SPRENDIMAI

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2015/1344

2014 m. spalio 1 d.

dėl valstybės pagalbos SA.18857 (2012/C, ex 2011/NN) – Tariama pagalba Vesteroso oro uostui ir *Ryanair Ltd*

(pranešta dokumentu Nr. C(2014) 6832)

(Tekstas autentiškas tik švedų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

paprašiusi suinteresuotųjų šalių teikti savo pastabas pagal pirmiau nurodytas nuostatas ([1]) ir atsižvelgdama į tas pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2012 m. sausio 25 d. raštu Komisija Švediją informavo, kad nusprendė pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 108 straipsnio 2 dalimi grindžiamą tyrimą dėl tam tikrų priemonių, kurias Švedijos valdžios institucijos įgyvendino Vesteroso oro uosto ir bendrovės *Ryanair Ltd* atžvilgiu.

(2) Kelis kartus priminus ir pratęsus terminą, iki kurio turėjo būti pateikti atsakymai, 2012 m. gegužės 16 d. Švedijos valdžios institucijos pateikė savo pastabas dėl sprendimo pradėti tyrimą. Daugiau pastabų buvo pateikta 2012 m. lapkričio 12 d., 2014 m. kovo 5 d. ir gegužės 14 d.

(3) 2012 m. gegužės 13 d. raštu *Ryanair* pateikė pastabas dėl sprendimo pradėti tyrimą. 2012 m. liepos 25 d. Komisija persiuntė nekonfidencialią tų pastabų versiją Švedijos valdžios institucijoms.

(4) Komisijos sprendimas pradėti tyrimą buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([2]). Komisija suinteresuotąsias šalis pakvietė teikti savo pastabas dėl priemonių.

(5) 2012 m. liepos 16 d. Komisija gavo tris rinkinius pastabų, pateiktų atsakant į trečiosioms šalims paskelbtą kvietimą teikti savo pastabas dėl nagrinėjamų priemonių. Pastabas pateikė *Västerås Flygplats AB* (toliau – VFAB), *Ryanair* ir *Ryanair* patronuojamoji įmonė *Airport Marketing Services* (toliau – AMS). Papildomas *Ryanair* ir AMS pastabas Komisija gavo 2012 m. liepos 20, 23 ir 24 d.

(6) 2012 m. rugsėjo 5 d. raštu Komisija persiuntė VFAB, *Ryanair* ir AMS pastabas Švedijos valdžios institucijoms, kad šios pateiktų savo pastabas. Švedijos institucijos atsakė 2012 m. spalio 5 d.

(7) 2013 m. balandžio 10 d. *Ryanair* ir AMS pateikė papildomas pastabas. 2013 m. gegužės 3 d. pastabos buvo persiųstos Švedijai, kad ši pateiktų savo pastabas. 2013 m. gegužės 17 d. Švedija atsakė ir atsisakė pateikti savo pastabas.

([1]) OL C 172, 2012 6 16, p. 27.
([2]) Plg. su 1 išnaša.

(8) 2013 m. gruodžio 20 d. pastabas pateikė *Ryanair*. 2014 m. sausio 8 d. šios pastabos buvo persiųstos Švedijai, kad ši pateiktų savo pastabas. 2014 m. vasario 4 d. Švedija atsakė ir atsisakė pateikti savo pastabas.

(9) 2014 m. sausio 24, 27 ir 31 d., vasario 7 d. ir rugsėjo 2 d. *Ryanair* pateikė papildomas pastabas. Šios papildomos pastabos taip pat buvo persiųstos Švedijai, tačiau ši savo pastabų nepateikė.

(10) 2014 m. vasario 24 d. raštu Komisija Švediją, VFAB, *Ryanair*, AMS ir skundo pateikėją *Scandinavian Airlines System* (toliau – SAS) informavo, kad buvo priimtos ES gairės dėl valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms ([3]) (toliau – 2014 m. aviacijos gairės) ir kad nuo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dienos šios gairės bus taikytinos priemonėms, dėl kurių atliekamas oficialus tyrimas, ir pakvietė šias šalis pateikti savo pastabas.

(11) 2014 m. aviacijos gairės *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbtos 2014 m. balandžio 4 d. ([4]) Nuo tos dienos šiomis gairėmis buvo pakeistos Bendrijos gairės dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti ([5]) (toliau – 2005 m. aviacijos gairės) ([6]).

(12) 2014 m. balandžio 15 d. *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* buvo paskelbtas pranešimas, kuriuo valstybės narės ir suinteresuotosios šalys pakviestos per mėnesį nuo paskelbimo dienos pateikti pastabas dėl 2014 m. aviacijos gairių taikymo šiam atvejui ([7]). 2014 m. gegužės 14 d. Švedijos valdžios institucijos pateikė savo pastabas. Suinteresuotosios šalys Komisijai pastabų nepateikė.

2. SU TYRIMU SUSIJĘ FAKTAI IR PRIEMONIŲ APLINKYBĖS

2.1. VESTEROSO ORO UOSTAS

(13) Vesteroso oro uostas – nedidelis oro uostas, esantis už maždaug 100 km į vakarus nuo Stokholmo. Iš pradžių oro uostas 1930 m. buvo atidarytas kaip karinis aerodromas, tačiau 1983 m. oro pajėgos nutraukė bazės eksploataciją. 1976 m. oro uostas buvo atvertas ir civiliniam oro eismui.

(14) 2000–2010 m. duomenis apie civilinius keleivinius skrydžius Vesteroso oro uoste galima apibendrinti taip:

1 lentelė

Keleivių srautai ir 2000–2010 m. Vesteroso oro uoste veiklą vykdantys oro vežėjai

Metai	Nutūpimų skaičius	Keleivių skaičius	Oro uoste skrydžius vykdę oro vežėjai
2000 m.	12 450	113 626	*European Executive Express*, SAS ir *Direktflyg*
2001 m.	18 708	185 302	*European Executive Express*, SAS, *Direktflyg* ir *Ryanair*
2002 m.	19 146	190 038	*European Executive Express*, SAS (veikla nutraukta spalio mėn.), *Direktflyg*, *Ryanair* ir *Skyways*
2003 m.	16 500	197 584	*European Executive Express* (veikla nutraukta spalio mėn.), *Direktflyg*, *Skyways* ir *Ryanair*

([3]) Komisijos komunikatas „Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairės“ (OL C 99, 2014 4 4, p. 3).
([4]) Žr. 3 išnašą.
([5]) Bendrijos gairės dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti (OL C 312, 2005 12 9, p. 1).
([6]) 2014 m. aviacijos gairių 171 konstatuojamoji dalis.
([7]) OL C 113, 2014 4 15, p. 30.

