 lidojumi turp un atpakaļ		3 lidojumi turp un atpakaļ	
Laikposms	Summa (SEK)	Maks. ierobežojums uz izlidojošu gaisa kuģi	Summa (SEK)	Maks. ierobežojums uz izlidojošu gaisa kuģi	Summa (SEK)	Maks. ierobežojums uz izlidojošu gaisa kuģi
Līdz 31.3.2002.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2002.–31.3.2006.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2006.–31.3.2009.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2009.–31.3.2011.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dienā veikto turp un atpakaļ lidojumu skaits	4 lidojumi turp un atpakaļ		5 lidojumi turp un atpakaļ		6 lidojumi tur un atpakaļ	
Līdz 31.3.2002.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2002.–31.3.2006.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2006.–31.3.2009.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2009.–31.3.2011.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[1] Lidojums turp un atpakaļ ir lidojums, kas ietver ielidošanu lidostā un pēc tam izlidošanu no lidostas.

2.3.3. ***2005. gada 31. janvāra līgums ("2005. gada līgums")***

(33) 2005. gada 31. janvārī *VFAB* un *Ryanair* noslēdza līgumu, ar ko aizstāja 2001. un 2003. gada līgumus, ("2005. gada līgums"), kas ir spēkā no 2005. gada 1. janvāra līdz […]. Ar 2005. gada līgumu iepriekšējos līgumos tiek veikti šādi grozījumi:

a) *Ryanair* dienā veiks […] lidojumus turp un atpakaļ un turpinās garantēt vismaz […] izlidojošu pasažieru gadā katrā lidojumā turp un atpakaļ;

b) laikā no 2005. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 31. martam lidostas maksa bija SEK […] par vienu izlidojošu pasažieri. Atlikušajā līguma laikposmā attiecīgā maksa tika noteikta SEK […]. Tomēr, kā norāda Zviedrijas iestādes, saskaņotā maksa laikposmam pēc 2005. gada 1. janvāra netika ieviesta, un lidostā no 2005. gada 1. janvāra faktiski piemērotā lidostas maksa bija SEK […] par katru izlidojošo pasažieri.

2.4. LĪGUMI AR *RYANAIR* UN *AMS* PAR TIRGVEDĪBAS ATBALSTU UN VEICINĀŠANAS PROGRAMMĀM

(34) *VFAB* noslēdza divus tirgvedības līgumus ar *Ryanair* un *Airport Marketing Services Ltd* ("*AMS*"), *Ryanair* meitasuzņēmumu.

(35) Pirmais līgums 2008. gada 12. jūnijā tika noslēgts starp *VFAB* un *Ryanair Ltd* par reklāmu izvietošanu zviedru un britu preses izdevumos, *Ryanair* lidmašīnu salona žurnālā, tīmekļa vietnē *Ryanair.com*, e-pasta vēstulēs abonentiem Apvienotajā Karalistē u. c. No kopējās šo pakalpojumu vērtības EUR […] *VFAB* piekrita maksāt EUR […].

(36) Otru līgumu ([12]) starp *VFAB* un *AMS* veidoja trīs daļas:

a) reklāma *Ryanair* vietnē Apvienotajā Karalistē […] laikā no 2010. gada 1. novembra līdz 2011. gada 31. martam par summu EUR […];

b) reklāma *Ryanair* vietnē Apvienotajā Karalistē […] laikā no 2010. gada 1. novembra līdz 2013. gada 31. oktobrim par summu EUR […] gadā (kopā EUR […]);

c) veicināšanas programma jauniem maršrutiem: puses vienojās, ka […].

2.5. SŪDZĪBA

(37) Komisija 2006. gadā saņēma *SAS* sūdzību par Zviedrijas iestāžu iespējamu atbalstu, kas īstenots, noslēdzot līgumus un piešķirot Vesterosas lidostā *Ryanair* valsts atbalstu. *SAS* apgalvoja, ka *VFAB* piemēroja *Ryanair* zemāku un objektīvi nepamatotu (ar izmaksām nesaistītu) lidostas maksu salīdzinājumā ar tām, ko piemēroja aviosabiedrībai *SAS*. Sūdzības iesniedzējs arī norādīja, ka *VFAB* ikgadējos zaudējumus sedza ar valsts – Vesterosas pilsētas un *SCAA* – līdzekļiem. Turklāt sūdzības iesniedzējs apgalvoja, ka šis atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

3. **PAMATOJUMS KOMISIJAI SĀKT OFICIĀLU IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRU UN IZMEKLĒŠANU**

(38) Komisija sāka oficiālu izmeklēšanas procedūru, jo tai bija šaubas par šādu pasākumu saderību ar valsts atbalsta noteikumiem:

a) akcionāru ieguldījumi uzņēmumā *VFAB* laikā no 2003. gada līdz 2010. gadam;

b) nomas maksa, ko *VFAB* maksāja *Västerås Flygfastigheter AB* par lidostas infrastruktūras izmantošanu laikā no 2003. gada līdz 2010. gadam;

c) *VFAB* un citām lidostām saskaņā ar vietējo lidostu atbalsta shēmu sniegtais darbības atbalsts laikā no 2001. līdz 2010. gadam;

d) lidostas maksa, ko *VFAB* piemēroja *Ryanair* laikā no 2001. gada līdz 2010. gadam;

e) tirgvedības atbalsts, ko *VFAB* sniedza *Ryanair* un *AMS* 2001., 2008. un 2010. gadā.

3.1. 1. PASĀKUMS. AKCIONĀRU IEGULDĪJUMI UZŅĒMUMĀ *VFAB* LAIKĀ NO 2003. GADA LĪDZ 2010. GADAM

(39) Komisija lēmumā sākt procedūru norādīja, ka *VFAB* bija valstij pilnībā piederošs uzņēmums un ka akcionāru ieguldījumi, šķiet, ir piedēvējami valstij un ir valsts līdzekļi.

(40) Komisija neatrada norādes, kas liecinātu, ka ieguldījumi veido atlīdzību par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumiem, bet drīzāk šķiet, ka tie tika nodrošināti, lai segtu *VFAB* komercdarbības radītos zaudējumus. Pamatojoties uz pieejamo informāciju un ņemot vērā, ka *VFAB* vairāk nekā 10 gadus cieta būtiskus zaudējumus, Komisijai bija nopietnas šaubas par to, vai akcionāri, veicot ieguldījumus, rīkojās kā tirgus ekonomikas dalībnieki ("TED"). Tādējādi Komisija sākotnēji secināja, ka akcionāru ieguldījumi veidoja ekonomisku priekšrocību, atbrīvojot *VFAB* no izmaksām, kas citā gadījumā uzņēmumam būtu jāsedz.

(41) Komisija arī sākotnēji secināja, ka akcionāru ieguldījumi veido valsts atbalstu, un pauda šaubas par šā atbalsta saderību ar iekšējo tirgu.

([12]) Darījums tika saskaņots divās 2005. gada līguma pavadvēstulēs (abas parakstītas 2010. gada 1. augustā) un tirgvedības pakalpojumu līgumā (noslēgts 2010. gada 17. augustā).

3.2. 2. PASĀKUMS. UZŅĒMUMA *VFAB* MAKSĀTĀ NOMAS MAKSA PAR LIDOSTAS INFRASTRUKTŪRU LAIKĀ NO 2003. GADA LĪDZ 2010. GADAM

(42) Pamatojoties uz ļoti ierobežotu pieejamo informāciju, Komisija uzskatīja, ka ir provizoriskas norādes, ka par lidostas infrastruktūras izmantošanu maksātā nomas maksa varētu būt zemāka par tirgus nomas maksu.

(43) Subsidēta nomas maksa atbrīvotu *VFAB* no izmaksām, kas uzņēmumam citā gadījumā būtu jāsedz, un tādējādi tā veido selektīvu priekšrocību. Lidostas infrastruktūra pilnībā pieder Vesterosas pilsētai (ar tās meitasuzņēmuma *Västerås Stads Strategiska Fastigheter AB* starpniecību), un Komisija sākotnēji secināja, ka lēmums noteikt nomas maksu ietvēra valsts līdzekļus un ir piedēvējams valstij.

(44) Komisija arī izrietoši sākotnēji secināja, ka nomas maksa, kas ir zemāka par tirgus likmi, veido valsts atbalstu, un pauda šaubas par šā atbalsta saderību ar iekšējo tirgu.

3.3. 3. PASĀKUMS. *VFAB* UN CITĀM LIDOSTĀM SASKAŅĀ AR VIETĒJO LIDOSTU ATBALSTA SHĒMU SNIEGTAIS DARBĪBAS ATBALSTS LAIKĀ NO 2001. LĪDZ 2010. GADAM

(45) Atbalsta pamatojumu nosaka tiesību akti, un Zviedrijas iestādes atbalstu sniedza katru gadu. Atbalsts tika finansēts no valsts budžeta. Tādēļ Komisija uzskatīja, ka darījums ietver valsts līdzekļu piešķiršanu un ir piedēvējams valstij.

(46) Ar šo pasākumu noteiktu lidostu kategoriju atbrīvoja no finanšu sloga, kas citā gadījumā tām būtu jāsedz. Pamatojoties uz Komisijai pieejamo informāciju, var teikt, ka atbalsts nešķiet pamatots ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām vai attiecināms vienīgi uz darbību, kurai attiecīgajās lidostās nav saimnieciska rakstura. Valsts sniegtais atbalsts nebija valsts kā akcionāra kompetence, un tādēļ nešķiet, ka būtu piemērojams TED princips. Tādēļ Komisija *a priori* secināja, ka darbības atbalsts dažiem noteiktiem uzņēmumiem nodrošināja selektīvu ekonomisku priekšrocību salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem.

(47) Tā kā pasākuma atbalsta saņēmēji aktīvi darbojās tirgū, kurš ir atvērts konkurencei un kurā norit tirdzniecība starp dalībvalstīm, pasākums kropļo vai draud kropļot konkurenci un ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(48) Tādēļ šķita, ka darbības atbalsts, kas sniegts *VFAB* un citām lidostām, kas nebija tiešā valsts turējumā, ir attiecināms uz valsts atbalstu. Pamatojoties uz pieejamo informāciju, Komisijai bija šaubas, vai attiecīgais atbalsts ir saderīgs ar Līgumu.

3.4. 4. PASĀKUMS. LIDOSTAS MAKSA, KO *VFAB* PIEMĒROJA *RYANAIR* LAIKĀ NO 2001. GADA LĪDZ 2010. GADAM

(49) Visā izmeklēšanā ietvertajā laikposmā uzņēmums *VFAB* pilnībā piederēja valstij. Ņemot vērā šo faktu un informāciju par *VFAB* pārvaldības struktūru, Komisija sākotnēji secināja, ka *VFAB* noteiktā lidostas maksa ietvēra valsts līdzekļus un ir piedēvējama valstij.

(50) Komisija uzskatīja, ka tādā mērā, kādā šāda lidostas maksa par *VFAB* aviosabiedrībai *Ryanair* sniegtajiem pakalpojumiem bija noteikta zemāka par piemērojamo tirgus cenu, tā varēja radīt *Ryanair* selektīvu priekšrocību. Šādā saistībā Komisija atzīmēja, ka *VFAB* aviosabiedrībai *Ryanair* piemērotā lidostas maksa bija acīm redzami zemāka par sūdzības iesniedzējam piemēroto. Turklāt Komisija, pamatojoties uz pieejamo informāciju, pauda šaubas, vai *VFAB* rīcība, nosakot *Ryanair* piemērojamo lidostas maksu, atbilst TED rīcībai.

(51) Pamatojoties uz šiem aspektiem, Komisija sākotnēji secināja, ka 2001., 2003. un 2005. gada līgumā īpaši ar *Ryanair* saskaņotā lidostas maksa nebija apstiprināta atbilstoši parastiem tirgus apstākļiem un piešķīra aviosabiedrībai *Ryanair* selektīvu ekonomisku priekšrocību, kas var veidot valsts atbalstu.

(52) Komisija arī šaubījās, vai šāds valsts atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu, īpaši ņemot vērā 2005. gada aviācijas pamatnostādnes.

3.5. 5. PASĀKUMS. TIRGVEDĪBAS ATBALSTS, KO *VFAB* SNIEDZA *RYANAIR* UN *AMS* 2001., 2008. UN 2010. GADĀ

(53) Attiecībā uz 5. pasākumu Komisija sākotnēji secināja, ka *VFAB* noslēgtie līgumi ietver valsts līdzekļu izmantošanu un ir piedēvējami valstij.

(54) Attiecībā uz tirgvedības atbalsta līgumu nodrošināto iespējamo priekšrocību Komisija šaubījās, vai līgumu noteikumi no *VFAB* puses atbilst TED rīcībai, jo pieejamās liecības *prima facie* neliecināja, ka līgums radīja uzņēmumam *VFAB* samērīgu ekonomisko vērtību. Tādēļ Komisija sākotnēji secināja, ka šie līgumi radīja priekšrocību *Ryanair*, samazinot izmaksas, kas *Ryanair* būtu jāsedz parastā uzņēmējdarbībā, un ka *prima facie* šī priekšrocība ir selektīva, jo piemērota tikai *Ryanair*/*AMS* ([13]).

(55) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija sākotnēji secināja, ka tirgvedības atbalsts, ko saņēma *Ryanair*/*AMS*, ietvēra valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Komisija arī šaubījās, vai šāds valsts atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu, īpaši ņemot vērā 2005. gada aviācijas pamatnostādnes.

4. **ZVIEDRIJAS IESTĀŽU APSVĒRUMI**

(56) Turpmāk īsumā apkopoti oficiālās izmeklēšanas procedūras laikā sniegtie Zviedrijas iestāžu apsvērumi, bet sīkāk tie analizēti attiecīgajās 7. iedaļas "Novērtējums" daļās.

4.1. 1. PASĀKUMS. AKCIONĀRU IEGULDĪJUMI UZŅĒMUMĀ *VFAB* LAIKĀ NO 2003. GADA LĪDZ 2010. GADAM

(57) Zviedrijas iestādes, pamatojot būtībā ar tiem pašiem argumentiem, kādus norāda *VFAB* (sk. 63.–65. apsvērumu turpmāk), iebilda, norādot, ka jebkurš valsts līdzekļu sniegtais atbalsts uzņēmumam *VFAB* jebkurā gadījumā neveido valsts atbalstu, jo tas tika sniegts, lai atlīdzinātu zaudējumus, kas izrietēja vienīgi no tādas darbības lidostā, kam nav saimnieciska rakstura, vai arī tas veido atlīdzību par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumiem (VTNP).

4.2. 2. PASĀKUMS. UZŅĒMUMA *VFAB* MAKSĀTĀ NOMAS MAKSA PAR LIDOSTAS INFRASTRUKTŪRU LAIKĀ NO 2003. GADA LĪDZ 2010. GADAM

(58) Zviedrijas iestādes apstrīd secinājumu, ka par lidostas infrastruktūras izmantošanu maksātā nomas maksa veido valsts atbalstu uzņēmumam *VFAB*.

(59) Zviedrijas iestādes nepiekrīt, ka nomas maksa būtu zem tirgus līmeņa cenas. Zviedrijas iestādes uzsver faktu, ka saskaņā ar spēkā esošajiem plānošanas noteikumiem attiecīgo zemes gabalu var izmantot tikai lidostas darbībai un ka nomas maksas līmenis ir jāvērtē, cita starpā ņemot vērā šīs darbības zemo rentabilitāti.

(60) Turklāt Zviedrijas iestādes iebilst, norādot, ka nav konkrētu liecību, kas pamato Komisijas sākotnējās šaubas par nomas maksas līmeni.

4.3. 3. PASĀKUMS. *VFAB* UN CITĀM LIDOSTĀM SASKAŅĀ AR VIETĒJO LIDOSTU ATBALSTA SHĒMU SNIEGTAIS DARBĪBAS ATBALSTS LAIKĀ NO 2001. LĪDZ 2010. GADAM

(61) Zviedrija uzskatīja, ka darbības atbalsts valsts īpašumā neesošām lidostām ir jāatzīst par darbības atbalsta shēmu, kas ir saderīga ar iekšējo tirgu saskaņā ar 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 137. punktu.

5. **IEINTERESĒTO PERSONU APSVĒRUMI**

(62) Turpmāk īsumā apkopoti oficiālās izmeklēšanas procedūras laikā ieinteresēto personu iesniegtie apsvērumi, bet sīkāk tie analizēti attiecīgajās 7. iedaļas "Novērtējums" daļās.

5.1. *VFAB* APSVĒRUMI

5.1.1. **1. pasākums. Akcionāru ieguldījumi uzņēmumā *VFAB* laikā no 2003. gada līdz 2010. gadam**

(63) *VFAB* iebilst, norādot, ka lielākā daļa lidostas pakalpojumu tika sniegti lidostu izmantojošajām mācību iestādēm un aeroklubam (sk. 16. apsvērumu). Turklāt *VFAB* arī uzskata, ka šie lidostas izmantotāji nav iesaistīti saimnieciskā darbībā un ka lidostas pakalpojumu sniegšana tiem arī ir darbība, kam nav saimnieciska rakstura, tādēļ šajā gadījumā nav piemērojama valsts atbalsta pārbaudes procedūra, un tas pats attiecināms uz valsts līdzekļu izmantošanu tādu darbības zaudējumu segšanai, kas radušies šādu pakalpojumu sniegšanas rezultātā.

([13]) Šādā saistībā Komisija uzskatīja, ka neko nemaina fakts, ka daļa no tirgvedības atbalsta tika nodrošināta, izmantojot *Ryanair* meitasuzņēmumu *AMS*, nevis tieši *Ryanair*. Komisija atzīmēja, ka līgumu parakstīšanas laikā *Ryanair* tieši pārvaldīja *AMS* un, kā izrādās, pat *AMS* vārdā parakstīja vienu no pavadvēstulēm. Turklāt *VFAB* un *AMS* noslēgtajā tirgvedības pakalpojuma līgumā ir noteikts, ka "*Ryanair* saistības ietver nosacījumu izveidot un apkalpot 4 reizes nedēļā maršrutu no Londonas Stenstedas lidostas uz *VST* (…)".

(64) *VFAB* uzskata, ka tādā mērā, kādā lidostas darbība tomēr būtu uzskatāma par saimniecisku darbību, tā veido VTNP un ka jebkura valsts palīdzība šādu VTNP sniegšanas rezultātā radušos zaudējumu segšanai neveido valsts atbalstu.

(65) Visbeidzot, *VFAB* uzskata, ka akcionāru ieguldījumi ir pakļauti vērtēšanai saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem tikai tādā mērā, kādā tie izmantoti ar *VFAB* komercdarbību – lidostas pakalpojumu sniegšanu komerciālām aviosabiedrībām – saistītu zaudējumu segšanai. Šādā saistībā *VFAB* uzskata, ka akcionāru ieguldījumi atbilda TED rīcībai, jo lidostu komercdarbība bija pieaugoši rentabla (tādā izpratnē, ka no šīs darbības gūtie ienākumi sedza pašu darbību radītos izdevumus un radīja peļņu).

5.1.2. **2. pasākums. Uzņēmuma *VFAB* maksātā nomas maksa par lidostas infrastruktūru laikā no 2003. gada līdz 2010. gadam**

(66) *VFAB* nepiekrīt, ka nomas maksa tika noteikta zem tirgus cenas līmeņa, ņemot vērā šā zemes gabala izmantošanas ierobežojumus un šajā īpašumā izvietotās lidostas darbības negatīvo rentabilitāti.

(67) Jebkurā gadījumā *VFAB* iebilst, ka nomas maksas noteikšanu var piedēvēt valstij. Lai gan lidostas infrastruktūras īpašnieks uzņēmums *Västerås Flygfastigheter AB* pilnībā pieder Vesterosas pilsētai, tas darbojas saskaņā ar nesaistītu uzņēmumu darījuma principu attiecībā pret savu publisko akcionāru un nosaka nomas maksu savos īpašumos, pamatojoties uz komerciāliem apsvērumiem. Tādējādi nomas maksas līmenis nav piedēvējams valstij.

5.1.3. **4. un 5. pasākums. Lidostas maksa, kas piemērojama *Ryanair* laikā no 2001. gada līdz 2010. gadam, un tirgvedības atbalsts, kas sniegts *Ryanair* un *AMS* 2001., 2008. un 2010. gadā**

(68) *VFAB* uzskata, ka komercdarījumi starp *VFAB*, *Ryanair* un *AMS* no *VFAB* puses atbilda TED rīcībai un tādēļ neveido valsts atbalstu.

(69) Izmeklēšanā ietvertajā laikposmā, kā arī iepriekšējos gados *VFAB* cieta pastāvīgus zaudējumus. Tomēr, kā uzskata *VFAB*, šie zaudējumi ir attiecināmi uz tādu lidostas darbību, kam nav saimnieciska rakstura, ņemot vērā, ka līgumi ar komerciālajām aviosabiedrībām, tostarp 4. un 5. pasākums, ietvēra papildu izmaksas un radīja ekspluatācijas ienākumus, tādēļ pozitīvi ietekmēja *VFAB* finanšu rezultātus.

(70) Pēc Komisijas lūguma *VFAB* iesniedza arī sīku finanšu informāciju.

5.2. *RYANAIR* APSVĒRUMI

5.2.1. **4. pasākums. *Ryanair* piemērotā lidostas maksa laikā no 2001. gada līdz 2010. gadam**

(71) *Ryanair* uzskata, ka lidostas maksa, ko *VFAB* piemēroja *Ryanair*, neietver valsts atbalstu, jo atbilst TED principam.

(72) Pirmkārt, *Ryanair* apgalvoja, ka TED principa piemērošanas nolūkā Komisijai ir jāsalīdzina *Ryanair* līgumi, kas slēgti ar *VFAB*, ar tiem līgumiem, kas slēgti ar privātu un publisku privātu lidostu. Turklāt *Ryanair* iesniedza konsultāciju uzņēmuma *Oxera* atzinumu par lidostu, ka *Ryanair* Vesterosas lidostā maksātā lidostas maksa kopumā atbilda vairākām "salīdzināmām lidostām" piemērotai maksai un tādēļ atbilst TED kritērijam.

(73) Otrkārt, *Ryanair* uzskatīja, ka lidosta Vesterosas lidostai līdzīgā situācijā attiecīgajā laikā izpildītu TED principa prasības, vienkārši samazinot zaudējumus, nevis kļūstot rentabla, izmantojot līgumus par lidostas maksu. Tādēļ Komisijai ir jāuzdod jautājums, vai līgums lidostai bija pieaugoši rentabls. *Ryanair* uzskata, ka tādējādi Komisijai, vērtējot līguma atbilstību TED principam, jāvērtē tikai tās lidostas papildu izmaksas, kas ir tieši saistītas ar lidostas pakalpojumu sniegšanu attiecīgai aviosabiedrībai, un jāpārbauda, vai līguma rezultātā iegūtie kopējie ienākumi (ar aviāciju saistītie un nesaistītie) pārsniedz šīs papildu izmaksas.

(74) Šādā saistībā *Ryanair* norādīja, ka uzņēmumam *VFAB* papildu ieņēmumi, kas veidojās no darījumiem ar *Ryanair*, pārsniedza *Ryanair* apkalpošanas papildu izmaksas. *Ryanair* cita starpā iesniedza savus apsvērumus pamatojošus pārskatus un dokumentus – konsultāciju uzņēmuma *Oxera* pētījumus –, kuros analizēta pieaugošā rentabilitāte darījumos starp *VFAB*, *Ryanair* un *AMS*.

5.2.2. **Tirgvedības atbalsts, ko *VFAB* sniedza *Ryanair*/*AMS* 2001., 2008. un 2010. gadā**

(75) Attiecībā uz tirgvedības līgumiem ar *VFAB* *Ryanair* uzsvēra, ka *AMS* tirgvedības līgumi ir nošķirti no *Ryanair* līgumiem ar lidostām un tie ir jāvērtē atsevišķi, jo tos nevar uzskatīt par viena atbalsta saņēmēja līgumiem. Līgumi tika apspriesti atsevišķi, tie attiecas uz dažādiem pakalpojumiem, un tiem nav nekādas saistības, kas pamatotu to kā iespējama valsts atbalsta viena avota novērtēšanu. Tirgvedības līguma slēgšana ar *AMS* nav nosacījums *Ryanair* maršrutu apkalpošanai lidojumiem uz lidostu un no tās.

(76) Attiecībā uz tirgvedības vērtību *Ryanair* apgalvoja, ka reklāmas telpa *Ryanair* tīmekļa vietnē ir maza, bet pieprasījums pēc šīs vietas ir augsts – arī no citiem uzņēmumiem, ne tikai lidostām. *Ryanair* uzskata, ka tirgvedības līgumi starp *VFAB* un *Ryanair* vai *AMS* atbilst TED principam.

(77) Turklāt *Ryanair* uzskata, ka jebkurā gadījumā Komisija nav pierādījusi, ka 4. un 5. pasākums ietver valsts līdzekļu izmantošanu vai ka ir piedēvējams valstij.

5.3. *AIRPORT MARKETING SERVICES* (*AMS*) APSVĒRUMI

(78) *AMS* uzskata, ka Komisija pretēji lēmumā sākt procedūru norādītajam *VFAB* līgumus ar *Ryanair* (4. pasākums) un tirgvedības līgumus ar *AMS* (5. pasākums) drīkst uzskatīt nevis par saistītiem, bet gan par diviem atsevišķiem uzņēmējdarbības darījumiem. *AMS* norāda, ka ir *Ryanair* meitasuzņēmums ar savu noteiktu komerciālo mērķi, kas izraudzīts, lai attīstītu *Ryanair* pamatdarbībā neiekļautu darbības jomu. *AMS* arī apgalvo, ka principā *AMS* tirgvedības līgumi ar lidostām ir apspriesti un slēgti atsevišķi no *Ryanair* līgumiem ar tām pašām lidostām.

(79) Kā norāda *AMS*, mazai reģionālai lidostai ir raksturīgi pirkt tirgvedības pakalpojumus no *AMS*. *AMS* uzskata, ka šādām lidostām parasti ir jāpalielina sava zīmola atpazīstamība un ka reklāma aviosabiedrības tīmekļa vietnē var palielināt ielidojošo pasažieru skaitu (no citām teritorijām ielidojošie pasažieri veicina lielākus ar aviāciju nesaistītus ieņēmumus nekā izlidojošie pasažieri, kas ir no tā paša reģiona, kurā atrodas lidosta). Tādējādi tirgvedības līgumi rada uzņēmumam *VFAB* reālu komerciālu vērtību.

(80) *AMS* arī apgalvo, ka, slēdzot tirgvedības līgumus 5. pasākuma ietvaros, *VFAB* rīkojās saskaņā ar TED principu, jo uzskatāms, ka reklāmām tīmekļa vietnē *Ryanair.com* ir augsta reālā vērtība Vesterosas lidostai, turklāt *AMS* pieprasītā cena par šiem pakalpojumiem bija tirgus cena.

6. **ZVIEDRIJAS IESTĀŽU PIEZĪMES PAR TREŠO PERSONU APSVĒRUMIEM**

(81) Zviedrijas iestādes neiesniedza piezīmes par trešo personu apsvērumiem.

7. **NOVĒRTĒJUMS**

(82) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu "ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".

(83) LESD 107. panta 1. punktā noteiktais kritērijs ir kumulatīvs. Tādēļ, lai noskaidrotu, vai pasākums veido valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, jābūt izpildītiem visiem turpmāk minētajiem nosacījumiem, proti, finansiālais atbalsts:

a) ir valsts vai no valsts līdzekļiem piešķirts;

b) nodrošina selektīvu priekšrocību, t. i., ir dod priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētām precēm;

c) rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus; un

d) ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

7.1. 1. PASĀKUMS. AKCIONĀRU IEGULDĪJUMI UZŅĒMUMĀ *VFAB* LAIKĀ NO 2003. GADA LĪDZ 2010. GADAM

7.1.1. **Atbalsta esība**

7.1.1.1. *Uzņēmuma jēdziens*

(84) Lai noteiktu, vai pasākums iekļaujams LESD 107. panta 1. punkta darbības jomā, Komisijai vispirms ir jānoskaidro, vai pasākuma atbalsta saņēmējs ir uzņēmums šā panta nozīmē.

(85) Atbilstoši iedibinātajai judikatūrai ar jēdzienu "uzņēmums" tiek apzīmēta jebkura vienība, kas veic saimniecisku darbību, neatkarīgi no šādas vienības juridiskā statusa un tās kapitāla nodrošinājuma veida ([14]), un jebkura darbība, kas ietver preču un pakalpojumu piedāvājumu attiecīgajā tirgū, ir saimnieciskā darbība ([15]).

(86) Spriedumā lietā *Leipzig-Halle airport* Vispārējā tiesa apstiprināja, ka pasažieru lidostas darbība ir saimnieciska darbība, kurā lidostas infrastruktūras būvniecība ir neatņemama sastāvdaļa ([16]). Ja lidostas ekspluatants iesaistās saimnieciskā darbībā, neatkarīgi no tā juridiskā statusa vai kapitāla nodrošinājuma veida tas LESD 107. panta 1. punkta nozīmē ir uzņēmums ([17]).

(87) Attiecībā uz laiku, kad lidostas būvniecība un darbība kļuva ekonomiski aktīva, Komisija atgādina, ka pakāpeniska tirgus spēku attīstība lidostu jomā neļauj noteikt precīzu datumu. Tomēr Eiropas tiesas ir atzinušas lidostas darbībā attīstības īpašības, un Leipcigas Halles lidostas lietā Vispārējā tiesa secināja, ka kopš 2000. gada nevar izslēgt valsts atbalsta noteikumu piemērošanu lidostas infrastruktūras finansēšanai. Tādējādi kopš lietas *Aéroports de Paris* sprieduma datuma (2000. gada 12. decembris) ([18]) lidostas infrastruktūras ekspluatācija un būvniecība ir jāuzskata par saimniecisku darbību, uz kuru attiecas valsts atbalsta pārbaude.

(88) Tomēr jāatzīmē, ka ne visām lidostas ekspluatanta darbībām noteikti piemīt saimniecisks raksturs ([19]). Tiesa ir lēmusi, ka darbības, par kurām parasti ir atbildīga valsts, īstenojot savas oficiālās pilnvaras kā publiska iestāde, nav saimnieciska rakstura darbības un uz tām neattiecas valsts atbalsta noteikumi. Šādas darbības aptver darbības drošības jomā, gaisa satiksmes kontroli, policijas darbības, muitu u. tml ([20]). Šo darbību, kam nepiemīt saimnieciskas darbības raksturs, finansēšana ir stingri jāierobežo tikai līdz tādu izmaksu kompensācijai, kuras rodas šo darbību rezultātā, un to nevar izmantot citu saimnieciska rakstura darbību finansēšanai ([21]).

(89) Oficiālās izmeklēšanas gaitā Zviedrijas iestādes un *VFAB* apstrīdēja Komisijas sākotnējos konstatējumus attiecībā uz secinājumu par *VFAB* kā uzņēmumu, iebilstot, ka lielākā daļa *VFAB* darbības nav saimnieciska rakstura darbības.

(90) Šādā saistībā Zviedrijas iestādes un *VFAB* apgalvoja, ka turpmāk norādītie lidostas lietotāji nebija uzņēmumi un veica darbību, kam nebija saimnieciska rakstura:

— *Hässlögymnasiet* (neveicot saimniecisko darbību, bet esot valsts izglītības sistēmas daļa),

— pilotu apmācība Skandināvijas Aviācijas akadēmijā,

— bezpeļņas aerokluba "*Hässlö flygförening*" darbība, tas lidlauku varēja izmantot bez maksas.

([14]) Spriedums lietā C-35/96 Komisija/Itālija, Krājums 1998, I-3851. lpp., 36. punkts; C-41/90 *Höfner* un *Elser*, Krājums 1991, I-1979. lpp., 21. punkts; C-244/94 *Fédération Francaise des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, Krājums 1995, I-4013. lpp., 14. punkts; C-55/96 *Job Centre*, Krājums 1997, I-7119. lpp., 21. punkts.

([15]) Sk., piemēram, spriedumu lietā C-35/96 Komisija/Itālija, Krājums 1998, I-3851. lpp., 36. punkts, un spriedumu lietās C-180/98–184/98 *Pavlov*, Krājums 2000, I-6451. lpp., 75. punkts.

([16]) Spriedums apvienotajās lietās T-455/08 *Flughafen Leipzig-Halle GmbH* un *Mitteldeutsche Flughafen AG*/Komisija un T-443/08 *Freistaat Sachsen* un *Land Sachsen-Anhalt*/Komisija (turpmāk "Leipcigas Halles lidostas lieta"), 2011, vēl nav publicēts Krājumā. Sk. arī spriedumu lietā T-128/89 *Aéroports de Paris*/Komisija (turpmāk "*Aéroports de Paris* spriedums"), Krājums 2001, II-3929. lpp., ko Tiesa apstiprināja lietā C-82/01 P, Krājums 2002, I-9297. lpp., un lietā T-196/04 *Ryanair*/Komisija (turpmāk "Šarleruā lieta"), Krājums 2008, II-3643. lpp., 88. punkts.

([17]) Sk., piemēram, spriedumu lietā C-159/91 un C160/91, *Poucet/AGF* un *Pistre/Cancava P*, Krājums 1993, I-637. lpp.

([18]) Spriedums Leipcigas Halles lidostas lietā, 42. un 43. punkts.

([19]) Sk. arī spriedumu lietā C-364/92 SAT *Fluggesellschaft/Eurocontrol*, Krājums 1994, I-43. lpp.

([20]) Komisijas 2003. gada 19. marta Lēmums (EK) Nr. 309/2002, Gaisa drošība – izmaksu kompensācija pēc 2001. gada 11. septembra uzbrukumiem.