Metai	Nutūpimų skaičius	Keleivių skaičius	Oro uoste skrydžius vykdę oro vežėjai
2004 m.	17 599	242 376	SAS (ribota veikla nuo lapkričio mėn.), *Direktflyg* (ribota veikla nuo gegužės mėn.), *Skyways* (veikla nutraukta liepos mėn.) ir *Ryanair*
2005 m.	14 123	221 422	SAS (ribota veikla), *Direktflyg* (ribota veikla nutraukta kovo mėn.) ir *Ryanair*
2006 m.	13 097	182 700	SAS (ribota veikla) ir *Ryanair* ([1])
2007 m.	13 994	178 795	SAS (veikla nutraukta kovo mėn.) ir *Ryanair*
2008 m.	11 973	186 612	*Ryanair* ir *Wizzair* (veikla padėta gegužės mėn.)
2009 m.	15 193	174 495	*Ryanair* ir *Wizzair* (veikla nutraukta spalio mėn.)
2010 m.	14 420	150 793	*Ryanair* ir *City airlines* (veikla pradėta balandžio mėn. ir nutraukta kovo mėn.)

Šaltiniai: Transportstyrelsen ir Švedijos valdžios institucijų pateikta informacija.

([1]) Pasak Švedijos valdžios institucijų, *Ryanair* savo veiklą Vesteroso oro uoste buvo nutraukusi nuo 2006 m. spalio mėn. pabaigos iki 2007 m. vasario 12 d.

(15) Vėlesniais metais po tiriamojo laikotarpio keleivių skaičius buvo toks: 2011 m. – 142 992, 2012 m. – 163 472, o 2013 m. – 273 362.

(16) Be civilinio oro transporto veiklos, Vesteroso oro uostu naudojosi Švedijos aviacijos kolegija (Heslio (šved. Hässlö) gimnazija), kurioje pilotams ir orlaivių mechanikams teikiamas vidurinės mokyklos lygmens išsilavinimas, ir Švedijos nacionalinė aukštojo profesinio mokymo agentūra, rengianti orlaivių inžinierius. Oro uostas naudojamas ir kariniais tikslais – jis veikia kaip transporto bazė vykdant tarptautinę veiklą. Be to, oro uostu nemokamai naudojosi privatus aeroklubas.

(17) Artimiausi ([8]) kiti oro uostai:

a) Bromos oro uostas – maždaug 94 km arba maždaug 59 min. kelio automobiliu;

b) Arlandos oro uostas – maždaug 103 km arba maždaug 64 min. kelio automobiliu;

c) Erebro oro uostas – maždaug 113 km arba 70 min. kelio automobiliu;

d) Skavstos oro uostas – maždaug 133 km arba maždaug 108 min. kelio automobiliu.

2.2. VFAB

(18) Vesteroso oro uostą eksploatuoja VFAB – įmonė, Vesteroso miesto įsteigta XX a. paskutiniojo dešimtmečio pabaigoje. 2000 m. viešojo administravimo subjektas Švedijos civilinės aviacijos institucija (toliau – ŠCAI) per savo patronuojamąją įmonę *LFV Holding AB* gavo 40 proc. įmonės VFAB akcijų. 2006 m. gruodžio mėn. *LFV Holding AB* savo akcijas pardavė Vesteroso miestui, o šis vėl tapo vieninteliu akcininku. Taigi per visą laikotarpį, kurį apima šis sprendimas, VFAB visiškai priklausė valstybei.

(19) Įmonei VFAB priklausė oro uosto infrastruktūra ir įmonė ją eksploatavo iki 2003 m., tada infrastruktūra buvo parduota Vesteroso miestui priklausančiai įmonei *Västerås Flygfastigheter AB*, kuriai VFAB moka nuomą už naudojimąsi oro uostu. 2004–2010 m. įmonei *Västerås Flygfastigheter AB* mokama metinė nuoma buvo 2,1–4,2 mln. SEK.

(20) Remiantis metinėmis VFAB ataskaitomis, įmonė dėl savo veiklos Vesteroso oro uoste patyrė šiuos metinius nuostolius. (Visi dydžiai pateikti mln. SEK.)

([8]) Atstumas nurodytas kelių kilometrais artimiausiu maršrutu. Šaltinis – maps.google.com, juo naudotasi 2014 m. birželio 30 d.

2 lentelė

Metinis VFAB rezultatas.

Metai	Pajamos	Kita veiklos parama	Pelnas prieš palūkanas, mokesčius, nusidėvėjimą bei amortizaciją, išskyrus veiklos paramą	Pelnas prieš palūkanas, mokesčius, išskyrus veiklos paramą	Grynasis pelnas/ nuostolis, išskyrus veiklos paramą
1999 m. ([1])	25,6	2,5	– 4,9	– 6,4	– 2,5
2000 m.	25,1	2,3	– 8,5	– 11,2	– 12,7
2001 m.	30,8	1,5	– 8,1	– 11,7	– 13,4
2002 m.	30,9	1,1	– 7,0	– 11,4	– 16,4
2003 m.	26,2	1,0	– 15,8	– 18,6	– 21,2
2004 m.	23,9	1,3	– 15,3	– 16,6	– 16,6
2005 m.	24,0	1,1	– 17,9	– 19,1	– 19,2
2006 m.	19,5	1,1	– 23,3	– 24,5	– 24,6
2007 m.	20,9	—	– 22,0	– 23,1	– 22,9
2008 m.	23,1	0,7	– 22,3	– 23,3	– 23,2
2009 m.	22,9	1,6	– 24,6	– 25,8	– 25,8
2010 m.	21,9	1,8	– 23,6	– 24,9	– 24,8
	IŠ VISO	**15,8**			

Šaltinis – metinės VFAB ataskaitos

([1]) Kadangi dalis oro uosto eksploatacijos tenka įmonei *Västerås Flygfastigheter AB*, skaičiai apima ir su nekilnojamuoju turtu susijusią veiklą.

(21) „Kita veiklos parama“, nurodyta 1999–2006 m., – tai pagal nacionalinę subsidijų schemą oro uostų, kurie tiesiogiai nepriklauso valstybei, eksploatacijai teikiama valstybės parama (toliau – vietos oro uostų schema). Parama nustatoma metams, atsižvelgiant į kiekvieno oro uosto nuostolius.