([21]) Spriedums lietā C 343/95 *Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova*, Krājums 1997, I-1547. lpp.; Komisijas 2003. gada 19. marta Lēmums Nr. 309/2002; Komisijas 2002. gada 16. oktobra Lēmums Nr. 438/2002, Atbalsts publisko iestāžu darbībai Beļģijas ostu nozarē.

(91) Kā norāda Zviedrijas iestādes, šīs darbības, kam neesot saimnieciska rakstura, kopā veido lielāko daļu izmantotās lidostas jaudas. Turklāt Zviedrijas iestādes norādīja, ka komerclidojumi lidostā (definēti kā aviosabiedrību organizēti lidojumi) bija saimnieciski rentabli, tādēļ visi *VFAB* zaudējumi ir attiecināmi uz darbību bez saimnieciska rakstura, un ka rezultātā jebkurai valsts palīdzībai, kas sniegta, lai atlīdzinātu šos zaudējumus, nav piemērojami valsts atbalsta noteikumi.

(92) Būtībā Zviedrijas iestāžu nostāja šajā aspektā balstās uz apgalvojumu, ka gadījumā, ja lidostas pakalpojumu lietotāja darbībai nav saimnieciska rakstura, lidostas pakalpojumu sniegšana šādam lietotājam pati par sevi nav saimnieciska darbība.

(93) Komisija nevar piekrist šim apgalvojumam.

(94) Kā minēts iepriekš, ir skaidri atzīts, ka preču vai pakalpojumu piedāvājums konkrētā tirgū par atlīdzību veido saimniecisku darbību. Lidosta papildus šauri definētajiem lidostas pakalpojumiem (t. i., aviosabiedrībām sniegtajiem pakalpojumiem ([22])) komercdarbības ietvaros sniedz arī cita veida pakalpojumus, piemēram, iespēju par atlīdzību izmantot lidostas infrastruktūru ar aviāciju saistītām darbībām, piemēram, avioskolām. Lidostas atzīšanā par uzņēmumu nav svarīgi, vai šo pakalpojumu pircēji, piemēram, avioskolas, paši ir uzņēmumi, jo pastāv attiecīgā pakalpojuma tirgus.

(95) Zviedrijas iestādes pašas apstiprināja, ka gan *Hässlögymnasiet*, gan Skandināvijas Aviācijas akadēmija maksāja atlīdzību par lidostas izmantošanu. Tādējādi lidostas ekspluatanta veiktā šo pakalpojumu sniegšana ir saimnieciska darbība neatkarīgi no skolas pašas darbības rakstura.

(96) Saskaņā ar Zviedrijas iestāžu un *VFAB* norādīto aeroklubs varēja lidostu izmantot bez maksas. Tomēr fakts, ka aeroklubs nemaksā par lidostas sniegtajiem pakalpojumiem, nebūt nenozīmē, ka šie pakalpojumi neveido saimniecisku darbību. Jebkurā gadījumā Zviedrijas iestādes un *VFAB* apstiprināja, ka to grāmatvedībā aerokluba veiktās lidostas izmantošanas rezultātā radītās izmaksas nebija nošķirtas no avioskolu radītajām izmaksām, un līdz ar to nav noteikta rādītāja, ko var droši attiecināt uz šo darbību, kam neesot saimnieciska rakstura. Tādējādi aeroklubam sniegtie pakalpojumi neietekmē Komisijas konstatējumu, ka *VFAB* ir uzņēmums.

(97) Šajā lietā Komisija konstatē, ka Vesterosas lidosta tiek ekspluatēta komercdarbības ietvaros. Lidostas ekspluatants no lietotājiem prasa maksu par lidostas infrastruktūras izmantošanu un tā lidostā sniegtajiem pakalpojumiem. Līdz ar to *VFAB* ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.1.1.2. *Valsts līdzekļi un piedēvējamība valstij*

(98) Lai veidotu valsts atbalstu, attiecīgajam pasākumam ir jābūt finansētam no valsts līdzekļiem un lēmumam piešķirt līdzekļus pasākumam ir jābūt piedēvējamam valstij.

(99) Valsts atbalsta koncepcija attiecas uz jebkuru priekšrocību, ko valsts pati vai izmantojot jebkuru starpniekstruktūru, kas rīkojas saskaņā ar valsts uzticētām pilnvarām, piešķir no valsts līdzekļiem ([23]). Vietējo pašvaldību līdzekļi LESD 107. panta piemērojumā ir valsts līdzekļi ([24]).

(100) Šajā lietā par akcionāru ieguldījumiem lēma un līdzekļus piešķīra *VFAB* īpašnieki, t. i., Vesterosas pilsēta un atsevišķiem pasākumiem arī *SCAA*, izmantojot meitasuzņēmumu *LFV Holding*.

(101) Attiecībā uz Vesterosas pilsētu par akcionāra ieguldījumiem lēma ievēlētā pilsētas dome (*kommunfullmäktige*), un maksājumi tika veikti tieši no pilsētas budžeta.

(102) Attiecībā uz *LFV Holding* Komisija norāda, ka uzņēmums pilnībā piederēja publiskai iestādei *SCAA*. Saskaņā ar statūtiem *LFV Holding* bez Zviedrijas valdības atļaujas nevar dibināt jaunus meitasuzņēmumus vai iegādāties akcijas. Zviedrijas parlamenta locekļiem ir tiesības piedalīties valdes sanāksmēs.

([22]) 2014. gada aviācijas pamatnostādnes, 22. punkta 8) apakšpunkts.
([23]) Spriedums lietā C-482/99 Francija/Komisija ("*Stardust Marine*"), Krājums 2002, I-4397. lpp.
([24]) Apvienotās lietas T-267/08 un T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais*, Krājums 2011, I-1999. lpp., 108. punkts.

(103) Komisija norāda, ka ne Zviedrijas iestādes, ne kāda trešā persona nav apstrīdējušas lēmumā sākt procedūru ietvertos sākotnējos konstatējumus par šo jautājumu, tādēļ secina, ka 1. pasākums ir finansēts, izmantojot valsts līdzekļus, un ir piedēvējams valstij.

7.1.1.3. *Ekonomiskā priekšrocība*

Iespējami VTNP

(104) *VFAB* norādīja, ka 90. apsvērumā minētā lidostas pakalpojumu sniegšana avioskolām un aeroklubam jebkurā gadījumā veido vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumus (VTNP) un ka valsts palīdzība uzņēmumam *VFAB* neveido valsts atbalstu, jo ir atlīdzība par zaudējumiem, kas attiecināmi vienīgi uz šo VTNP nodrošinājumu.

(105) Publiskas iestādes patiesi var definēt noteiktas lidostu vai aviosabiedrību nodrošinātas darbības kā VTNP LESD 106. panta 2. punkta nozīmē un maksāt atlīdzību par šādiem pakalpojumiem.

(106) Saskaņā ar judikatūru lietā *Altmark* ([25]) atlīdzība par VTNP neietver selektīvu priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ja ievēroti četri nosacījumi:

a) atbalsta saņēmējam ir jābūt oficiāli uzticētam pienākumam sniegt VTNP, un šim pienākumam ir jābūt skaidri definētam;

b) kompensācijas aprēķināšanas parametri iepriekš ir jānosaka objektīvā un pārredzamā veidā;

c) kompensācija nevar pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai segtu visas tādas izmaksas vai to daļu, kas radušās saistībā ar VTNP izpildi, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu par šo pienākumu izpildi; un

d) ja atbalsta saņēmējs nav izraudzīts saskaņā ar publiskā iepirkuma procedūru, kas nodrošinātu šo pakalpojumu sniegšanu sabiedrībai par viszemākajām izmaksām, piešķirtās kompensācijas apjoms ir jānosaka, pamatojoties uz to izmaksu analīzi, kādas tipiskam un labi pārvaldītam uzņēmumam rastos šo saistību izpildē, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu.

(107) *Altmark* kritēriju nosacījumi ir kumulatīvi, un tas nozīmē, ka jābūt izpildītiem visiem četriem kritērijiem, lai valsts palīdzību neatzītu par valsts atbalstu, pamatojoties uz iepriekš minēto.

(108) Šajā lietā Komisija atzīmē, ka Zviedrijas iestādes un *VFAB* neiesniedza nekādas liecības, ka iespējamās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ir faktiski un skaidri definētas un oficiāli uzticētas *VFAB*. Šādā nolūkā *VFAB* atsaucas vienīgi uz *VFAB* statūtiem, kuros uzņēmuma mērķis vispirms ir definēts kā "nodrošināt reģionā nepieciešamo gaisa transportu" ([26]) (*tillgodose regionens behov av flygtransporter*) un pēc tam kā "nodrošināt civilās aviācijas pakalpojumu Vesterosas lidostā" ([27]) (*betjäna den civila luftfarten vid Västerås Flygplats*. Nevienā no šiem formulējumiem nav atsauces uz trim iespējamām sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, un jebkurā gadījumā tos nevar uzskatīt par tādiem, kas skaidri un nepārprotami nosaka VTNP pienākumus (drīzāk tie šķiet veidojam vispārīgu uzņēmuma mērķa aprakstu). Šā iemesla dēļ *VFAB* sniegto valsts palīdzību nevar uzskatīt par tādu, kas neiekļaujas lietas *Altmark* judikatūras valsts atbalsta noteikumu jomā.

(109) Turklāt Komisija norāda, ka vismaz divi citi *Altmark* kritēriji, šķiet, nav ievēroti: nav liecību par *ex ante* atlīdzības definīciju (bet gan drīzāk *ex post* atlīdzību par neparedzētiem zaudējumiem), un uzņēmums *VFAB* nav izraudzīts publiskā iepirkuma procedūrā, turklāt trūkst liecību, ka iespējamā atlīdzība balstās uz labi pārvaldīta uzņēmuma izmaksu analīzi (drīzāk pretēji, jo atbalsta līmenis tika noteikts vienkārši pēc vairākos gados pastāvīgi piedzīvotu zaudējumu kompensācijas nepieciešamības).

(110) Tādējādi nav pieņemams *VFAB* apgalvojums, ka valsts palīdzība uzņēmumam *VFAB* neiekļaujas valsts atbalsta noteikumu jomā, jo ir atlīdzība par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi.

([25]) Spriedums lietā C-280/00 *Altmark Trans GmbH* un *Regierungspräsidium* pret *Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (*Altmark* spriedums), Krājums 2003, I-7747. lpp., sk. 86.–93. punktu.
([26]) Statūtos, kas tika piemēroti laikā no 2000. gada 28. decembra līdz 2007. gada 28. janvārim.
([27]) Statūtos, kas tika piemēroti no 2007. gada 23. janvāra.

TED princips

(111) Priekšrocība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē ir ikviens saimnieciskais labums, ko uzņēmumus nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos, t. i., bez valsts iejaukšanās. Svarīga ir tikai pasākuma ietekme uz uzņēmumu, bet ne valsts iejaukšanās iemesls vai mērķis. Priekšrocība pastāv, ja valsts iejaukšanās rezultātā uzlabojas uzņēmuma finansiālais stāvoklis.

(112) Turklāt Komisija atgādina, ka "kapitāls, ko valsts tieši vai netieši nodevusi uzņēmuma rīcībā tādos apstākļos, kas atbilst parastiem tirgus apstākļiem, nav atzīstams par valsts atbalstu". Lai šajā lietā noteiktu, vai akcionāru ieguldījumi piešķir *VFAB* tādu priekšrocību, kas netiktu gūta parastos tirgus apstākļos, Komisijai ir jāsalīdzina to publisko iestāžu darbība, kas nodrošina kapitālieguldījumus saskaņā ar TED un kas vadās pēc rentabilitātes perspektīvām ilgtermiņā.

(113) Novērtējumam ir jāizslēdz jebkura pozitīvā ietekme uz tā reģiona tautsaimniecību, kurā lidosta atrodas, jo Tiesa skaidroja, ka svarīgs jautājums par TED principa piemērošanu ir, vai "līdzīgos apstākļos privāts akcionārs būtu piešķīris līdzīgu kapitāla daudzumu, pamatojoties uz paredzamajām rentabilitātes iespējām un norobežojoties no jebkādas sociāla, politiska, reģionāla vai ar nozari saistīta rakstura ietekmes".

(114) Spriedumā lietā *Stardust Marine* Tiesa atzina, ka, "[…] lai pārbaudītu, vai valsts ir rīkojusies kā rūpīgs ieguldītājs tirgus apstākļos, ir jāiztēlojas sevi tā laika kontekstā, kurā tika pieņemti finanšu palīdzības pasākumi, lai izvērtētu valsts rīcības ekonomisko racionalitāti un tādējādi atturētos no jebkāda novērtējuma, kas balstīts uz vēlāku situāciju". Savukārt spriedumā lietā *EDF* Tiesa atzina, ka "[…] ekonomiskie vērtējumi, kas ir veikti pēc minētās priekšrocības piešķiršanas, retrospektīvs konstatējums par attiecīgās dalībvalsts veikta ieguldījuma faktisko ienesīgumu vai vēlāki pamatojumi faktiski veiktās rīcības izvēlei nav pietiekami, lai pierādītu, ka šī dalībvalsts pirms šīs priekšrocības piešķiršanas vai tās laikā ir pieņēmusi šādu lēmumu akcionāres statusā." ([28])

(115) Lai varētu piemērot TED principu, Komisijai ir jāiztēlojas laiks, kad tika pieņemts katrs lēmums piešķirt valsts līdzekļus *VFAB*. Turklāt Komisijas vērtējumam ir jābalstās uz informāciju un pieņēmumiem, kas bija attiecīgo vietējās pašvaldības iestāžu rīcībā laikā, kad tika pieņemts lēmums par infrastruktūras pasākumu finanšu piešķiršanu.

(116) Lēmumā sākt procedūru Komisija ietvēra sākotnējo analīzi par to, kādēļ akcionāru ieguldījumi *VFAB* veido priekšrocību šim uzņēmumam un īpaši kādēļ TED princips nav ievērots.

(117) Vispirms Komisija norādīja, ka *VFAB* darbojās ar ievērojamiem zaudējumiem vairāk nekā 10 gadus. Pirmā akcionāru ieguldījuma laikā 2003. gadā *VFAB* cieta zaudējumus jau vismaz piekto gadu pēc kārtas (saskaņā ar Komisijai pieejamo informāciju). Šie zaudējumi nepārtraukti turpinājās laikā, uz kuru attiecas izmeklēšana, un katra akcionāru ieguldījuma laikā *VFAB* joprojām radīja zaudējumus. Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija uzskatīja par ļoti maz ticamu varbūtību, ka privāts ieguldītājs vēlētos ieguldīt kapitāliemaksas kopsummā par SEK 194 miljoniem (aptuveni EUR 21,4 miljoniem), lai segtu šādus zaudējumus. Tā kā *VFAB* visā aplūkotajā laikposmā ir valstij pilnībā piederošs uzņēmums, nav privātīpašnieku, ar kuriem varētu salīdzināt. Atbilstību TED rīcībai šādos apstākļos varētu apliecināt, vienīgi balstoties uz spēcīgām *VFAB* ilgtermiņa rentabilitātes izredzēm.

(118) Pirms lēmuma sākt procedūru pieņemšanas Zviedrijas iestādes apgalvoja, ka akcionāru ieguldījumi tika veikti, pamatojoties uz finanšu analīzi, kas ir līdzīga Skavstas lidostas privātīpašnieka veiktajai analīzei (sk. lēmuma sākt procedūru 52. punktu). Tomēr, kā norādīts lēmumā sākt procedūru, Zviedrijas iestādes nesniedza konkrētu informāciju, kas apliecinātu, ka Skavstas lidostas īpašnieki nodrošinātu kapitālu Vesterosai līdzīgos apstākļos, turklāt salīdzināmība ir maz ticama arī tādēļ, ka Skavstas lidostā pasažieru ir desmit reižu vairāk nekā Vesterosā. Oficiālās izmeklēšanas laikā papildu liecības par šo jautājumu netika iesniegtas.

([28]) Spriedums lietā C-124/10 P, Komisija/*Electricité de France* (*EDF*), vēl nav publicēts, 84. punkts.

(119) Pirms lēmuma sākt procedūru Zviedrijas iestādes iesniedza ļoti ierobežotas liecības, lai apliecinātu, ka Vesterosas pilsēta un *LFV Holding*, ieguldot kapitālu, rīkojās kā parasti tirgus ekonomikas ieguldītāji. Kā norādīts lēmumā sākt procedūru, ir norādes, ka *SCAA* veica nelielu tirgus analīzi, pirms 2000. gadā iegādājās *VFAB* akcijas. Kā liecina prognozes, kas bija pirkuma pamatā, pasažieru skaitam Vesterosas lidostā no 120 000 pasažieru 1999. gadā 8 gadu laikā bija jāpieaug līdz 600 000 pasažieru, kas ļautu gūt pastāvīgu ienesīgumu SEK 7–10 milj. gadā. Tika lēsts, ka *VFAB* sasniegs peļņas slieksni 2003. gadā ar pasažieru skaitu 400 000.

(120) Kā norādīts lēmumā sākt procedūru, šie pieņēmumi izrādījās pārāk optimistiski, ņemot vērā iepriekšējo Vesterosas lidostas darbību, un vairāk liecību šo prognožu ticamības pamatojumam netika iesniegts (patiesībā, kā redzams 1. tabulā, pasažieru skaits nevis pieckāršojās, bet gan samazinājās). Līdz 2006. gada beigām *LVF Holding AB* par cenu SEK 1 pārdeva savas akcijas atpakaļ Vesterosas pilsētai. Kā liecina Zviedrijas iestāžu iesniegtā informācija, šādas rīcības iemesls bija tas, ka *SCAA* nebija gatava turpināt nodrošināt akcionāru ieguldījumus *VFAB* zaudējumu segšanai.

(121) Komisija arī norāda, ka saskaņā ar izmeklēšanas gaitā *VFAB* sniegtajiem apsvērumiem Vesterosas pilsētas un *LFV Holding* akcionāru ieguldījumu mērķis bija "segt *VFAB* darbības rezultātā radušos zaudējumus". ([29]) *VFAB* apgalvo, ka lielākajai daļai šīs darbības nebija saimnieciska rakstura, un uzskata, ka jautājums par to, vai akcionāru ieguldījumi atbilst TED principam, ir jāvērtē tikai attiecībā uz darbību komerciālo lidmašīnu jomā, kas *VFAB* skatījumā ir vienīgā lidostas darbības daļa ar saimniecisku raksturu. Tā kā šie līgumi bija pieaugoši rentabli, *VFAB* uzskata, ka akcionāru ieguldījumi atbilst TED principam.

(122) Zviedrijas iestādes nav apstrīdējušas šos apsvērumus.

(123) Komisija pirmkārt iepriekš minēto iemeslu dēļ neapstiprina *VFAB* viedokli, ka lidostas darbības lielā mērā ir bez saimnieciska rakstura un ka akcionāru ieguldījumu atbilstība TED principam ir jāvērtē tikai attiecībā uz ieņēmumiem no *VFAB* līgumiem ar komerciālajām aviosabiedrībām. *VFAB* ir uzņēmums, un no akcionāru perspektīvas atbilstība TED principiem ir jāvērtē, ņemot vērā *VFAB* finanšu rezultātus kopumā. Jebkurā gadījumā *VFAB* nav iesniedzis nevienu pamatotu rādītāju, kas ļautu nošķirt tā saimniecisko un cita rakstura darbību.

(124) Attiecībā uz izredzēm, ka *VFAB* darbība varētu nodrošināt tādu atdevi no akcionāru ieguldījumiem, kas privātam uzņēmumam būtu pieņemama, Komisija norāda, ka ne Zviedrijas iestādes, ne ieinteresētās personas izmeklēšanas laikā nav iesniegušas informāciju, lai atspēkotu Komisijas sākotnējos konstatējumus, ka akcionāru ieguldījumi neatbilda TED principam.

(125) Patiesi, netika iesniegtas tādas liecības, kas varētu papildināt ļoti ierobežotās pirms procedūras sākšanas iesniegtās liecības un kas apliecinātu, ka, neskatoties uz spēcīgām *prima facie* norādēm uz pretējo (kā minēts 119.–121. apsvērumā), akcionāru ieguldījumi tika sniegti, pamatojoties uz motivētiem pieņēmumiem par atdevi, kas līdzīgā situācijā atbilstu TED rīcībai.

(126) Tieši pretēji, Komisija konstatēja, ka tās sākotnējos secinājumus pamato paša *VFAB* paziņojumi (sk. 121. apsvērumu), ko Zviedrijas iestādes nav apstrīdējušas, proti, ka akcionāru ieguldījumi tika nodrošināti, nevis lai iegūtu atdevi, kas atbilstu TED principam, bet lai pastāvīgi segtu *VFAB* darbības radītos zaudējumus. Šāda pastāvīga zaudējumu segšana bez skaidrām un ticamām izredzēm, ka uzņēmuma darbība uzlabosies un tiks panākta pieņemama atdeve, neatbilst TED rīcībai.

(127) Zviedrija nav iesniegusi informāciju attiecībā uz lēmumā sākt procedūru paustajām šaubām – īpaši par ļoti optimistiskajām prognozēm, kas esot paustas pirms pirmajiem akcionāru ieguldījumiem –, kā arī nav iesniegusi liecības, ka turpmākie ieguldījumi tika veikti, pamatojoties uz nākotnē gaidāmas atdeves jebkāda veida novērtējumu, nevis vienīgi zaudējumu segšanai.

([29]) *VFAB* 2012. gada 16. jūlija apsvērumi, 3.3. punkts.

Secinājums

(128) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka TED nebūtu veicis akcionāru ieguldījumus. Dalībvalsts sniegtā liecība nav ticams pamatojums, ka šo ieguldījumu veikšanas laikā tika veikts kāds TED principam atbilstošs novērtējums, bet drīzāk akcionāru ieguldījumi pastāvīgi bija paredzēti *VFAB* zaudējumu segšanai bez saistības ar uzņēmuma darbību. Tādēļ akcionāru ieguldījumi rada *VFAB* ekonomisku priekšrocību, ko uzņēmums nebūtu ieguvis parastos tirgus apstākļos.

7.1.1.4. *Selektivitāte*

(129) Lai uz valsts pasākumu attiektos LESD 107. panta 1. punkts, pasākumam ir jābūt tādam, kas dod priekšroku "konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai". Tādējādi valsts atbalsta jēdziens attiecas tikai uz tiem pasākumiem, kas uzņēmumam dod priekšroku selektīvā veidā.

(130) Šajā lietā akcionāru ieguldījumi ir labvēlīgi tikai *VFAB*, un tādējādi tie ir nepārprotami selektīvi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.1.1.5. *Konkurences izkropļojums un ietekme uz tirdzniecību*

(131) Ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts stiprina uzņēmuma pozīciju salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kas konkurē iekšējā tirgū, šis atbalsts ietekmē iekšējo tirgu ([30]). Akcionāru ieguldījumu radītā *VFAB* ekonomiskā priekšrocība stiprināja tā ekonomisko pozīciju, jo lidostas ekspluatants varēja turpināt uzņēmējdarbību, nesedzot visas saistītās izmaksas.

(132) Kā skaidrots iepriekš, lidostu ekspluatācija ir saimnieciska darbība. Konkurence, no vienas puses, pastāv starp lidostām, lai piesaistītu aviosabiedrības un nodrošinātu attiecīgu (pasažieru un kravas) gaisa satiksmi, un, no otras puses, starp lidostu vadītājiem, kas var konkurēt savā starpā par uzticētu attiecīgās lidostas vadību. Turklāt īpaši attiecībā uz zemo cenu pārvadātājiem un līgumreisu nodrošinātājiem, lai piesaistītu šīs aviosabiedrības, savstarpēji var konkurēt arī lidostas, kas neatrodas vienā aptvēruma teritorijā vai pat atrodas dažādās dalībvalstīs.

(133) Kā norādīts 2005. gada aviācijas pamatnostādņu 40. punktā un atkārtoti apstiprināts 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 45. punktā, pat mazas lidostas nav iespējams izslēgt no LESD 107. panta 1. punkta piemērošanas jomas. Turklāt 2014. gada aviācijas pamatnostādnēs ir skaidri norādīts, ka "atbalstu saņemošā uzņēmuma relatīvi mazais izmērs kā tāds neizslēdz iespēju, ka varētu tikt ietekmēta tirdzniecība starp dalībvalstīm".

(134) Oficiālajā izmeklēšanā ietvertajā laikposmā Vesterosas lidosta apkalpoja no 113 626 līdz 242 376 pasažieriem gadā, un pašlaik tā apkalpo aptuveni 273 000 pasažieru gadā (2013. gada dati). Ievērojama daļa gaisa satiksmes ir no citām dalībvalstīm, un no Vesterosas lidostas ir un ir bijuši starptautiski lidojumi uz tādiem galamērķiem kā Londonas Stenstedas lidosta, Alikante un Malaga. Tādēļ ir jāsecina, ka *VFAB* darbojas tirgū, kas ir atvērts konkurencei Eiropas mērogā.

(135) Ņemot vērā šos faktus, jāatzīst, ka publiskais finansējums uzņēmumam *VFAB* kropļo vai draud kropļot konkurenci un tam ir vismaz iespējama ietekme uz tirdzniecību.

7.1.1.6. *Secinājums*

(136) Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, Komisija konstatē, ka publiskais finansējums, kas uzņēmumam *VFAB* laikā no 2003. gada līdz 2010. gadam piešķirts kā akcionāru ieguldījumi (1. pasākums), veido valsts atbalstu LESD 107. panta nozīmē.

7.1.1.7. *Atbalsta likumība*

(137) Saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu dalībvalstīm ir jāpaziņo par plāniem, ar kuriem paredzēts piešķirt atbalstu vai to grozīt, un tās nevar īstenot paredzētos pasākumus, pirms paziņošanas procedūrā nav pieņemts galīgais lēmums.

([30]) Spriedums lietā T-214/95 *Het Vlaamse Gewest*/Komisija, Krājums 1998, II-717. lpp.

(138) Tā kā līdzekļi jau bija nodoti *VFAB* rīcībā, Komisija uzskata, ka Zviedrijas iestādes nav ņēmušas vērā LESD 108. panta 3. punktā iekļauto aizliegumu.

7.1.2. **Saderība**

7.1.2.1. *2014. gada un 2005. gada aviācijas pamatnostādņu piemērojamība*

(139) LESD 107. panta 3. punktā ir noteikti konkrēti LESD 107. panta 1. punkta noteikumu kopas izņēmumi, kad valsts atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu. Konkrēto atbalstu var vērtēt, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, kurā noteikts, ka: "atbalstu, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādam atbalstam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm", var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.

(140) Šādā nolūkā 2014. gada aviācijas pamatnostādnes nodrošina pamatu, lai novērtētu, vai atbalstu lidostām var atzīt par saderīgu atbilstoši LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.

(141) Kā norādīts 2014. gada aviācijas pamatnostādnēs, ja nelikumīgs ieguldījumu atbalsts ir piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa, Komisija piemēros saderības noteikumus, kas bija spēkā, kad nelikumīgais ieguldījumu atbalsts tika piešķirts.

(142) Saskaņā ar 2014. gada aviācijas pamatnostādnēm Komisija uzskata, ka tās paziņojuma nosacījumi par piemērojamo noteikumu definēšanu nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai nav piemērojami izskatīšanā esošajām lietām par tādu nelikumīgu darbības atbalstu lidostām, kas piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa. Tā vietā Komisija 2014. gada aviācijas pamatnostādnēs izklāstītos principus piemēros visām lietām, kas attiecas uz darbības atbalstu (izskatīšanā esoši paziņojumi un nelikumīgs nepaziņots atbalsts) lidostām, pat ja atbalsts piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa un pārejas perioda sākuma.

(143) Komisija 136.–138. apsvērumā jau secināja, ka akcionāru ieguldījums veido nelikumīgu valsts atbalstu, kas piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa.

7.1.2.2. *Ieguldījumu un darbības atbalsta nošķiršana*

(144) Ņemot vērā iepriekš minētos 2014. gada aviācijas pamatnostādņu noteikumus, Komisijai ir jānosaka, vai konkrētais pasākums veido nelikumīgu ieguldījumu vai darbības atbalstu.

(145) Saskaņā ar 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 25. punkta r) apakšpunktu ieguldījumu atbalsts ir definēts kā "atbalsts, lai finansētu pamatlīdzekļus, jo īpaši, lai segtu kapitāla izmaksu finansējuma deficītu". Turklāt saskaņā ar pamatnostādņu 25. punkta r) apakšpunktu ieguldījumu atbalsts var būt gan avansa maksājums (proti, lai segtu sākotnējo ieguldījumu izmaksas), gan atbalsts, kas maksāts periodisku maksājumu veidā (lai segtu kapitālizmaksas gada amortizācijas atskaitījumu veidā un finansējuma izmaksas).

(146) Darbības atbalsts savukārt attiecas uz lidostas darbības izmaksu vai to daļas segšanu, un darbības izmaksas definētas kā "izmaksas, kas ir lidostu pakalpojumu sniegšanas pamatā, ieskaitot tādas izmaksu kategorijas kā personāla izmaksas, nolīgti pakalpojumi, komunikācijas, atkritumi, enerģija, uzturēšana, īre un administrācija, taču neietverot kapitāla izmaksas, tirgvedības atbalstu vai citus stimulus, ko lidosta sniegusi aviokompānijām, un izmaksas, kas ir sabiedriskās kārtības jomā".

(147) Ņemot vērā šīs definīcijas, var secināt, ka akcionāru ieguldījumi, kas pastāvīgi tika izmantoti *VFAB* darbības zaudējumu segšanai, ir atzīstami par darbības atbalstu uzņēmumam *VFAB*.

7.1.2.3. *Darbības atbalsta saderība saskaņā ar 2014. gada aviācijas pamatnostādnēm*

(148) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 5.1. iedaļā ir noteikti kritēriji, kurus Komisija piemēros, novērtējot darbības atbalsta saderību ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Saskaņā ar 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 172. punktu Komisija īpaši piemēros šos kritērijus visām lietām, kas ir saistītas ar darbības atbalstu, tostarp izskatīšanā esošiem paziņojumiem un nelikumīgām nepaziņotām atbalsta lietām.

(149) Atbilstoši 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 137. punkta nosacījumiem nelikumīgu darbības atbalstu, kas piešķirts pirms pārejas perioda sākuma (tai skaitā atbalstu, kas izmaksāts pirms 2014. gada 4. aprīļa), var atzīt par saderīgu apjomā, kas atbilst nesegtajām darbības izmaksām, ja ir izpildīti turpmāk izklāstītie nosacījumi.

(150) Ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā (2014. gada aviācijas pamatnostādņu 113. un 114. punkts). Šis nosacījums *inter alia* ir izpildīts, ja atbalsts palielina ES iedzīvotāju mobilitāti un reģionu savienojamību, izveidojot piekļuves punktus Eiropas Savienības iekšējiem lidojumiem, vai veicina reģionālo attīstību. Tomēr nerentablu lidostu darbības pārklāšanās nepalīdz sasniegt kopīgu interešu mērķi.

(151) Valsts iejaukšanās nepieciešamība (2014. gada aviācijas pamatnostādņu 116.–118. punkts). Valsts atbalsts ir jāvērš uz situācijām, kurās tas var sniegt reālus uzlabojumus, kādus nevar nodrošināt tirgus. Šādā saistībā Komisija ir norādījusi, ka nosacījumi, ar kuriem saskaras mazākās lidostas, izvēršot savus pakalpojumus un piesaistot privāto finansējumu, bieži ir mazāk labvēlīgi nekā Eiropas Savienības galvenajām lidostām. Tādēļ pašreizējos tirgus apstākļos mazākajām lidostām bez publiska finansējuma var būt grūtības nodrošināt finansējumu darbībai.

(152) Rezultātā Komisija uzskata, ka pašreizējos tirgus apstākļos:

— lidostas, kuru pasažieru skaits gadā nepārsniedz 200 000 pasažieru, lielā mērā var nespēt segt savas darbības izmaksas,

— lidostas, kuru ikgadējā pasažieru plūsma ir no 200 000 līdz 700 000 pasažieru, būtiskā mērā var nespēt segt savas darbības izmaksas,

— lidostām, kurās ikgadējā pasažieru plūsma ir no 700 000 līdz 1 miljonam pasažieru, kopumā vajadzētu spēt segt savas darbības izmaksas lielākā apjomā, un

— lidostām, kurās ikgadējā pasažieru plūsma ir no 1 miljona līdz 3 miljoniem pasažieru, parasti vajadzētu spēt segt lielāko daļu savu darbības izmaksu.

(153) Valsts atbalsta kā politikas instrumenta piemērotība (aviācijas pamatnostādņu 120. punkts). Dalībvalstīm ir jāpierāda, ka atbalsts ir piemērots, lai sasniegtu paredzēto mērķi vai atrisinātu problēmas, kuru risināšanai šis atbalsts ir paredzēts. Atbalsta pasākums netiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja mazāk kropļojoši politikas instrumenti vai atbalsta instrumenti ļauj sasniegt to pašu mērķi.

(154) Stimulējošas ietekmes pastāvēšana (2014. gada aviācijas pamatnostādņu 124. punkts). Šis nosacījums ir izpildīts, ja ir ticams, ka bez darbības atbalsta (ņemot vērā iespējamo ieguldījumu atbalstu un pasažieru plūsmas apjomu) saimnieciskā darbība attiecīgajā lidostā tiktu būtiski samazināta.

(155) Atbalsta summas samērīgums, t. i., atbalsts ir ierobežots līdz nepieciešamajam minimumam (2014. gada aviācijas pamatnostādņu 125. punkts). Lai darbības atbalsts būtu samērīgs, tam ir jāaprobežojas ar minimumu, kas nepieciešams, lai atbalstītā darbība notiktu.