(22) Tačiau 2008–2009 m. teikta parama susijusi ne su šia schema, bet su valstybės suteikta kompensacija, mokėta už skrydžių valdymo paslaugas, kurias teikė Vesteroso oro uostas ir kurios buvo nacionalinės skrydžių valdymo sistemos dalis.

(23) Siekdami iš dalies padengti 2 lentelėje nurodytus nuostolius, VFAB savininkai suteikė šiuos akcininkų įnašus:

3 lentelė

Akcininkų įnašai į VFAB 2001–2010 m.

Metai	Suma (mln. SEK)
2003 m.	38,5
2005 m.	8

Metai	Suma (mln. SEK)
2006 m.	65,5
2008 m.	47
2010 m.	35
IŠ VISO	**194**

Šaltinis: metinės VFAB ataskaitos.

2.3. VFAB IR *RYANAIR* SUSITARIMAI DĖL ORO UOSTO MOKESČIŲ

(24) Pasak Švedijos valdžios institucijų, nėra kainoraščio, įstatymo ar nuostatų, kuriuos VFAB privalėtų taikyti nustatydama oro uosto mokesčius ([9]). Taigi dėl mokesčių gali nuspręsti pati VFAB. Naudotojams, sudariusiems susitarimą su VFAB, taikytini mokesčiai yra nustatyti atitinkamuose susitarimuose. Naudotojų, nesudariusių susitarimo su VFAB, *ad hoc* skrydžiams taikomi mokesčiai, nustatyti oficialiame oro uosto mokesčių sąraše ([10]).

(25) Nuo 2001 m. balandžio mėn. *Ryanair* Vesteroso oro uoste veikė pagal šiuos susitarimus su VFAB.

2.3.1. **2001 m. balandžio 5 d. susitarimas (toliau – 2001 m. susitarimas)**

(26) 2001 m. susitarimo sąlygomis ([11]), *Ryanair* […] (*) metų laikotarpiu bent kasdien teikia keleiviams reguliuojamojo oro susisiekimo tarp Vesteroso ir Londono Stanstedo oro uostų paslaugas ir, *Ryanair* nuožiūra, tarp Vesteroso ir kitų *Ryanair* tinklo oro uostų, kuriuose naudojami *Boeing 737-800* orlaiviai ir laikomasi pigių paslaugų standartų ir keleivių mokesčių struktūros. *Ryanair* užtikrins, kad per metus būtų bent […] kiekvienu maršrutu išvykstančių keleivių.

(27) Oro uosto mokesčiai bus mokami kaip fiksuota vieneto kaina už kiekvieną išskrendantį keleivį:

4 lentelė

Oro uosto mokesčiai už kiekvieną išvykstantį keleivį

Laikotarpis	Suma (SEK)	Kiekvienam išskrendančiam orlaiviui tenkanti didžiausia suma (SEK)
Iki 2002 03 31	[…]	[…]
2002 04 01–2006 03 31	[…]	[…]
2006 04 01–2011 03 31	[…]	[…]

(28) VFAB paslaugos – tai terminalo ir aptarnavimo paslaugos, kurias sudaro ryšiai su vietos valdžios institucijomis ir suinteresuotųjų šalių informavimas apie *Ryanair* orlaivių judėjimą; krovinių kontrolės, komunikacijų ir išvykimo kontrolės sistema; su keleiviais ir bagažu susijusios paslaugos; orlaivių priežiūra; degalų pripylimo įrangos ir kt. tiekimas ir eksploatavimas; skrydžių ir įgulos administravimas; priežiūra ir administravimas; saugumas.

(29) *Ryanair* ir VFAB atitinkamai moka […] įvairių su oro uostu susijusių aplinkos, saugumo ir kitų mokesčių, kuriuos nustato valdžios institucijos.

([9]) ŠCAI gali nustatyti privalomus nuostatus dėl oro uosto mokesčių, taikytinų civiliniams oro uostams, bet laikotarpiu, kurį apima šis sprendimas, tokių nuostatų nebuvo.

([10]) Švedijos valdžios institucijos pateikė sąrašus, galiojusius 2004 ir 2007 m. Norėdami gauti daugiau informacijos žr. sprendimą pradėti tyrimą.

([11]) Nors susitarimas buvo pasirašytas 2002 m. kovo 11 d., jis turėjo būti taikomas atgaline data nuo 2001 m. balandžio 1 d. (iki 2011 m. kovo mėn.).

(*) Informacijai taikomas įpareigojimas saugoti profesinę paslaptį.

(30) VFAB bendrovei *Ryanair* skirs […] SEK rinkodaros paramą, susijusią su *Ryanair* skrydžių į Vesteroso oro uostą ir iš jo reklamavimo priemonėmis.

(31) VFAB oro uoste teiks rezervavimo paslaugas. Už tai ji gaus […] proc. komisinį mokestį nuo visų *Ryanair* bilietų, kuriuos parduos VFAB, ir […] proc. komisinį mokestį nuo kiekvieno per VFAB nuomojamo automobilio, kai tai yra susiję su *Ryanair* skrydžiais.

2.3.2. **2001 m. susitarimo 2003 m. vasario 1 d. priedas (toliau – 2003 m. susitarimas)**

(32) 2003 m. vasario 1 d. VFAB ir *Ryanair* pasirašė 2001 m. susitarimo priedą (toliau – 2003 m. susitarimas), kuriuo, kaip nurodyta toliau, buvo pakeisti oro uosto keleivių mokesčiai.

5 lentelė

Oro uosto mokesčiai pagal 2003 m. priedą

Maršrutų skaičius per dieną [1]	1 maršrutas		2 maršrutai		3 maršrutai	
Laikotarpis	Suma (SEK)	Didžiausia riba kiekviename išskrendančiame orlaivyje	Suma (SEK)	Didžiausia riba kiekviename išskrendančiame orlaivyje	Suma (SEK)	Didžiausia riba kiekviename išskrendančiame orlaivyje
Iki 2002 03 31	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2002 04 01–2006 03 31	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2006 04 01–2009 03 31	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2009 04 01–2011 03 31	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Maršrutų skaičius per dieną	4 maršrutai		5 maršrutai		6 maršrutai	
Iki 2002 03 31	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2002 04 01–2006 03 31	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2006 04 01–2009 03 31	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2009 04 01–2011 03 31	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[1] Maršrutas – tai skrydis į oro uostą, o tada skrydis iš oro uosto.

2.3.3. **2005 m. sausio 31 d. susitarimas (toliau – 2005 m. susitarimas)**

(33) 2005 m. sausio 31 d. VFAB ir *Ryanair* sudarė susitarimą (toliau – 2005 m. susitarimas), kuriuo pakeisti 2001 ir 2003 m. susitarimai ir kuris apėmė laikotarpį nuo 2005 m. sausio 1 d. iki […]. 2005 m. susitarime padaryti šie ankstesnių susitarimų pakeitimai:

(a) *Ryanair* maršrutų skaičius per dieną bus […], bendrovė ir toliau užtikrins mažiausią […] kiekvienu maršrutu išvykstančių keleivių skaičių per metus;

(b) buvo nustatyta, kad 2005 m. sausio 1 d. – 2011 m. kovo 31 d. oro uosto mokestis yra […] SEK už kiekvieną išvykstantį keleivį. Likusį susitarimo galiojimo laikotarpį atitinkamas mokestis buvo […] SEK. Tačiau, pasak Švedijos valdžios institucijų, susitarti laikotarpio po 2005 m. sausio 1 d. mokesčiai nebuvo taikyti, ir nuo 2005 m. sausio 1 d. iš tikrųjų taikytas […] SEK už kiekvieną išvykstantį keleivį mokestis.

2.4. SUSITARIMAI SU *RYANAIR* IR AMS DĖL RINKODAROS PARAMOS IR PASKATŲ PROGRAMŲ

(34) VFAB su bendrove *Ryanair* ir jos patronuojamąja bendrove *Airport Marketing Services Ltd* (toliau – AMS) pasirašė du rinkodaros susitarimus.

(35) Pirmasis VFAB ir *Ryanair* susitarimas, pasirašytas 2008 m. birželio 12 d., buvo dėl reklamos Švedijos ir Didžiosios Britanijos spaudoje, *Ryanair* orlaivių žurnale (angl. *inflight magazine*), interneto svetainėje Ryanair.com, elektroniniuose laiškuose Jungtinėje Karalystėje gyvenantiems prenumeratoriams ir kt. Visa šių paslaugų vertė buvo […] EUR, VFAB sutiko mokėti […] EUR.

(36) Antrąjį VFAB ir AMS susitarimą ([12]) sudarė trys dalys, būtent:

(a) […] EUR vertės reklama bendrovės *Ryanair* Jungtinės Karalystės interneto svetainėje […] 2010 m. lapkričio 1 d. – 2011 m. kovo 31 d.;

(b) […] EUR per metus vertės reklama bendrovės *Ryanair* Jungtinės Karalystės interneto svetainėje […] 2010 m. lapkričio 1 d. – 2013 m. spalio 31 d. (iš viso […] EUR);

(c) naujų maršrutų paskatų programa; buvo susitarta, kad […].

2.5. SKUNDAS

(37) 2006 m. Komisija gavo SAS skundą, kad Švedijos valdžios institucijos Vesteroso oro uosto susitarimais tariamai teikė valstybės pagalbą bendrovei *Ryanair*. SAS tvirtino, kad VFAB bendrovei *Ryanair* taikė mažesnius ir objektyviai nepagrįstus (su sąnaudomis nesusijusius) oro uosto mokesčius, palyginti su taikytais bendrovei SAS. Skundo pateikėja taip pat tvirtino, kad metiniai VFAB nuostoliai buvo dengiami viešosiomis Vesteroso miesto ir ŠCAI lėšomis. Be to, skundo pateikėja teigė, kad ši pagalba būtų nesuderinama su vidaus rinka.

3. PRIEŽASTYS PRADĖTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ IR KOMISIJOS TYRIMĄ

(38) Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą, nes jai kilo abejonių dėl šių priemonių suderinamumo su valstybės pagalbos taisyklėmis:

(a) 2003–2010 m. bendrovei VFAB suteiktų akcininkų įnašų;

(b) nuomos, kurią 2003–2010 m. VFAB mokėjo bendrovei *Västerås Flygfastigheter AB* už naudojimąsi oro uosto infrastruktūra;

(c) veiklos paramos, 2001–2010 m. suteiktos VFAB ir kitiems oro uostams pagal vietos oro uostų schemą;

(d) oro uosto mokesčių, kuriuos 2001–2010 m. bendrovė VFAB taikė bendrovei *Ryanair*;

(e) rinkodaros paramos, kurią 2001, 2008 ir 2010 m. VFAB teikė bendrovei *Ryanair*.

3.1. 1 PRIEMONĖ. 2003–2010 M. BENDROVEI VFAB SUTEIKTI AKCININKŲ ĮNAŠAI

(39) Sprendime pradėti tyrimą Komisija pažymėjo, kad VFAB visiškai priklausė valstybei ir kad, kaip matyti, akcininkų įnašai priskirtini valstybei ir yra valstybės ištekliai.

(40) Komisija nepastebėjo jokių požymių, kad įnašai būtų kompensacija už visuotinės ekonominės svarbos paslaugas, veikiau atrodė, kad jie buvo suteikti siekiant padengti VFAB komercinės veiklos nuostolius. Remdamasi turima informacija ir atsižvelgdama į tai, kad VFAB daugiau kaip 10 metų patirdavo nemenkus nuostolius, Komisija labai abejojo, kad teikdami įnašus akcininkai veikė kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantys veiklos vykdytojai. Taigi Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad akcininkų įnašai yra ekonominis pranašumas, nes VFAB išvengė sąnaudų, kurias kitokiu atveju turėtų patirti.

(41) Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad akcininkų įnašai yra valstybės pagalba, ir abejojo, kad ši pagalba būtų suderinama su vidaus rinka.

([12]) Dėl sandorio buvo susitarta dviem papildomais raštais, pridedamais prie 2005 m. susitarimo (abu pasirašyti 2010 m. rugpjūčio 1 d.), ir rinkodaros paslaugų susitarimu (pasirašytu 2010 m. rugpjūčio 17 d.).

3.2. 2 PRIEMONĖ. NUOMA, KURIĄ 2003–2010 M. VFAB MOKĖJO BENDROVEI *VÄSTERÅS FLYGFASTIGHETER AB* UŽ NAUDOJIMĄSI ORO UOSTO INFRASTRUKTŪRA

(42) Remdamasi labai ribota turima informacija, Komisija nusprendė, kad yra preliminarių požymių, jog nuoma, mokėta už naudojimąsi oro uosto infrastruktūra, galėjo būti mažesnė už rinkos nuomą.