(156) Izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību (2014. gada aviācijas pamatnostādņu 131. punkts). Izvērtējot darbības atbalsta saderīgumu, Komisija ņems vērā konkurences kropļojumus un ietekmi uz tirdzniecību. Ja lidosta atrodas citas tādas lidostas aptvēruma teritorijā, kuras jauda nav pilnīgi izmantota, darījumdarbības plānā, kas balstās uz pamatotām prognozēm par pasažieru un kravu plūsmu, ir jānosaka iespējamā ietekme uz plūsmas apjomu citās lidostās, kuras atrodas attiecīgajā aptvēruma teritorijā.

7.1.2.4. *pasākuma saderības novērtējums*

Ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā

(157) Uzņēmumam *VFAB* darbības atbalsts tika sniegts, lai lidosta varētu darboties un nodrošināt regulārus iekšzemes un starptautiskus gaisa savienojumus.

(158) Vesterosa Zviedrijā ir piektā lielākā pilsēta pēc iedzīvotāju skaita. Tā atrodas blīvi apdzīvotā un ekonomiski plaukstošā teritorijā Zviedrijas centrālajā daļā. Jau 1999. gadā tajā bija 450 000 iedzīvotāju, t. i., aptuveni 5,5 % no valsts kopējā iedzīvotāju skaita, un tā atrodas 45 minūšu brauciena attālumā no lidostas. Lidostas aptvēruma teritorijā, ko definē ar vienu brauciena stundu, bija 1 miljons iedzīvotāju. Kā liecina Zviedrijas gaisa satiksmes iestāžu 2000. gada aplēses, aptuveni 59 % pasažieru, kas ceļoja no lidostām Zviedrijas centrālajā reģionā (*Mälardalsregionen*), bija šīs teritorijas iedzīvotāji.

(159) Tomēr tuvākās lidostas atrodas vairāk nekā 100 kilometru vai vairāk nekā vienas stundas brauciena attālumā (izņemot Brommu, kas ir 59 minūšu brauciena ar automobili attālumā). Piedāvājot gan iekšzemes lidojumus (vismaz līdz 2006. gadam), gan lidojumus ar galamērķi ES (piemēram, uz Oslo, Kopenhāgenu un Londonu), lidosta tādējādi ir veicinājusi ES iedzīvotāju mobilitātes palielināšanu un uzlabo pieejamību, radot piekļuves punktus Savienības iekšējiem lidojumiem centrā esošā blīvi apdzīvotā reģionā. Šie piekļuves punkti papildināja citu pie aptvēruma teritorijas robežām esošu lidostu (Bromma un Ārlanda) piedāvājumu, jo nodrošināja lidojumu savienojumus ērtā pārvietošanās perimetrā, galvenokārt pamatojoties uz darījumdarbības modeli (zemo cenu pārvadātāji), kas atšķiras no Brommā un Ārlandā izmantotā. Komisija arī atzīmē, ka pēc Vesterosas pilsētas aplēsēm Vesterosas lidosta ir devusi tiešus un netiešus ieguldījumus, nodrošinot Vesterosā aptuveni 180 darbavietu.

(160) Komisija secina, ka sniegtais darbības atbalsts uzlaboja satiksmi starp Vesterosas reģionu un pārējām Zviedrijas daļām un ES un ka darbības atbalsts bija kopīgu interešu precīzi definēts mērķis.

Valsts iejaukšanās nepieciešamība

(161) Komisija piekrīt 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 118. punktā norādītajam, ka pašreizējos tirgus apstākļos nepieciešamība pēc publiska finansējuma, ar ko finansēt darbības izmaksas, augstu pastāvīgo izmaksu dēļ būs atšķirīga atkarībā no lidostas lieluma, un parasti tā būs proporcionāli lielāka mazāku lidostu gadījumā. Komisija uzskata, ka pašreizējos tirgus apstākļos lidostu relatīvo finansiālo dzīvotspēju var noteikt pēc to lieluma. Tādējādi Komisija uzskata, ka lidostas, kuru pasažieru skaits gadā ir līdz 200 000 pasažieru, lielā mērā var nespēt segt savas darbības izmaksas un ka lidostas, kuru pasažieru plūsma gadā ir no 200 000 līdz 700 000 pasažieriem, var būtiskā mērā nespēt segt savas darbības izmaksas.

(162) Kā norādīts 20. apsvērumā iepriekš, *VFAB* nespēja segt savas darbības izmaksas vismaz no 1999. gada un visā novērtējumā ietvertajā laikposmā.

(163) Komisija atzīmē, ka izmeklēšanā ietvertajā laikposmā pasažieru skaits nesasniedza 200 000 pasažieru gadā, izņemot 2004. gadu (242 376 pasažieri) un 2005. gadu (221 422 pasažieri), kad skaits joprojām bija zem 300 000.

(164) Komisija konstatē, ka *VFAB* nespēja segt savas darbības izmaksas lielā vai vismaz būtiskā mērā un ka tādēļ bija nepieciešama valsts iejaukšanās.

Atbalsta pasākuma piemērotība

(165) Šajā lietā Vesterosas lidostas darbību apdraudēja tās nespēja segt savas darbības izmaksas.

(166) Ņemot vērā šo problēmu, Komisija uzskata, ka neviens cits politikas instruments neļautu lidostai turpināt darbību. Darbības atbalsts tika ierobežots līdz darbības zaudējumu segšanai un nepieciešamajai minimālajai summai, lai tikai kompensētu faktiski radušos zaudējumus. Tādējādi zaudējumu kompensācija ir ierobežota līdz minimumam un nerada nekādu peļņu.

(167) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka pasākums bija piemērots, lai sasniegtu vajadzīgo kopīgu interešu mērķi.

Stimulējoša ietekme

(168) Pagātnē sniegtais darbības atbalsts tika izmantots, lai uzturētu lidostas darbību. Bez atbalsta lidostu nāktos slēgt, un tā nespētu uzlabot vietēju pieejamību. Atbalsta summa tika ierobežota līdz faktisko darbības zaudējumu apmēram, jo tā kompensēja tikai nesegtos darbības zaudējumus.

(169) Ņemot to vērā, Komisija uzskata, ka atbalsta pasākumam bija stimulējoša ietekme.

Atbalsta samērīgums (līdz minimumam ierobežots atbalsts)

(170) Darbības atbalstam ir jābūt ierobežotam līdz minimumam, kas nepieciešams, lai atbalstītā darbība notiktu.

(171) Šajā lietā atbalsta summa nekad nepārsniedza nesegto darbības zaudējumu apmēru. Tādēļ Komisija uzskata, ka darbības atbalsts bija samērīgs un ierobežots līdz tādam minimumam, kas nepieciešams, lai atbalstītā darbība notiktu.

Izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību

(172) Komisija atzīmē, ka 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 25. punkta 12. apakšpunktā definētajā lidostas aptvēruma teritorijā, konkrēti, Vesterosas lidostas aptvēruma teritorijā, atrodas tikai viena lidosta. Turklāt Ārlandas lidosta atrodas netālu no aptvēruma teritorijas.

(173) Tomēr attiecībā uz šo lidostu – Brommu – Komisija vispirms atzīmē, ka tā atrodas pie Vesterosas lidostas aptvēruma teritorijas galējās robežas (59 minūšu brauciena ar automobili attālumā), kas varētu mazināt atbalsta iespējamo negatīvo ietekmi.

(174) Komisija arī atzīmē, ka Vesterosas un Brommas lidostas uzņēmējdarbības modelis diezgan būtiski atšķiras. Vesterosa izmeklēšanā ietvertajā laikposmā skaidri koncentrējās uz zemo cenu pārvadātājiem, attīstot sadarbību ar *Ryanair* un pakāpeniski atsakoties no iekšzemes lidojumiem. Savukārt Brommas darbība koncentrējās uz iekšzemes lidojumiem, lai apkalpotu centrālo Stokholmas reģionu apvienojumā ar dažiem starptautiskiem galamērķiem (piemēram, Brisele un Helsinki), sadarbojoties ar tradicionālām aviosabiedrībām, un Brommas attīstība (mērīta ar pasažieru skaitu) izmeklēšanā ietvertajā laikposmā bija ļoti spēcīga, par ko liecina pasažieru skaita pieaugums no 981 256 pasažieriem 2000. gadā līdz 2 037 382 pasažieriem 2010. gadā ([31]). Turklāt attiecībā uz Ārlandu Komisija atzīmē, ka tā atrodas ārpus Vesterosas lidostas nosacītās aptvēruma teritorijas, kas mazina atbalsta iespējamo negatīvo ietekmi. Jebkurā gadījumā attiecībā uz Brommu šādu negatīvo ietekmi vēl vairāk mazina fakts, ka arī Ārlandas darījumdarbības modelis diezgan ievērojami atšķiras no Vesterosas uzņēmējdarbības modeļa. Proti, Ārlanda, kas ir galvenā lidosta galvaspilsētas reģionā, piedāvā daudz iekšzemes un starptautisku galamērķu, kurus apkalpo tradicionālas aviosabiedrības. Visbeidzot, Vesterosas lidostas niecīgais satiksmes mērogs nozīmē ļoti mazu varbūtību, ka atbalstam varētu būt nozīmīga ietekme uz Zviedrijas lielākās lidostas, Ārlandas lidostas, darbību ([32]).

(175) Tādēļ ir ļoti maz ticams, ka atbalsts Vesterosas lidostai būtu radījis neekonomisku pārklāšanos vai novirzījis uzņēmējdarbību no Brommas vai Ārlandas.

(176) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka nepamatota negatīva ietekme uz konkurenci un uz tirdzniecību starp dalībvalstīm ir ierobežota.

Secinājums

(177) Komisija secina, ka darbības atbalsts, kas *VFAB* piešķirts akcionāru ieguldījumu veidā laikā no 2003. gada līdz 2010. gadam (1. pasākums), ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

7.2. 2. PASĀKUMS. IESPĒJAMĀ SAMAZINĀTĀ NOMAS MAKSA, KO *VFAB* MAKSĀJA *VÄSTERÅS FLYGFASTIGHETER AB* PAR LIDOSTAS INFRASTRUKTŪRAS IZMANTOŠANU

(178) Lēmumā sākt procedūru ([33]) Komisija minēja, ka ir norādes, ka nomas maksa varētu būt zem tirgus cenas. Tā galvenokārt balstījās uz informāciju Vesterosas pilsētas dienesta dokumentā. Tādēļ Komisija lūdza Zviedrijas iestādēm iesniegt piezīmes par šīm norādēm un aplēsto tirgus nomas maksu. Pamatojoties uz pieejamajām norādēm, Komisija tomēr sākotnēji secināja, ka nomas maksa radīja priekšrocību uzņēmumam *VFAB*.

(179) Zviedrijas iestādes un *VFAB* apstrīdēja apgalvojumu, ka nomas maksa jebkad laikā no 2003. gada līdz 2010. gadam bija noteikta zem tirgus līmeņa. Atbildē uz lēmumā sākt procedūru pieprasītajiem skaidrojumiem Zviedrijas iestādes un *VFAB* pauda viedokli, ka izklāstījums, kas iekļauts Vesterosas pilsētas domei sagatavotajā dokumentā, uz kuru attiecas lēmums sākt procedūru ar pieļāvumu, ka nomas maksa ir zem tirgus līmeņa, nav pamatots ar skaitļiem vai konkrētiem skaidrojumiem, bet ir nepamatots izklāstījums. Tādēļ Zviedrijas iestādēm un *VFAB* nav pamata izteikt piezīmes par tā būtību. Turklāt Zviedrijas iestādes un *VFAB* norāda, ka jebkurš tirgus nomas maksas novērtējums ir jāveic, ņemot vērā faktu, ka īpašumu saskaņā ar piemērojamajiem plānošanas noteikumiem drīkst izmantot vienīgi lidostas darbībai, un, ņemot vērā darbības ļoti zemo rentabilitāti, šī nomas maksa atbilstu tirgum. Turklāt nomas noteikumi nosaka, ka nomas maksa ir jākoriģē, ja veikti jauni ieguldījumi.

([31]) Avots: www.transportstyrelsen.se
([32]) Piemēram, 2000. gadā Ārlandas pasažieru skaits bija 18 263 926 pasažieru, bet 2010. gadā – 16 948 127 pasažieru (avots: www.transportstyrelsen.se).
([33]) Sk. lēmuma sākt procedūru 61. un 62. punktu.

(180) Zviedrijas iestādes un *VFAB* iebilstot norāda, ka jebkurā gadījumā *VFAB* brīvi noteica nomas maksu, pamatojoties tikai uz komerciāliem apsvērumiem, un ka Komisija nav pierādījusi, ka lēmums noteikt nomas maksu uzņēmumam *VFAB* būtu piedēvējams valstij.

(181) Šādā saistībā, atbildot uz Zviedrijas iestāžu un *VFAB* iebildumiem, Komisija piebilst, ka lidostas darbības zemā (patiesi negatīvā) rentabilitāte Vesterosā ietekmē pieprasāmo nomas maksas līmeni.

(182) Neviena trešā persona piezīmes par šo jautājumu neizteica. Oficiālajā izmeklēšanā nav atklājusies tāda informācija, ar ko varētu pamatot, ka *VFAB* maksātā nomas maksa būtu zemāka par to, ko privāts saimnieks pieprasītu līdzīgos apstākļos. Tādējādi lēmumā sākt procedūru paustajam apgalvojumam nav turpmāka pamatojuma. Šādos apstākļos Komisija konstatē, ka nav liecību, kas ar faktiem apstiprina sākotnējās norādes par *VFAB* gūto priekšrocību. Komisija nevar secināt, ka valsts atbalsts ir sniegts, balstoties uz nepamatotiem apgalvojumiem.

(183) Tādēļ Komisija konstatē, ka 2. pasākums, *VFAB* uzņēmumam *Västerås Flygfastigheter AB* maksātā nomas maksa par lidostas infrastruktūras izmantošanu, neveido valsts atbalstu.

7.3. 3. PASĀKUMS. SASKAŅĀ AR VIETĒJO LIDOSTU ATBALSTA SHĒMU SNIEGTAIS DARBĪBAS ATBALSTS LAIKĀ NO 2001. GADA LĪDZ 2010. GADAM

(184) Zviedrijas iestādes ir sniegušas skaidrojumu par saskaņā ar vietējo lidostu atbalsta shēmu sniegto atbalstu izmeklēšanā ietvertajā laikposmā, proti, no 2001. gada līdz 2010. gadam. Shēma 2011. gadā tika grozīta ([34]).

(185) Lai gan shēmas juridiskais pamats attiecīgajā laikposmā ir nedaudz mainījies, shēmas būtiskie elementi ir saglabājušies nemainīti. No 2007. gada atbalsta juridiskais pamats ir Regula (2006:1577) par darbības atbalstu lidostām, kuras nav valsts īpašumā. Atbalsta kopējā budžeta summa 2005. gadā bija SEK 103 miljoni, un tas tika sniegts 22 lidostām Zviedrijā. Laikā, kad valstij ar *LFH Holding* starpniecību piederēja 40 % *VFAB* akciju, darbības atbalsts attiecīgi tika samazināts par 40 %.

(186) Shēmas mērķis ir veicināt reģionu attīstību un starpreģionu savienojamību, pamatojoties uz valdības vispārējo atbildību par valsts transporta tīklu un īpaši gaisa transporta infrastruktūru.

(187) Tiesības saņemt atbalstu bija visām lidostām, kas nodrošināja regulāru gaisa satiksmi, neatkarīgi no īpašumtiesību veida (taču, izvērtējot atbalsta nepieciešamību, bija jāņem vērā reģionu attīstības mērķi, mērīti kā attālums līdz trim lielākajām valsts lidostām). Tomēr lidosta zaudēja tiesības saņemt atbalstu, tikko tā sasniedza noteiktu satiksmes apjomu (parasti 300 000 pasažieru gadā), kad tā tika atzīta par tādu, kurai ir labas rentabilitātes perspektīvas. No 2007. gada 1. janvāra tiesības saņemt šo atbalstu tika vēl vairāk ierobežotas, no shēmas izslēdzot lidostas, no kurām Stokholmā ar sabiedrisko sauszemes transportu varēja nokļūt ne ilgāk kā divās stundās.

(188) Atbalsta intensitāti noteica ierobežojums, ka atbalsts atsevišķai lidostai nedrīkstēja pārsniegt lidostas darbības zaudējumu apmēru. Zviedrijas iestādes papildus paskaidroja, ka atbalsta sākotnējais nolūks bija segt vidēji 75 % no darbības zaudējumiem, taču praksē šī summa reti pārsniedza vidēji 50 %.

(189) Pēdējo reizi šis atbalsts saskaņā ar shēmu Vesterosas lidostai tika samaksāts 2006. gadā.

7.3.1. **Atbalsta esība**

(190) Zviedrijas iestādes atzīst, ka shēma veido valsts atbalstu. Kā Komisija atzīmē lēmumā sākt procedūru, LESD 107. pantā noteiktie kritēriji ir ievēroti.