(43) Dėl subsidijuojamos nuomos sumažėtų VFAB sąnaudos, kurias ji kitaip turėtų patirti, taigi tai – atrankusis pranašumas. Oro uosto infrastruktūra visiškai priklauso Vesteroso miestui (per jo patronuojamąją bendrovę *Västerås Stads Strategiska Fastigheter AB*), taigi Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad sprendimas nustatyti nuomą yra susijęs su valstybės ištekliais ir priskirtinas valstybei.

(44) Todėl Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad nuoma, jeigu ji būtų mažesnė negu rinkos norma, būtų valstybės pagalba, ir abejojo, kad tokia pagalba būtų suderinama su vidaus rinka.

3.3. 3 PRIEMONĖ. VEIKLOS PARAMA, 2001–2010 M. SUTEIKTA VFAB IR KITIEMS ORO UOSTAMS PAGAL VIETOS ORO UOSTŲ SCHEMĄ

(45) Šios paramos teikimo pagrindas nustatytas įstatymu, o pagalbą Švedijos valdžios institucija teikė kasmet. Parama buvo finansuota iš valstybės biudžeto. Todėl Komisija nusprendė, kad tai buvo susiję su valstybės išteklių perdavimu, taigi – priskirtina valstybei.

(46) Dėl priemonės tam tikrų kategorijų oro uostams buvo sumažinta finansinė našta, kurią kitokiu atveju jiems būtų tekę prisiimti. Remiantis Komisijos turima informacija, neatrodo, kad parama būtų grindžiama viešųjų paslaugų įsipareigojimu arba būtų skirta išskirtinai ne ekonominės tų oro uostų veiklos sąnaudoms padengti. Valstybė paramą teikė ne kaip akcininkė, todėl neatrodo, kad būtų taikytas rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas. Todėl Komisija *a priori* nustatė, kad, palyginti su kitomis įmonėmis, veiklos parama tam tikroms įmonėms buvo suteiktas atrankusis ekonominis pranašumas.

(47) Kadangi priemonės gavėjos veikė konkurencinėje rinkoje, kurioje vykdoma valstybių narių tarpusavio prekyba, priemone iškraipoma arba gali būti iškraipyta konkurencija ir daromas poveikis prekybai tarp valstybių narių.

(48) Todėl iš to buvo matyti, kad VFAB ir kitiems oro uostams, tiesiogiai nepriklausiusiems valstybei, suteikta veiklos pagalba yra valstybės pagalba. Remdamasi turima informacija, Komisija abejojo, ar ši pagalba suderinama su Sutartimi.

3.4. 4 PRIEMONĖ. ORO UOSTO MOKESČIAI, KURIUOS 2001–2010 M. BENDROVĖ VFAB TAIKĖ BENDROVEI *RYANAIR*

(49) Per visą tiriamąjį laikotarpį VFAB 100 proc. priklausė valstybei. Atsižvelgdama į tai ir į informaciją apie VFAB valdymo struktūrą, Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad tai, kaip VFAB nustatė oro uosto mokesčius, yra susiję su valstybės ištekliais ir priskirtina valstybei.

(50) Komisija nusprendė, kad bendrovei *Ryanair* suteiktas atrankusis pranašumas būtų tokio dydžio, kokio dydžio būtų šių oro uosto mokesčių ir paslaugų, kurias VFAB teikia bendrovei *Ryanair*, rinkos kainos skirtumas. Šiuo atžvilgiu Komisija atkreipė dėmesį, kad bendrovės VFAB bendrovei *Ryanair* taikyti oro uosto mokesčiai buvo akivaizdžiai mažesni už taikytuosius skundo pateikėjai. Remdamasi turima informacija, Komisija taip pat abejojo, ar VFAB veiksmai nustatant oro uosto mokesčius bendrovei *Ryanair* būtų suderinami su rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principu.

(51) Tuo remdamasi, Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad oro uosto mokesčiai, dėl kurių konkrečiai su *Ryanair* susitarta pagal 2001, 2003 ir 2005 m. susitarimus, nebuvo nustatyti įprastomis rinkos sąlygomis ir jais bendrovei *Ryanair* suteiktas atrankusis ekonominis pranašumas, galintis būti valstybės pagalba.

(52) Komisijai taip pat kilo abejonių, ar tokia pagalba būtų suderinama su vidaus rinka, visų pirma atsižvelgiant į 2005 m. aviacijos gairių nuostatas.

3.5. 5 PRIEMONĖ. RINKODAROS PARAMA, KURIĄ 2001, 2008 IR 2010 M. VFAB TEIKĖ BENDROVEI *RYANAIR*

(53) Kalbant apie 5 priemonę, Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad VFAB sudaryti susitarimai yra susiję su valstybės išteklių naudojimu, taigi – priskirtini valstybei.

(54) Kalbant apie galimą rinkodaros paramos susitarimais suteiktą pranašumą, Komisija abejojo, kad susitarimų sąlygos, vertinant VFAB veiksmus, atitiktų rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo veiksmus, nes iš turimų duomenų *prima facie* nematyti, kad iš susitarimų VFAB būtų gavusi atitinkamos ekonominės naudos. Todėl Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad šiais susitarimais bendrovei *Ryanair* suteiktas pranašumas, nes sumažėjo jos sąnaudos, kurias kitaip ji būtų turėjusi patirti vykdydama savo veiklą, ir kad šis *prima facie* pranašumas yra atrankusis, nes suteiktas tik *Ryanair* ir AMS ([13]).

(55) Remdamasi tuo, kas išdėstyta pirmiau, Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad bendrovei *Ryanair* ir AMS suteikta rinkodaros parama yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Komisijai dar kilo abejonių, kad ši pagalba būtų suderinama su vidaus rinka, visų pirma atsižvelgiant į 2005 m. aviacijos gairių nuostatas.

4. **ŠVEDIJOS PASTABOS**

(56) Toliau apibendrintos Švedijos pastabos, pateiktos atliekant oficialią tyrimo procedūrą, tačiau susijusios dalys išsamiau bus aptartos 5 skirsnyje „Vertinimas“.

4.1. 1 PRIEMONĖ. 2003–2010 M. BENDROVEI VFAB SUTEIKTI AKCININKŲ ĮNAŠAI

(57) Švedija, remdamasi iš esmės tais pačiais argumentais kaip ir VFAB (žr. šio sprendimo 63–65 konstatuojamąsias dalis), tvirtino, kad bet kokia iš valstybės išteklių bendrovei VFAB suteikta parama bet kuriuo atveju negalėtų būti valstybės pagalba, nes iš tų išteklių buvo kompensuojami nuostoliai, atsirandantys tik dėl oro uoste vykdytos ne ekonominės veiklos arba, kitaip, dėl to, kad tai buvo kompensacija už visuotinės ekonominės svarbos paslaugas.

4.2. 2 PRIEMONĖ. NUOMA, KURIĄ 2003–2010 M. VFAB MOKĖJO BENDROVEI *VÄSTERÅS FLYGFASTIGHETER AB* UŽ NAUDOJIMĄSI ORO UOSTO INFRASTRUKTŪRA

(58) Švedija ginčija, kad nuoma, mokėta už naudojimąsi oro uosto infrastruktūra, būtų valstybės pagalba bendrovei VFAB.

(59) Švedija ginčija, kad nuoma yra mažesnė negu rinkos lygio. Švedija nurodo tai, kad pagal galiojančius planavimo nuostatus ši žemė gali būti naudojama tik oro uosto veiklai vykdyti ir kad, be kita ko, nuomos dydis turi būti vertinamas atsižvelgiant į mažą šios veiklos pelningumą.

(60) Švedija taip pat tvirtina, kad nėra konkrečių įrodymų Komisijos *prima facie* abejonėms dėl nuomos dydžio pagrįsti.

4.3. 3 PRIEMONĖ. VEIKLOS PARAMA, 2001–2010 M. SUTEIKTA VFAB IR KITIEMS ORO UOSTAMS PAGAL VIETOS ORO UOSTŲ SCHEMĄ

(61) Švedija tvirtino, kad veiklos parama ne valstybei priklausantiems oro uostams turėtų būti laikoma veiklos pagalbos schema, suderinama su vidaus rinka pagal 2014 m. aviacijos gairių 137 punktą.

5. **SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS**

(62) Toliau apibendrintos suinteresuotųjų šalių pastabos, pateiktos vykdant oficialią tyrimo procedūrą, tačiau susijusios dalys išsamiau bus aptartos 6 skirsnyje „Vertinimas“.

5.1. VFAB PASTABOS

5.1.1. **1 priemonė. 2003–2010 m. bendrovei VFAB suteikti akcininkų įnašai**

(63) VFAB tvirtina, kad didžioji dauguma oro uosto paslaugų buvo teikiama ten veikiančioms mokykloms ir aeroklubui (žr. 16 konstatuojamąją dalį). VFAB taip pat tvirtina, kad šie naudotojai nevykdo ekonominės veiklos ir kad oro uosto paslaugų teikimas jiems taip pat būtų ne ekonominė veikla, taigi nepatenka į valstybės pagalbos kontrolės sritį, kaip ir bet kokie viešieji ištekliai, naudojami padengti veiklos nuostolius, atsirandančius teikiant tokias paslaugas.

([13]) Šiuo atžvilgiu Komisija nusprendė, kad visai nesvarbu, jog dalis rinkodaros paramos buvo suteikta per *Ryanair* patronuojamąją bendrovę AMS, o ne skirta tiesiogiai *Ryanair*. Komisija atkreipė dėmesį, kad tuo metu, kai buvo pasirašyti susitarimai, *Ryanair* tiesiogiai kontroliavo AMS ir net, pasirodo, ji AMS vardu pasirašė vieną iš papildomų raštų. Be to, VFAB ir AMS rinkodaros paslaugų susitarime teigiama, kad „*Ryanair įsipareigoja nustatyti maršrutus iš Londono Stanstedo oro uosto į VST ir jais skraidinti 4 kartus per savaitę* <…>“.

(64) Tiek, kiek oro uosto veikla būtų vis tiek laikoma ekonomine veikla, VFAB mano, kad tai būtų visuotinės ekonominės svarbos paslaugos ir bet kokia viešoji parama, skiriama padengti nuostolius, atsirandančius teikiant tokias visuotinės ekonominės svarbos paslaugas, nebūtų valstybės pagalba.

(65) Galiausiai VFAB tvirtina, kad pagal valstybės pagalbos taisykles atliekant vertinimą akcininkų įnašai būtų svarbūs tik tiek, kiek jie naudoti su VFAB komercine veikla, t. y. oro uosto paslaugų teikimu komerciniams oro vežėjams, susijusiems nuostoliams padengti. Šiuo atžvilgiu VFAB mano, kad akcininkų įnašai atitiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo veiksmus, nes oro uosto komercinė veikla buvo laipsniškai pelninga (t. y. iš šios veiklos gautomis pajamomis buvo padengtos tos pačios veiklos išlaidos ir gautas pelnas).

5.1.2. ***2 priemonė. Nuoma, kurią 2003–2010 m. VFAB mokėjo bendrovei* Västerås Flygfastigheter AB *už naudojimąsi oro uosto infrastruktūra***

(66) VFAB, atsižvelgdama į galiojančius žemės naudojimo apribojimus ir neigiamą oro uosto veiklos pelningumą nuomojamoje vietoje, ginčija, kad nuoma buvo nustatyta mažesnė negu rinkos lygio.

(67) Bet kuriuo atveju VFAB ginčija, kad nuomos nustatymą galima priskirti valstybei. Nors oro uosto infrastruktūros savininkė *Västerås Flygfastigheter AB* visiškai priklauso Vesteroso miestui, viešasis akcininkas įmonės veiklai įtakos neturi, ir įmonė pati nustato savo turto nuomą vadovaudamasi komerciniais sumetimais. Todėl nuomos dydis neturėtų būti priskiriamas valstybei.

5.1.3. ***4 ir 5 priemonės. 2001–2010 m. bendrovei* Ryanair *taikyti oro uosto mokesčiai ir rinkodaros parama, 2001, 2008 ir 2010 m. teikta bendrovėms* Ryanair *ir* AMS**

(68) VFAB tvirtino, kad komerciniai VFAB, *Ryanair* ir AMS susitarimai, vertinant VFAB veiksmus, derėjo su rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo veiksmais, todėl tai nėra valstybės pagalba.