(191) Shēma nepārprotami tiek finansēta no valsts līdzekļiem, jo tās finansējumu galvenokārt nodrošina vispārējais budžets, kā arī mazākā mērā *SCAA* – saskaņā ar likumu izveidotas centrālās valdības aģentūras – budžets. Atbalsts ir piedēvējams valstij, jo shēmu sekmīgi pārvaldīja *SCAA* (no 1999. gada līdz 2005. gadam), Civilās aviācijas pārvalde (no 2005. gada līdz 2010. gadam) un tās pārvaldības pēctece Zviedrijas Transporta pārvalde (no 2010. gada). Tās visas ir saskaņā ar likumu izveidotas un pārvaldītas publiskas iestādes.

([34]) Šis lēmums ietver attiecīgo shēmu līdz 2010. gadam.

(192) Shēma skaidri nodrošina priekšrocību atbalsta saņēmējiem, jo tie tiek atbrīvoti no darbības zaudējumiem, kas tiem citā gadījumā būtu jāsedz saimnieciskās darbības procesā. Atbalstu, kas tiek piedāvāts dotāciju veidā, valsts piešķir, negaidot no šiem līdzekļiem atdevi. Šī priekšrocība ir selektīva, jo tiek piešķirta vienīgi lidostām, kas nepieder centrālajai valdībai un kas atbilst attiecināmības kritērijiem. Visbeidzot, priekšrocība var kropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, jo Savienībā starp lidostām ir konkurence.

7.3.2. **Atbalsta likumība**

(193) Saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu dalībvalstīm ir jāpaziņo par plāniem, ar kuriem paredzēts piešķirt atbalstu vai to grozīt, un tās nevar īstenot paredzētos pasākumus, pirms paziņošanas procedūrā nav pieņemts galīgais lēmums.

(194) Tā kā līdzekļi jau ir piešķirti, Komisija uzskata, ka Zviedrijas iestādes nav ņēmušas vērā LESD 108. panta 3. punktā iekļauto aizliegumu. Tādējādi shēma ir nelikumīga, jo tā netika paziņota Komisijai.

7.3.3. **Atbalsta saderība**

(195) Kā skaidrots 137.–141. apsvērumā, 2014. gada aviācijas pamatnostādnes piemērojamas izskatīšanā esošajām lietām par laikā līdz 2014. gada 4. aprīlim lidostām piešķirto nelikumīgo darbības atbalstu.

(196) Saskaņā ar pamatnostādņu principiem shēma veido darbības atbalstu, jo tās mērķis bija ļoti tiešs – segt lidostu darbības izmaksu finansējuma deficītu, t. i., lidostu ieņēmumu un darbības izmaksu deficītu ([35]).

(197) Šajā oficiālajā izmeklēšanā ietvertā shēma arī tika izmantota pirms 2014. gada 4. aprīļa.

(198) Tādējādi Komisija novērtēs 3. pasākuma saderīgumu saskaņā ar 2014. gada aviācijas pamatnostādņu noteikumiem par darbības atbalstu, kā sīkāk paskaidrots 147.–154. apsvērumā.

7.3.3.1. *Ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā*

(199) Shēmas mērķis ir veicināt reģionu attīstību un starpreģionu savienojamību, pamatojoties uz valdības vispārējo atbildību par valsts transporta tīklu un īpaši gaisa transporta infrastruktūru.

(200) Shēma līdz minimumam ierobežoja pārklāšanās risku, jo bija paredzēta mazām lidostām teritorijās ar nepietiekamiem savienojumiem. Turklāt shēma skaidri izslēdza lidostas, kas atradās tuvu valsts lielākajām lidostām (Ārlanda, Landvetera un Sturupa).

(201) Valsts platība, zemais iedzīvotāju blīvums un bieži apgrūtinātie braukšanas apstākļi arī mazina pārklāšanās risku dažos gadījumos, kad divas lidostas, kas iegūst atbalstu, iespējams, atrodas tuvāk par indikatīvo attālumu, kas noteikts pamatnostādņu 136. punktā. Komisija tādējādi secina, ka shēma bija ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā.

7.3.3.2. *Valsts iejaukšanās nepieciešamība*

(202) Kā skaidrots iepriekš, lidostas zaudēja tiesības saņemt shēmas atbalstu, kad tās tika atzītas par pamatoti perspektīvām sasniegt rentabilitāti, kas parasti bija aptuveni 300 000 pasažieru gadā. Šī ir konservatīva pieeja, kas nodrošina, ka atbalsts tiek piešķirts vienīgi gadījumā, ja nepieciešama valsts iejaukšanās, lai nodrošinātu lidostas darbību.

(203) Komisija uzskata, ka pašreizējos tirgus apstākļos lidostas, kuru pasažieru skaits gadā ir līdz 200 000 pasažieriem, lielā mērā var nespēt segt savas darbības izmaksas, un ka lidostas, kuru pasažieru plūsma gadā ir no 200 000 līdz 700 000 pasažieriem, var būtiskā mērā nespēt segt savas darbības izmaksas.

(204) Piemērojot šīs kategorijas shēmā ietvertajām lidostām, Komisija atzīmē turpmāk izklāstīto.

([35]) Kā definēts pamatnostādņu 21. punktā.

(205) Lielākā daļa lidostu, kas saņēma 3. pasākuma atbalstu, ir ļoti mazas. Patiesi – no 29 lidostām, kuras kādā laikposmā no 1999. gada līdz 2007. gadam saņēma atbalstu, 24 lidostām pasažieru skaits labākajā gadījumā bija mazāks par 200 000 pasažieru gadā. No tām 21 lidostai bija mazāk nekā 100 000 pasažieru gadā, un 16 lidostām – mazāk par 50 000 gadā.

(206) Tikai trim lidostām (Krišanstade, Vesterosa un Vekše) labākais rādītājs šajā laikposmā bija vairāk nekā 200 000, taču joprojām mazāk nekā 300 000 pasažieru (taču zemākie rādītāji šajā laikposmā bija attiecīgi 62 639, 107 565 un 154 755 pasažieri). Kā minēts iepriekš, pēc 2006. gada Vesterosas lidosta atbalstu saskaņā ar 3. pasākumu vairs nesaņēma.

(207) No atlikušajām divām lidostām lielākā šajā laikposmā bija Skavsta (maksimālais pasažieru skaits – 1 994 512 pasažieri, bet minimālais – 240 233 pasažieri). Tomēr šī lidosta vairs nesaņēma atbalstu pēc 2004. gada, jo šajā gadā tā pirmo reizi pārsniedza rādītāju 1 000 000 pasažieru gadā ([36]). Gēteborgas pilsētas lidosta (maksimālais pasažieru skaits – 743 892, minimālais – 2 972 pasažieri) atbalstu saņēma tikai 2003. gadā (304 095 pasažieri) un 2004. gadā (433 935 pasažieri) ([37]).

(208) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka valsts atbalsts saskaņā ar vietējo lidostu atbalsta shēmu tika piešķirts, kad tas bija nepieciešams kopīgo interešu mērķa nolūkā.

7.3.3.3. *Atbalsta pasākuma piemērotība (pamatnostādņu 120. punkts)*

(209) Darbības atbalsts ir piemērots instruments, lai risinātu shēmā ietverto lidostu problēmas, proti, to nespēju finansēt savu darbību.

7.3.3.4. *Stimulējoša ietekme (pamatnostādņu 124. punkts)*

(210) Kā minēts iepriekš, ņemot vērā satiksmes līmeni un shēmas atbilstības kritērijus, ir maz ticams, ka shēmā ietvertās lidostas spētu pašas finansēt savu darbību un tādējādi uzturēt vajadzīgo saimnieciskās darbības līmeni bez atbalsta. Tādēļ shēmai ir stimulējoša ietekme.

7.3.3.5. *Samērīgums (pamatnostādņu 125. punkts)*

(211) Atbalsts tika ierobežots līdz nepieciešamajam minimumam, jo tas nekad nepārsniedza darbības izmaksu finansējuma deficītu (un tādēļ vidēji reti pārsniedza 75 %).

7.3.3.6. *Izvairīšanās no nepamatotas konkurences kropļošanas (pamatnostādņu 131. punkts)*

(212) Lidostas, kurām tika piemērots 3. pasākums, parasti ir mazas vai ļoti mazas lidostas, kuras atrodas dažādās valsts vietās un kurām pēc kontinentālās Eiropas standartiem parasti ir lielas aptvēruma teritorijas.

(213) Kā minēts iepriekš, shēmas principi izslēdza lidostas, kas atrodas valsts lielāko lidostu tuvumā (Ārlanda Stokholmā, Landvetera Gēteborgā un Skurupa Malmes tuvumā), tādējādi mazinot iespējamo pārklāšanos.

(214) Lai gan atsevišķos gadījumos dažas shēmā ietvertās lidostas var atrasties tuvāk, nekā nosaka 136. punkta indikatīvie attāluma kritēriji, Komisija atgādina, ka šīs lidostas ir ļoti mazas un tādēļ konkurences kropļošanas varbūtība ir ļoti ierobežota.

7.3.4. **Secinājums**

(215) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka atbalsts, kas laikā no 2000. gada līdz 2010. gadam tika sniegts saskaņā ar vietējo lidostu atbalsta shēmu, bija saderīgs ar iekšējo tirgu atbilstoši LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.

7.4. IESPĒJAMAIS UZŅĒMUMIEM *RYANAIR* UN *AMS* SNIEGTAIS ATBALSTS

7.4.1. **Atbalsta esība**

7.4.1.1. *Saimnieciskā darbība un jēdziens "uzņēmums"*

(216) Sniedzot gaisa transporta pakalpojumus, aviosabiedrības veic saimniecisku darbību un tādējādi ir uzņēmumi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Attiecīgi ir jāanalizē, vai līgumi starp aviosabiedrībām un konkrēto lidostu, ja piedēvējami valstij un ietver valsts līdzekļu nodošanu, piešķīra aviosabiedrībai ekonomisku priekšrocību.

([36]) Skavstas rādītāji no 980 000 pasažieru 2003. gadā pieauga līdz 1 350 000 pasažieru 2004. gadā. Avots: Skavstas lidostas tīmekļa vietne: http://www.skavsta.se/bulletin/3/kort-om-skavsta-passagerare.asp.

([37]) Pasažieru skaits 2003. un 2004. gadā iegūts no: http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Statistik_och_analys/pass2004.pdf.

7.4.1.2. *Valsts līdzekļi un piedēvējamība valstij*

(217) Tiesa iepriekš minētās lietas *Stardust Marine* spriedumā lēma, ka tāda uzņēmuma līdzekļi, kurš ir privāto tiesību sabiedrība un kura akciju lielākais īpašnieks ir valsts, ir valsts līdzekļi.

(218) Par piedēvējamību Tiesa spriedumā lietā *Stardust Marine* atzina – fakts, ka valsts vai valsts struktūrvienība ir vienīgais vai lielākais uzņēmuma akcionārs, ir nepietiekams, lai konstatētu, ka šā uzņēmuma līdzekļu nodošana ir piedēvējama tā valsts akcionāriem. Kā uzskata Tiesa, pat ja valsts ir situācijā, kad tā vada publisku uzņēmumu un tai ir izšķiroša ietekme uz uzņēmuma darbību, faktisku šīs vadības īstenošanu noteiktā gadījumā nevar automātiski pieņemt, jo publisks uzņēmums var darboties arī vairāk vai mazāk neatkarīgi, ko nosaka publiskam uzņēmumam valsts piešķirtās autonomijas līmenis.

(219) Tiesa uzskata, ka rādītāji, kas var liecināt par piedēvējamību, ir šādi:

a) fakts, ka konkrētais uzņēmums nevarēja pieņemt apstrīdēto lēmumu, neņemot vērā publisko iestāžu prasības;

b) fakts, ka uzņēmumam bija jāņem vērā valdības iestāžu izdotās norādes;

c) publiskā uzņēmuma integrācija valsts administrācijas struktūrās;

d) publiskā uzņēmuma darbību raksturs un šādu darbību īstenošana tirgū parastos konkurences apstākļos ar privātiem uzņēmumiem;

e) uzņēmuma juridiskais statuss;

f) intensitāte, kādā publiskās iestādes īsteno uzņēmuma vadības pārraudzību; un

g) jebkurš cits rādītājs, kas konkrētā gadījumā liecina par publisko iestāžu iesaistīšanos pasākuma pieņemšanā vai mazu varbūtību par to neiesaistīšanos, ņemot vērā arī pasākuma apmēru, saturu un ietvertos noteikumus.

7.4.1.3. *Valsts līdzekļi*

(220) Visā laikposmā, uz kuru attiecas šis lēmums, *VFAB* pilnībā piederēja valstij – vai nu pilnīgi Vesterosas pilsētai, vai Vesterosas pilsētai un uzņēmumam *LFV Holding*, kas ir valsts struktūrvienības *SCAA* meitasuzņēmums. Var pieņemt, ka valsts kā vienīgais *VFAB* akcionārs, kas ieceļ direktoru valdi, pilnīgi pārvalda *VFAB* darbību un uzņēmuma līdzekļus. Tādējādi jebkura priekšrocība, kas tiek piešķirta, izmantojot *VFAB* līdzekļus, tiek piešķirta no valsts līdzekļiem.

7.4.1.4. *Piedēvējamība*

(221) Komisija vispirms atzīmē, ka saskaņā ar *VFAB* statūtiem uzņēmuma mērķis ir nodrošināt reģiona gaisa transporta vajadzību izpildi atbilstoši to publisko tiesību principiem, kas piemērojamas vietējās pašpārvaldes pasākumiem. Uzņēmuma vispārējais mērķis attiecas uz vispārējo interešu mērķiem, kurus parasti īsteno publiskas iestādes, un vietējai pašpārvaldei piemērojamām īpašām tiesību normām. Turklāt *VFAB* valdi ieceļ Vesterosas pilsēta (kopā ar *LFV Holding*, kad šis uzņēmums kļuva par akcionāru) ([38]).

(222) Bez tam lēmumu piešķirt *VFAB* vadītājam pilnvaras noslēgt sākotnējo 2001. gada līgumu ar *Ryanair* pieņēma valde, kuras locekļus iecēla Vesterosas pilsēta ([39]).

(223) Statūti arī noteica, ka uzņēmumam ir jāiesniedz pilsētas domei visi svarīgie darbības lēmumi, lai dome var paust savu viedokli par tiem.

(224) Oficiālās izmeklēšanas laikā iesniegtie dokumenti skaidri liecina, ka Vesterosas pilsēta bija tieši iesaistīta nozīmīgāko komercdarbības lēmumu pieņemšanā. Tādējādi liecības norāda, ka 2006. gadā, kad izmaksu seguma līgumam ar *LFV Holding* bija jābeidzas, pilsētas dome apsprieda turpmāko *VFAB* komercdarbības stratēģiju un

([38]) Sk., piemēram: http://www.Västerås.se/politikdemokrati/stadensorganisation/bolag/Sidor/bolag.aspx
([39]) *VFAB* direktoru valdes 2000. gada 18. oktobra sanāksmes protokols.

pieņēma skaidri formulētu lēmumu par komercdarbības stratēģiju, kas uzņēmumam ir jāīsteno līdz 2011. gadam. Tādējādi publiskā iestāde bija tieši iesaistīta lidostas ekspluatanta komercdarbības stratēģijas izstrādē, un tā ir jāatzīst par lidostas ekspluatanta attiecīgās stratēģijas īstenošanas lēmumos iesaistītu.

(225) Pamatojoties uz šiem faktiem, var secināt, ka valsts ir jāuzskata par *VFAB* komercdarbības lēmumos iesaistītu, jo *VFAB* ir uzņēmums, kas nevar lemt par savu tirgus stratēģiju bez publiskās iestādes oficiālām vai neoficiālām norādēm. Tādēļ Komisija atzīmē, ka Zviedrijas iestādes nav apstrīdējušas piedēvējamību, un secina, ka *VFAB* komercdarījumi ar *Ryanair* un *AMS* 4. un 5. pasākuma ietvaros ir piedēvējami valstij.

7.4.1.5. *Ekonomiska priekšrocība*

(226) Lai novērtētu, vai līgums starp valstij piederošu lidostu un aviosabiedrību veido šai aviosabiedrībai ekonomisku priekšrocību, ir jāanalizē, vai attiecīgais līgums atbilda TED principam. Piemērojot TED kritēriju līgumam starp lidostu un aviosabiedrību, ir jāpārbauda, vai līguma noslēgšanas laikā piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks ņemtu vērā, ka šā līguma rezultātā var gūt lielāku peļņu, nekā tas būtu iespējams citos veidos. Šo lielāko peļņu raksturo starpība, ko iegūst, no līguma rezultātā iespējamiem papildu ieņēmumiem (proti, ieņēmumu, kas tiktu gūti, ja līgums tiktu noslēgts, un ieņēmumu, kas tiktu gūti, ja līgums netiktu noslēgts, starpības) atņemot līguma rezultātā iespējamās papildu izmaksas (proti, izmaksu, kuras rastos, ja līgums tiktu noslēgts, un izmaksu, kuras rastos, ja līgums netiktu noslēgts, starpību); aprēķinātā naudas plūsma ir jāsamazina, izmantojot attiecīgu diskonta likmi. Izvērtējot lidostu/aviosabiedrību līgumus, Komisija ņems vērā arī apmēru, kādā izvērtējamos līgumus var uzskatīt par lidostas vispārējas stratēģijas īstenošanu, ar kuru paredzēts panākt lidostas rentabilitāti vismaz ilgtermiņā (pamatnostādņu 66. punkts).