(69) Nagrinėjamuoju laikotarpiu ir ankstesniais metais VFAB nuolat patirdavo nuostolių. Tačiau, pasak VFAB, šie nuostoliai priskirtini tariamai ne ekonominei oro uosto veiklai, o susitarimais su komerciniais oro vežėjais, įskaitant 4 ir 5 priemones, buvo padengtos papildomos jų išlaidos ir gautos veiklos pajamos, taigi tai turėjo teigiamą poveikį finansiniam VFAB rezultatui.

(70) VFAB Komisijos prašymu taip pat pateikė išsamią finansinę informaciją.

5.2. *RYANAIR* PASTABOS

5.2.1. ***4 priemonė. 2001–2010 m. bendrovei* Ryanair *taikyti oro uosto mokesčiai***

(71) *Ryanair* tvirtino, kad oro uosto mokesčiai, kuriuos jai taikė VFAB, nėra valstybės pagalba, nes atitiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą.

(72) Pirma, *Ryanair* tvirtino, kad, siekdama taikyti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, Komisija turėtų palyginti *Ryanair* ir VFAB susitarimus su susitarimais, sudarytais su privačiais oro uostais, taip pat su viešaisiais ir privačiais oro uostais. *Ryanair* taip pat pateikė ataskaitą, kurią parengti buvo pasamdyta konsultacinė įmonė *Oxera* ir kurioje teigiama, kad Vesteroso oro uoste *Ryanair* mokami mokesčiai apskritai atitiko mokesčius, taikomus keliuose panašiuose oro uostuose, todėl jie atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą.

(73) Antra, *Ryanair* ginčijo, kad oro uostas, patekęs į padėtį, į kokią tuo metu buvo patekęs Vesteroso oro uostas, būtų laikęsis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo paprasčiausiai sumažindamas savo nuostolius, o ne siekdamas pelningumo sudarydamas susitarimus dėl oro uosto mokesčių. Todėl Komisija turėtų klausti, ar dėl susitarimo laipsniškai padidėjo oro uosto pelningumas. Taigi, pasak *Ryanair*, vertindama, ar susitarimas atitiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, Komisija turėtų atsižvelgti tik į papildomas oro uosto išlaidas, tiesiogiai susijusias su oro uosto paslaugų teikimu konkrečiam oro vežėjui, ir nagrinėti, ar visos pajamos (su oro susisiekimu susijusios ir nesusijusios veiklos), gautos pagal susitarimą, yra didesnės už tas papildomas išlaidas.

(74) Šiuo atžvilgiu *Ryanair* tvirtino, kad VFAB dėl susitarimų su *Ryanair* gavo papildomų pajamų, didesnių negu papildomos išlaidos, susijusios su bendrovei *Ryanair* teikiamomis paslaugomis. *Ryanair,* be kitų jos teiginius pagrindžiančių ataskaitų ir dokumentų, pateikė konsultacinės įmonės *Oxera* parengtus tyrimus, nagrinėjančius laipsnišką VFAB, *Ryanair* ir AMS susitarimų pelningumą.

5.2.2. ***VFAB bendrovėms* Ryanair *ir AMS 2001, 2008 ir 2010 m. suteikta rinkodaros parama.***

(75) Kalbant apie rinkodaros susitarimus su VFAB, *Ryanair* pabrėžė, kad AMS rinkodaros susitarimai skiriasi nuo *Ryanair* susitarimų su oro uostais ir turėtų būtų vertinami atskirai, nes šių bendrovių negalima laikyti viena gavėja. Derybos dėl susitarimų vykdytos atskirai; susitarimai buvo susiję su skirtingomis paslaugomis ir tarp jų nebuvo jokio ryšio, dėl kurio juos būtų galima laikyti vienu tariamos valstybės pagalbos šaltiniu. Tai, kad su AMS sudarytas rinkodaros susitarimas, nelemia *Ryanair* galimybės skraidinti maršrutais į oro uostą ir iš jo.

(76) Kalbant apie rinkodaros vertę, *Ryanair* teigė, kad reklamos vieta *Ryanair* interneto svetainėje yra ribota, o tos vietos paklausa – didelė, įskaitant ta vieta besidominčias kitas įmones, ne oro uostus. *Ryanair* mano, kad VFAB ir *Ryanair* arba AMS rinkodaros susitarimai atitiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą.

(77) *Ryanair* taip pat tvirtino, jog bet kuriuo atveju Komisija neįrodė, kad 4 ir 5 priemonės buvo susijusios su valstybės išteklių naudojimu arba priskirtinos valstybei.

5.3. *AIRPORT MARKETING SERVICES* (AMS) PASTABOS

(78) AMS teigė, kad Komisija, priešingai negu teigiama sprendime pradėti tyrimą, VFAB susitarimų su *Ryanair* (4 priemonė) ir jos rinkodaros susitarimų su AMS (5 priemonė) neturėtų laikyti susijusiais, nes tai – du atskiri verslo sandoriai. AMS teigė, kad yra *Ryanair* patronuojamoji bendrovė, turinti savo pačios faktinę komercinę paskirtį, ir kad buvo įsteigta plėtoti veiklą, kuri nėra pagrindinė *Ryanair* veikla. AMS taip pat teigė, kad iš esmės derybos dėl AMS rinkodaros susitarimų su oro uostais vykdomos ir susitarimai sudaromi atskirai nuo *Ryanair* susitarimų su tais pačiais oro uostais.

(79) Pasak AMS, visiškai suprantama, kad nedidelis regioninis oro uostas iš AMS perka rinkodaros paslaugas. AMS tvirtino, kad šiems oro uostams paprastai reikia didinti savo prekės ženklo žinomumą ir kad reklama oro vežėjo interneto svetainėje gali padidinti atskrendančių keleivių skaičių (iš keleivių užsieniečių gaunama daugiau su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pajamų negu iš išvykstančių keleivių, gyvenančių regione, kuriame yra oro uostas). Taigi, rinkodaros susitarimai bendrovei VFAB duoda faktinės komercinės naudos.

(80) AMS taip pat teigė, kad sudarydama rinkodaros susitarimus (5 priemonė), VFAB veikė laikydamasi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo, nes sakoma, kad reklama interneto svetainėje Ryanair.com duoda didelės faktinės naudos Vesteroso oro uostui ir kad AMS nustatyta kaina yra rinkos kaina už šias paslaugas.

6. **ŠVEDIJOS PASTABOS DĖL TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ**

(81) Švedija nepateikė pastabų dėl trečiųjų šalių pastabų.

7. **VERTINIMAS**

(82) Remiantis SESV 107 straipsnio 1 dalimi, „valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“.