(227) Šajā pārbaudē jāņem vērā visi attiecīgie ar darījumiem saistītie papildu ieņēmumi un izmaksas. Dažādos elementus (lidostas maksu atlaides, tirgvedības dotācijas, citus finansiālus stimulus) nedrīkst vērtēt atsevišķi. Šādā saistībā jānorāda uz atzinumu Šarleruā spriedumā: "[…] privātā ieguldītāja kritērija piemērošanas ietvaros komercdarījums ir jāapskata tā kopumā, lai izvērtētu, vai valsts vienība un tās kontrolēta vienība, kopumā ņemot, ir rīkojušās kā racionāli tirgus ekonomikas dalībnieki. Faktiski Komisijai, novērtējot strīdīgos pasākumus, ir jāņem vērā visa atbilstošā informācija un tās konteksts […]".

(228) Gaidāmajiem papildu ieņēmumiem jo īpaši jāietver ieņēmumi no lidostas maksas, ņemot vērā atlaides un līguma rezultātā gaidāmo papildu plūsmu apjomu, kā arī paredzamos ar aviāciju nesaistītos ieņēmumus, ko rada papildu plūsma. Gaidāmajām papildu izmaksām galvenokārt jāietver visas ar darbību un ieguldījumiem saistītās papildu izmaksas, kuras nerastos, ja netiktu noslēgts līgums; papildu izmaksām jāietver arī ar tirgvedības dotācijām un citiem finansiāliem stimuliem saistītās izmaksas.

(229) Komisija arī atzīmē šādā saistībā, ka cenu diferencēšana (ietverot tirgvedības atbalstu un citus pasākumus) ir standarta uzņēmējdarbības prakse. Tomēr šāda cenu diferencēšanas politika ir komerciāli jāpamato.

TED principa piemērošana minētajiem līgumiem, īpaši līgumam ar *Ryanair*

(230) TED principa piemērošanas nolūkā šajā lietā vispirms ir jāizvērtē divi svarīgi jautājumi:

a) vai tirgvedības līgums un vienošanās par lidostas maksu ir jāvērtē kopīgi TED principa nolūkā vai atsevišķi, kā uzskatīja *Ryanair* un *AMS*;

b) vai TED principa piemērošanas nolūkā var salīdzināt oficiālajā izmeklēšanā iekļautās vienošanās ar citās lidostās piemēroto lidostas maksu.

(231) Komisija vispirms atbildēs uz šiem diviem jautājumiem un pēc tam piemēros TED principu 4. un 5. pasākumam.

Tirgvedības līgumu un vienošanās par lidostas maksu kopīga novērtēšana

(232) Komisija uzskata, ka šajā lietā oficiālajā izmeklēšanā iekļautie divi pasākumu veidi, t. i., lidostas pakalpojumu līgums un tirgvedības līgumi, ir jāvērtē kopā kā viens pasākums. Šī pieeja attiecas uz lidostas pakalpojumu līgumu, kas noslēgts starp *VFAB* un *Ryanair*, kā arī tirgvedības līgumiem starp *VFAB* un *Ryanair* un *VFAB* un *AMS*. *Ryanair* neapstrīd, ka tirgvedības līgums, kas tieši noslēgts starp *Ryanair* un *VFAB*, ir jāvērtē kopā ar lidostas maksas līgumu. Abi līgumi kopā nosaka *VFAB* un *Ryanair* komercattiecības. Komisija uzskata, ka šis princips vairāku turpmāk minēto iemeslu dēļ attiecas arī uz tirgvedības līgumu ar *AMS*.

(233) Ir vairākas norādes, kas liecina par faktu, ka šie līgumi ir vērtējami kā viens atsevišķs pasākums, jo tie ir noslēgti viena darījuma ietvaros.

(234) Pirmkārt, *AMS* ir *Ryanair* pilnībā piederošs meitasuzņēmums. Tirgvedības līgumu *AMS* vārdā noslēdza Edvards Vilsons, kas tajā laikā bija *AMS* direktors un vienlaikus arī *Ryanair* direktors. Valsts atbalsta noteikumu piemērošanas nolūkā *AMS* un *Ryanair* tiek uzskatīti par vienu uzņēmumu tādā ziņā, ka *AMS* rīkojas kā starpnieks *Ryanair* interesēs un vadībā. Attiecībā uz esošajiem līgumiem tas var izrietēt arī no tirgvedības līguma ievadā minētā fakta, ka "[…] www.ryanair.com, Īrijas zemo cenu aviosabiedrība *Ryanair*".

(235) Turklāt šie tirgvedības līgumi – lai gan faktiski noslēgti starp *VFAB* un *AMS* – ir nepārprotami pavadvēstules 2005. gada līgumam, t. i., *VFAB* un *Ryanair* 2005. gada 31. janvāra līgumam par lidostas maksu. Tas skaidri norāda, ka abas puses nenodala lidostas pakalpojumu līgumus un tirgvedības pakalpojumu līgumu, bet uzskata tos par viena atsevišķa komercdarījuma daļu (Komisija arī atzīmē, ka, lai gan divas 1. augusta pavadvēstules ir faktiski starp *VFAB* un AMS, tās tomēr ir parakstītas *Ryanair Ltd* vārdā).

(236) Otrkārt, 2010. gada tirgvedības līgums ar *AMS* pirmajā iedaļā ar nosaukumu "Līguma nolūks" norāda, ka līgums ir "[…]". Šis formulējums veido nepārprotamu tiešu saikni starp pakalpojumu līgumu un šo tirgvedības līgumu tādā izpratnē, ka viens līgums netiktu noslēgts bez otra līguma. Tirgvedības līgums pamatojas uz noslēgto lidostas pakalpojumu līgumu un *Ryanair* sniegtajiem pakalpojumiem. Turklāt ievadā ir noteikts, ka *VFAB* nolūks ir sasniegt *Ryanair* pasažierus, lai veicinātu tūrisma un uzņēmējdarbības iespējas reģionā.

(237) Treškārt, tirgvedības līguma ievadā noteikts, ka *VFAB* ir nolēmis "aktīvi reklamēt Vestmanlandi un Vesterosu kā atpūtas galamērķi starptautiskā gaisa transporta izmantotājiem un arī kā pievilcīgu uzņēmējdarbības centru". Tā ir norāde, ka tirgvedības līguma slēgšanas galvenais un konkrētais nolūks ir īpaši reklamēt Vesterosas lidostu (un to aptverošo teritoriju Vestmanlandi) iespējamiem *Ryanair* klientiem.

(238) Turklāt *VFAB* un *AMS* noslēgtais tirgvedības pakalpojumu līgums tādējādi ir nedalāmi saistīts ar *Ryanair* un *VFAB* noslēgtajiem lidostas pakalpojumu līgumiem. Iepriekš minētie apsvērumi liecina, ka tirgvedības līgumi netiktu noslēgti, ja nebūtu noslēgti lidostas pakalpojumu līgumi. Par to liecina arī tas, ka tirgvedības līgumā ir skaidri noteikts, ka tas pamatojas uz *Ryanair* Vesterosas-Londonas maršruta nodrošināšanu un būtībā paredz tirgvedības pakalpojumus, kuru mērķis ir veicināt šo maršrutu.

(239) Šo iemeslu dēļ Komisija uzskata par piemērotu vienlaikus pārbaudīt 2010. gada 1. un 17. augusta *VFAB* un *Ryanair* vienošanos par lidostas pakalpojumiem un tirgvedības līgumu, lai noteiktu, vai tie veido valsts atbalsta pasākumu.

Vesterosas lidostas un citu Eiropas lidostu salīdzināšanas priekšizpēte

(240) Gan Zviedrijas iestādes, gan *Ryanair* uzskatīja, ka TED principa vērtēšana ir jāveic, salīdzinot komerciālo vienošanos starp *VFAB*, no vienas puses, un *Ryanair* un *AMS*, no otras puses, noteikumus ar noteikumiem salīdzināmos citu lidostu līgumos.

(241) Saskaņā ar jaunajām pamatnostādnēm par TED principa piemērošanu atbalstu aviosabiedrībai, kas izmanto konkrētu lidostu, principā var izslēgt, ja par lidostas pakalpojumiem prasītā maksa atbilst tirgus cenai vai ja *ex ante* analīzē iespējams pierādīt, ka lidostas un aviosabiedrības vienošanās radīs pozitīvu pieaugošu peļņu lidostai. Tomēr attiecībā uz pirmo pieeju (salīdzinājums ar "tirgus cenu") Komisija šaubās, ka šobrīd iespējams rast piemērotu kritēriju, lai noteiktu pareizu tirgus cenu lidostu sniegtajiem pakalpojumiem. Tādēļ tā uzskata, ka *ex ante* pieaugošās rentabilitātes novērtējums ir vispiemērotākais kritērijs, lai izvērtētu starp lidostām un atsevišķām aviosabiedrībām noslēgtās vienošanās.

(242) Ir jāatzīmē, ka kopumā TED principa piemērošana, pamatojoties uz vidējo cenu citos līdzīgos tirgos, var izrādīties lietderīga, ja šādu cenu iespējams pamatoti noteikt vai izsecināt no citiem tirgus rādītājiem. Tomēr šī metode nav piemērota lidostas pakalpojumu gadījumā, jo dažādu lidostu izmaksu un ieņēmumu struktūra mēdz ievērojami atšķirties. Iemesls ir izmaksu un ieņēmumu atkarība no tā, kāds ir lidostas attīstības līmenis, cik aviosabiedrību izmanto attiecīgo lidostu, kāda ir tās spēja pasažieru plūsmas izteiksmē, kāds ir infrastruktūras stāvoklis un saistītie ieguldījumi, kādi ir reglamentējošie noteikumi, kas dalībvalstīs atšķiras, un vai lidostai ir pagātnē radušies parādi vai saistības.

(243) Turklāt, kā liecina šī lieta, lidostu un aviosabiedrību komerciālā sadarbība ne vienmēr balstās vienīgi uz publicēto maksu sarakstu. Drīzāk šīs komercattiecības ir ļoti dažādas. Tās ietver dalītus riskus attiecībā uz pasažieru pārvadāšanu un jebkurām attiecināmām komerciālām un finansiālām saistībām, standarta stimulēšanas shēmas un risku sadalījuma maiņu līgumu nosacījumos. Tādēļ vienu darījumu nevar īsti salīdzināt ar citu, balstoties uz cenu par lidojumu turp un atpakaļ vai cenu uz vienu pasažieri.

(244) Visbeidzot, pieņemot, ka ar derīgu salīdzinošo analīzi var noteikt, ka dažādos šim novērtējumam pakļautajos darījumos iesaistītās "cenas" ir līdzvērtīgas "tirgus cenām", kas noteiktas, izmantojot salīdzinošus darījumu piemērus, vai augstākas par tām, Komisija tomēr nespēs no tā secināt, ka šie darījumi atbilst TED kritērijam, ja izrādīsies, ka laikā, kad cenas tika noteiktas, lidostas ekspluatants prognozēja, ka tās radīs papildu izmaksas, kas ir augstākas par papildu ieņēmumiem. Tādējādi TED nebūs stimula piedāvāt preces vai pakalpojumus par salīdzināmo "tirgus cenu", ja šādā gadījumā tam rastos papildu zaudējumi.

(245) Šādos apstākļos Komisija uzskata, ka, ņemot vērā visu tai pieejamo informāciju, papildu rentabilitātes *ex ante* analīze ir vislabākā pieeja, lai novērtētu, vai *VFAB* un *Ryanair* komercattiecības radīja *Ryanair* priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.4.1.6. *Papildu izmaksu un ieņēmumu novērtēšana*

(246) Lai novērtētu, vai vienošanās, ko lidosta ir noslēgusi ar aviosabiedrību, atbilst TED kritērijam, būtu jāņem vērā gaidāmie no aviosabiedrības darbības izrietošie ieņēmumi no darbībām, kas nav saistītas aviāciju, un lidostas maksa bez atlaidēm, kā arī tirgvedības atbalsts vai stimulu shēmas. Tāpat ir jāņem vērā visas gaidāmās izmaksas, kas lidostai pakāpeniski radīsies saistībā ar aviosabiedrības darbību lidostā. Šādās papildu izmaksas var ietvert visas izmaksu vai ieguldījumu kategorijas, tādas kā papildu personāla, aprīkojuma un ieguldījumu izmaksas, ko radījusi aviosabiedrības klātbūtne lidostā. Piemēram, ja lidostai ir jāpaplašinās vai jābūvē jauns terminālis vai citas būves, lai galvenokārt apmierinātu kādas konkrētas aviosabiedrības vajadzības, šādas izmaksas būtu jāņem vērā, aprēķinot papildu izmaksas. Savukārt izmaksas, kas lidostai rastos jebkurā gadījumā neatkarīgi no pasākuma, kurā iesaistīta aviosabiedrība, nebūtu jāņem vērā, veicot TED kritērija izvērtējumu.

(247) Turklāt lidostas infrastruktūrai ir jābūt pieejamai visām aviosabiedrībām, nevis paredzētai noteiktai aviosabiedrībai, lai izslēgtu, ka saderīga atbalsta lidostas ekspluatantam radīta priekšrocība tiek pārnesta uz konkrētu aviosabiedrību.

(248) Ņemot vērā minēto, Komisija vērtēs, vai *VFAB* un *Ryanair* vienošanās, ietverot tirgvedības līgumus ar *AMS*, radīs pozitīvu papildu peļņu lidostai. Šis vērtējums ir jāveic, ņemot vērā lidostas situāciju laikā, kad tika noslēgti līgumi ar *Ryanair*, un paredzamo uzņēmējdarbības attīstību šajā laikā.

(249) Vesterosas lidosta 2001. gadā tika ļoti nepilnīgi izmantota. 20. gs. 90. gados lidostas darījumdarbības modelis balstījās uz tradicionālām aviosabiedrībām, pamatā *SAS*, kas nodrošināja regulārus savienojumus ar iekšzemes un dažiem ārvalstu galamērķiem, galvenokārt Oslo un Kopenhāgenu, kuri bija pievilcīgi no Vesterosas reģiona ceļojošajiem uzņēmējiem, jo piedāvāja ātri nokļūt galapunktā, taču lidojumu cenas bija diezgan neelastīgas. Piemēram, 1999. un 2000. gadā *SAS* dienā nodrošināja četrus lidojumus uz Kopenhāgenu, bet *Skyways* dienā nodrošināja trīs lidojumus uz Gēteborgu, trīs lidojumus uz Malmi un 2 lidojumus uz Kopenhāgenu.

(250) Šāds darījumdarbības modelis vairs nebija pieņemams 21. gadsimta sākumā, kad uzņēmumi kļuva taupīgāki, turklāt situāciju gaisa satiksmē līdz rudenim vēl vairāk saasināja teroristu uzbrukumi 2001. gada 11. septembrī. *SAS* pārtrauca lidojumus no Vesterosas 2002. gadā, bet *Skyways*, kas pārņēma dažus *SAS* maršrutus, pameta Vestorosu 2004. gadā. Tradicionālās aviosabiedrības kopš tā laika ļoti ierobežoti izmantojušas Vesterosas lidostu, kā redzams 1. tabulā iepriekš.

(251) Tādējādi 2001. gadā Vesterosas lidosta nonāca situācijā, kad tās tradicionālo aviosabiedrību klienti plānoja samazināt darbību lidostā un nevēlējās slēgt ilgtermiņa līgumus, kas ļautu lidostai gūt stabilus ilgtermiņa ieņēmumus.

(252) 2001. gadā Vesterosas lidostai bija ļoti zems izmantošanas rādītājs. Pieejamā maksimālā jauda tika lēsta kā aptuveni 950 000 izlidojošo pasažieru gadā, taču faktiskais pasažieru skaits bija 93 487, t. i., mazāk nekā 10 %.

(253) Tajā pašā laikā lidosta darbojās ar augstām pastāvīgām izmaksām, un saskaņā ar Zviedrijas iestāžu iesniegtajiem rādītājiem lielākās izmaksas radīja ar aviosabiedrībām nesaistīta darbība, kas laikā no 2000. gada līdz 2010. gadam bija 72–92 % no satiksmes lidostā ([40]). Savukārt komerciālo aviosabiedrību darbība vienmēr ir radījusi papildu ieņēmumus lidostai.

(254) Šādā situācijā dabiska bija vēlme apsvērt zemo cenu aviosabiedrību darbības attīstību lidostā. Kā liecina Zviedrijas valdības Uzņēmējdarbības ministrijas 1999. gada pārskatā par Vesterosas lidostas perspektīvām iekļautās aplēses ([41]), tika prognozēts, ka zemo cenu aviosabiedrību tirgus Eiropā pasažieru izteiksmē augs no 3 % līdz 12 %, un īpaši šāda attīstība tika prognozēta plašākā Stokholmas reģionā, kuram ir raksturīga iedzīvotāju bieža ceļošana. Arī citas lidostas tajā laikā veica šādus novērtējumus un līdzīgi pārorientēja savus uzņēmējdarbības modeļus, piemēram, Skavstas lidosta.

(255) Tādēļ *VFAB* plānoja noslēgt līgumus ar *Ryanair*, kas atšķirībā no *SAS*, kas sašaurināja darbību lidostā, un citām tradicionālām aviosabiedrībām bija gatava plānot ilgtermiņa līgumattiecības un garantēt minimālo pasažieru skaitu, kas ir ieguldījums lidostas pieaugošajā rentabilitātē. Komisija konstatē, ka privāts lidostas ekspluatants šādā situācijā, visticamāk, izvēlētos tādu pašu stratēģiju kā *VFAB*, jo tā izrādījās vienīgā pamatotā iespēja palielināt plūsmu lidostā un līdz ar to arī ieņēmumus.

(256) Šādā saistībā *Ryanair* iesniedza konsultāciju uzņēmuma *Oxera* sagatavoto pārskatu, kurā *ex ante* ir vērtēta prognozējamā *VFAB* un *Ryanair* sadarbības rentabilitāte.

(257) Šajā pārskatā analizēta *VFAB* un *Ryanair* 2001., 2003. un 2005. gada līgumu, kā arī *VFAB* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līguma prognozējamā rentabilitāte. Prognozējamā rentabilitāte tika vērtēta katra līguma noslēgšanas laikā, proti, papildu ieņēmumi, kas gaidāmi *VFAB* līgumu rezultātā, ("papildu ieņēmumi") tika salīdzināti ar *VFAB* prognozējamajām papildu izmaksām līgumu rezultātā ("papildu izmaksas"). Šajā vērtējumā arī apsvērta lidostas pakalpojumu vienošanās un tirgvedības līgumu rentabilitātes kopīga vērtējuma ietekme, ko 232.–239. apsvērumā norādīto iemeslu dēļ Komisija atzīst par pareizu pieeju.

(258) *Oxera* vērtējuma pamatā ir dokumenti un dati, kas bija pieejami līgumu apspriešanas laikā, izmantojot datus no iepriekšējiem laikposmiem pirms katra līguma noslēgšanas, lai pamatotu pieņēmumus par saprātīgām prognozēm līgumu noslēgšanas laikā. Analīzes pamatā ir vairāku rādītāju prognozes: kopējā pasažieru plūsma Vesterosas lidostā (balstās uz novēroto kopējo plūsmas līmeni pirms katra līguma noslēgšanas, atjaunināta ar pieņēmumu, ka

([40]) Mērīts gaisa pārvadājumu izteiksmē, *VFAB* iesniegtie *Transportstyrelsen* dati.
([41]) *Luftfartsverket Km/DL* 69.245, 2000. gada 15. janvārī.

Eiropas gaisa satiksme augs), *Ryanair* pasažieru plūsma (balstās uz *Ryanair* ekonomiskajiem rādītājiem līdz katra līguma noslēgšanai), ar aviāciju saistītie ieņēmumi (balstās uz saskaņotajām maksām un gaidāmajām pasažieru prognozēm), ieņēmumi no darbībām, kas nav saistītas ar aviāciju (prognozes, kas balstās uz ekonomiskajiem rādītājiem pirms katra līguma noslēgšanas), darbības papildu izmaksas (balstās uz *ex ante VFAB* aplēsēm), tirgvedības papildu izmaksas un ieguldījumu izmaksas (tādā mērā, kā ieguldījumu izmaksas tika prognozētas kā atmaksājamas komerciālo darījumu ar aviosabiedrībām rezultātā). Lai pārbaudītu šo *ex ante* pieņēmumu pamatotību, *VFAB* iesniedza datus par ieņēmumiem no darbības, kas saistīta ar aviāciju, kā arī no tādas darbības, kas nav saistīta ar aviāciju, un arī par darbības izmaksām un kapitālizdevumiem laikā no 2000. gada līdz 2010. gadam.

(259) Prognožu jutīgums tika pārbaudīts, izmantojot dažādas pārbaudes, lai pārliecinātos, kā darījumu rentabilitāti ietekmētu noteikti negatīvi faktori. Bāzes scenārijs, kas balstās uz 258. apsvērumā minētajiem pieņēmumiem, tika pārbaudīts attiecībā uz šādu jutīgumu: i) 10 % atlaides likme NPV aprēķinā Komisijas paziņojumā par atsauces likmi noteiktās atsauces likmes vietā; ii) pasažieru plūsma (uzņēmumam *Ryanair* un lidostai), pamatojoties uz faktiskajiem ekonomiskajiem rādītājiem, nevis *ex ante* pieņēmumiem; iii) darbības papildu izmaksas, kas aplēstas, balstoties uz regresijas pieeju, kurā aplēses tiek pārbaudītas un koriģētas atbilstoši faktiskajai pasažieru skaita izmaiņu radītajai ietekmei uz lidostas darbības izmaksām.

(260) Vērtējuma rezultātā secināts, ka laikā, kad visi līgumi tika noslēgti, tie tika prognozēti kā rentabli. Pat visos ar spriedzi saistītajos scenārijos (t. i., piemērojot jutīguma pārbaudes) NPV katrā atsevišķā līgumā bija pozitīvs. Tā visnelabvēlīgākajā scenārijā 2001. gada līgumam NPV bija SEK 5,8 miljoni, 2003. gada līgumam NPV bija SEK 8,7 miljoni, 2005. gada līgumam (ar 2008. gada tirgvedības līgumu) NPV bija SEK 15,87 miljoni un 2010. gada tirgvedības līgumam NPV bija SEK 9,9 miljoni. Apvienotā NPV kopīgais novērtējums visiem līgumiem (veikts kā pārbaude) liecina, ka bāzes scenārijā NPV būtu SEK 22,2 miljoni un visnelabvēlīgākajā gadījumā – SEK 13,7 miljoni.

(261) Tādējādi novērtējuma rezultātā ir gūts secinājums, ka, pamatojoties uz *ex ante* analīzi, dažādo šajā izmeklēšanā iekļauto līgumu prognozējamā rentabilitāte bija pozitīva pat ar piesardzīgiem pieņēmumiem.

(262) Komisija uzskata, ka šis novērtējums, ar kuru nav pretrunā neviena oficiālās izmeklēšanas gaitā iesniegtā liecība, ir ticams un atbalsta konstatējumu, ka līdzīgos apstākļos TED ieguldītājs, visticamāk, noslēgtu līdzīgus līgumus.

(263) Turklāt Komisija atzīmē, ka Zviedrijas iestādes ir iesniegušas sīku finanšu *ex post* informāciju, kura *inter alia* atspoguļo *Ryanair* un citu tādu aviosabiedrību papildu izmaksas un ieņēmumus, kas izmantoja Vesterosas lidostu oficiālajā izmeklēšanā iekļautajā laikposmā. Šī informācija ir apkopota 6. tabulā (kurā visas izmaksas, kas attiecināmas uz tirgvedības līgumu ar *Ryanair* un *AMS*, ir norādītas kā uz *Ryanair* attiecinātas darbības izmaksas). Komisija atzīmē, ka šie dati, kas gan pamatojas uz *ex post* pārskatu, atbalsta *ex ante* vērtējumu, ka darījumi ar *Ryanair* varētu uzlabot Vesterosas lidostas rentabilitāti.

6. tabula

Papildu izmaksas un ieņēmumi no aviosabiedrības Vesterosas lidostā. Visa summa EUR

Gads	Kopējie (ar aviāciju saistītas un nesaistītas darbības) ieņēmumi uz aviosabiedrību			Uz noteiktām aviosabiedrībām attiecināmās darbības izmaksas [1]			Pieaugošā rentabilitāte	
	Aviosab. A SAS	Aviosab. B Ryanair	Aviosab. C Cita	Aviosab. A SAS	Aviosab. B Ryanair	Aviosab. C Cita	Ryanair	Visas aviosab.
2001	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Gads	Kopējie (ar aviāciju saistītas un nesaistītas darbības) ieņēmumi uz aviosabiedrību			Uz noteiktām aviosabiedrībām attiecināmās darbības izmaksas (1)			Pieaugošā rentabilitāte	
	Aviosab. A SAS	Aviosab. B Ryanair	Aviosab. C Cita	Aviosab. A SAS	Aviosab. B Ryanair	Aviosab. C Cita	Ryanair	Visas aviosab.
2003	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(1) Visas maksas, kas maksātas saskaņā ar tirgvedības līgumiem ar *Ryanair* un *AMS*, ir norādītas kā uz *Ryanair* attiecinātas darbības izmaksas.

(264) Attiecībā uz *ex ante* pieņēmumu līgumu starp *VFAB* un *Ryanair* slēgšanas laikā Zviedrijas iestādes skaidroja, ka, lai gan nebija izstrādāts oficiāls un pilnīgs darījumdarbības plāns, *VFAB* bija skaidrs, ka līgumi radīs pozitīvu pieaugošo peļņu. Ņemot vērā lidostas nepilnīgo izmantošanu, papildu izmaksas *Ryanair* darbības rezultātā varēja būt gaidāmas kā samērā ierobežotas.

(265) Kā norāda Zviedrijas iestādes, *ex ante* tika prognozēts, ka 2001. gada līguma rezultātā saskaņotā lidostas maksa un prognozējamie ieņēmumi no darbības, kas nav saistīta ar aviāciju, segs no līguma izrietošās papildu izmaksas un radīs *VFAB* peļņu SEK […] gadā.

(266) Laikā, kad tika noslēgts 2003. gada līgums, *VFAB* varēja balstīties uz *Ryanair* 2001.–2002. gada faktiskajiem finanšu rezultātiem, kas apstiprināja 2001. gada *ex ante* vērtējumu, ka darījums radīs pozitīvu pieaugošo peļņu. Saskaņā ar attiecīgajā laikā pieejamo informāciju *VFAB* vērtēja, ka 2003. gada līguma ieviestās izmaiņas segs ar *Ryanair* darbību saistītās papildu izmaksas un radīs *VFAB* ikgadēju peļņu SEK […] apmērā. Kad tika noslēgts 2005. gada līgums, *VFAB* varēja balstīties uz 2001.–2004. gada *Ryanair* darbības faktiskajiem rezultātiem lidostā, kas radīja pastāvīgu pozitīvu ietekmi uz lidostas papildu peļņu. *VFAB* tā laika vērtējumā secina, ka lidostas maksa apvienojumā ar ieņēmumiem no darbības, kas izriet no līguma un kas nav saistīta ar aviāciju, segs ar *Ryanair* darbību saistītās izmaksas un no 2007. gada radīs lidostai ikgadēju peļņu SEK […] apmērā.

(267) Saistībā ar *LVF Holding* atteikšanos no *VFAB* akcijām 2006. gadā arī Vesterosas pilsēta veica lidostas uzņēmējdarbības perspektīvas analīzi, lai kā vienīgais atlikušais akcionārs lemtu par turpmāko darbības stratēģiju (kā minēts 224. apsvērumā). Tajā laikā pilsēta apsvēra vairākus scenārijus, un īpaši "a" scenāriju "parasta darbība", t. i., tiek turpināta esošā komercdarbības stratēģija, un izmaksu struktūras netiek mainītas, vai "b" scenāriju, kurā tiek saglabāts līdzšinējais darbības mērogs un lidostas orientācija – saglabāt *Ryanair* darbību –, bet vienlaikus meklētas iespējas samazināt personāla izmaksas atbilstoši "bāzes lidostas" modelim. Šis vērtējums norādīja, ka "b" scenārijs, proti, turpināt darbību esošajās komerciālajās jomās, ietverot sadarbību ar *Ryanair* un vienlaikus meklējot iespējas samazināt personāla izmaksas, finansiāli būtu vislietderīgākais, jo salīdzinājumā ar citām apsvērtajām iespējām samazinātu zaudējumus pilsētai. Šī analīze rezultātā apstiprināja vērtējumu, ka sadarbība ar *Ryanair* (ietverot tirgvedības līgumus) ir ekonomiski pamatota.

(268) Novērtējot lidostu/aviosabiedrību vienošanās, Komisijai ir arī jāvērtē apmērs, kādā novērtējamās vienošanās var uzskatīt par lidostas vispārējas stratēģijas īstenošanu, lai panāktu lidostas rentabilitāti vismaz ilgtermiņā. Šādā saistībā Komisijai ir jāņem vērā faktiskie pierādījumi, kas bija pieejami, un situācijas izmaiņas, kuras varētu būt pamatoti gaidāmas laikā, kad tika slēgtas vienošanās, kā arī īpaši dominējošie tirgus apstākļi, gaisa transporta tirgus liberalizācijas veicinātās izmaiņas tirgū, zemo cenu pārvadātāju un citu pārvadātāju, kas veic lidojumus no punkta uz punktu, ienākšana tirgū un darbības attīstība, lidostu nozares organizācijas un ekonomiskās struktūras izmaiņas, kā arī lidostu veikto darbību dažādošanas un sarežģītības līmenis, aviosabiedrību un lidostu konkurences pastiprināšanās, dominējošo tirgus apstākļu izmaiņu radītā nenoteiktā ekonomiskā vide vai jebkura cita nenoteiktība ekonomiskajā vidē. Komisija atzīmē, ka atbilstoši 249.–255. apsvērumā aprakstītajam vairāki iemesli (piemēram, sadarbības ar tradicionālām aviosabiedrībām zaudēšana un pieaugoši rentablas ilgtermiņa sadarbības ar komerciāli dinamiskām zemo cenu aviosabiedrībām perspektīva) lika Vesterosas lidostai apsvērt komerciālu sadarbību ar *Ryanair*, kas sekmēja pozitīvu ieguldījumu *VFAB* rentabilitātē, kā nepieciešamu pasākumu stratēģijā, lai nodrošinātu tās nākotnes dzīvotspēju un rentabilitāti.

(269) Komisija arī atzīmē, ka infrastruktūra Vesterosas lidostā ir atvērta visām aviosabiedrībām un nav paredzēta kādai noteiktai aviosabiedrībai. Tā arī atzīmē, ka atbilstoši 6. tabulā redzamajam aviosabiedrības darbības visā lēmumā ietvertajā laikposmā Vesterosas lidostā bija pieaugoši rentablas.

(270) Ņemot vērā šos apsvērumus un apstiprinot, ka no sadarbības ar *Ryanair* izrietošā darbība varētu radīt papildu ieņēmumus *ex ante* skatījumā, Komisija apstiprina, ka, noslēdzot ar *Ryanair* līgumus par lidostas maksu (4. pasākums) un tirgvedības līgumus ar *Ryanair* un *AMS* (5. pasākums), *VFAB* rīkojās kā TED. Tādēļ pasākumi nepiešķir *Ryanair* vai *AMS* nekādu ekonomisku priekšrocību.

8. **SECINĀJUMI**

(271) Komisija secina, ka Zviedrija ir nelikumīgi veikusi akcionāru ieguldījumus, kas tika nodrošināti *VFAB* laikā no 2003. gada līdz 2010. gadam, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu. Tomēr Komisija secina, ka šis valsts atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

(272) Komisija secina, ka *VFAB* uzņēmumam *Västerås Flygfastigheter AB* maksātā nomas maksa par lidostas infrastruktūras izmantošanu (2. pasākums) neveido valsts atbalstu.

(273) Komisija secina, ka Zviedrija laikā no 2001. gada līdz 2010. gadam ir nelikumīgi īstenojusi vietējo lidostu atbalsta shēmu (3. pasākums), pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu. Tomēr šī atbalsta shēma ir saderīga ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

(274) Komisija secina, ka komerciālās vienošanās starp *VFAB*, no vienas puses, un *Ryanair* un *AMS*, no otras puses, (4. un 5. pasākums) neveido valsts atbalstu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Valsts atbalsts, ko Zviedrija laikā no 2003. gada līdz 2010. gadam īstenoja kā uzņēmumam *VFAB* sniegtus akcionāru ieguldījumus (1. pasākums), ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

2. pants

Valsts atbalsta shēma, ko Zviedrija laikā no 2001. gada līdz 2010. gadam īstenoja kā *VFAB* un citām lidostām sniegtu darbības atbalstu vietējās lidostu atbalsta shēmas ietvaros (3. pasākums), ir saderīga ar iekšējo tirgu.

3. pants

Nomas maksa, ko *VFAB* laikā no 2003. gada līdz 2010. gadam maksāja uzņēmumam *Västerås Flygfastigheter AB* (2. pasākums), nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

4. pants

Lidostas maksas, ko *VFAB* laikā no 2001. gada līdz 2010. gadam piemēroja *Ryanair* (4. pasākums), nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

5. pants

Tirgvedības atbalsts, ko *VFAB* 2001., 2008. un 2010. gadā sniedza *Ryanair* un *AMS*, (5. pasākums) nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

6. pants

Šis lēmums ir adresēts Zviedrijas Karalistei.

Briselē, 2014. gada 1. oktobrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Joaquín ALMUNIA