(83) Turi būti laikomasi visų SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytų kriterijų. Todėl, norint nustatyti, ar priemonė yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, reikia vertinti, ar įvykdytos visos toliau nurodytos sąlygos, t. y. finansinė parama turėtų:

(a) būti teikiama valstybės arba iš valstybės išteklių;

(b) teikti atrankinį pranašumą, t. y. būti palanki tam tikroms įmonėms ar tam tikroms prekėms;

(c) iškraipyti arba galėti iškraipyti konkurenciją;

(d) daryti neigiamą įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

7.1. 1 PRIEMONĖ. 2003–2010 M. BENDROVEI VFAB SUTEIKTI AKCININKŲ ĮNAŠAI

7.1.1. **Pagalbos buvimas**

7.1.1.1. *Įmonės sąvoka*

(84) Siekdama nustatyti, ar priemonė patenka į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, Komisija pirma turi nustatyti, ar priemonės gavėja yra įmonė, kaip nustatyta tame straipsnyje.

(85) Pagal nusistovėjusią teismo praktiką sąvoka „įmonė“ apima bet kurį ūkinę veiklą vykdantį subjektą, neatsižvelgiant į jo teisinį statusą ar finansavimo būdą ([14]), ir bet kokia veikla, susijusi su prekių ir paslaugų siūlymu konkrečioje rinkoje, yra ekonominė veikla ([15]).

(86) Bendrasis Teismas savo sprendime dėl Leipcigo-Halės oro uosto patvirtino, kad civilinio oro uosto eksploatavimas yra ekonominė veikla, o jos neatskiriama dalis – oro uosto infrastruktūros statyba ([16]). Jeigu oro uostą valdanti įmonė vykdo ekonominę veiklą, neatsižvelgiant į jos juridinį statusą ar finansavimo būdą, ji yra įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ([17]).

(87) Komisija primena, kad dėl laipsniško rinkos jėgų atsiradimo oro uostų sektoriuje negalima tiksliai nustatyti, nuo kada oro uosto statyba ir eksploatavimas turi būti laikomi ekonomine veikla. Tačiau Europos teismai pripažino, kad oro uostų veiklos pobūdis kito ir sprendime dėl Leipcigo-Halės oro uosto Bendrasis Teismas nustatė, kad nuo 2000 m. valstybės pagalbos nuostatos turi būti taikomos ir oro uosto infrastruktūros finansavimui. Todėl nuo Teismo sprendimo *Aéroports de Paris* priėmimo dienos (2000 m. gruodžio 12 d.) ([18]) oro uosto infrastruktūros eksploatavimas ir statyba turi būti laikomi valstybės pagalbos kontrolės sričiai priskiriama veikla.

(88) Tačiau reikėtų atkreipti dėmesį, kad ne visa oro uostą valdančios įmonės veikla būtinai yra ekonominio pobūdžio ([19]). Teisingumo Teismas nustatė, kad veikla, už kurią atsakomybė paprastai tenka valstybei, besinaudojančiai savo, kaip valstybės institucijos, prerogatyvomis, nėra ekonominio pobūdžio ir neįeina į su valstybės pagalba susijusių taisyklių taikymo sritį. Tokia veikla – saugumas, skrydžių valdymas, policija, muitinė ir kt ([20]). Tokios ne ekonominės veiklos finansavimas turi būti griežtai skiriamas tik išlaidoms, kurių dėl tos veiklos atsiranda, kompensuoti ir negali būti naudojamas kitai ekonominei veiklai finansuoti ([21]).

(89) Vykdant oficialią tyrimo procedūrą, Švedija ir VFAB ginčijo Komisijos preliminarias išvadas dėl VFAB atitikties įmonės kriterijams ir tvirtino, kad didžioji dalis VFAB veiklos taip pat yra ne ekonominė.

(90) Šiuo atžvilgiu Švedija ir VFAB tvirtino, kad toliau nurodyti oro uosto naudotojai nėra įmonės, bet vykdo ne ekonominę veiklą:

— Heslio gimnazija (tvirtinama, kad ji nevykdo ekonominės veiklos, nes yra nacionalinės mokyklų sistemos dalis),

— pilotų rengimas Skandinavijos aviacijos akademijoje,

— ne pelno aeroklubo *Hässlö flygförening*, kuriam buvo leista nemokamai naudotis oro uostu, veikla.

([14]) 1998 m. birželio 18 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-35/96, Rink. p. I-3851, 36 punktas; 1991 m. balandžio 23 d. Sprendimo *Höfner ir Elser*, C-41/90, Rink. p. I-1979, 21 punktas; 1995 m. lapkričio 16 d. Sprendimo *Fédération Francaise des Sociétés d'Assurances prieš Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, C-244/94, Rink. p. I-4013, 14 punktas; 1997 m. gruodžio 11 d. Sprendimo *Job Centre*, C-55/96, Rink. p. I-7119, 21 punktas.

([15]) Žr., pavyzdžiui, 1998 m. birželio 18 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-35/96, Rink. p. I-3851, 36 punktą; ir 2000 m. rugsėjo 12 d. Sprendimo *Pavlov*, sujungtos bylos C-180/98–184/98, Rink. p. I-6451, 75 punktą.

([16]) 2011 m. kovo 24 d. Sprendimas *Flughafen Leipzig-Halle GmbH ir Mitteldeutsche Flughafen AG prieš Komisiją* ir *Freistaat Sachsen ir Land Sachsen-Anhalt prieš Komisiją*, sujungtos bylos T-455/08 ir T-443/08, (toliau – sprendimas dėl Leipcigo-Halės oro uosto), dar nepaskelbta Rinkinyje. Taip pat žr. 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Aéroports de Paris prieš Komisiją*, T-128/89, (toliau – Sprendimas *Aéroports de Paris*), Rink. p. II-3929, patvirtino ETT 2002 m. spalio 24 d. Sprendimu, C-82/01 P, Rink. I-9297, ir 2008 m. gruodžio 17 d. Sprendimu *Ryanair prieš Komisiją*, T-196/04 (toliau – Sprendimas *Charleroi*), Rink. p. II-3643, 88 punktą.

([17]) Žr., pavyzdžiui, 1993 m. vasario 17 d. Sprendimą *Poucet prieš AGV ir Pistre prieš Cancave P*, sujungtos bylos C-159/91 ir C160/91, Rink. p. I-0637.

([18]) Sprendimo dėl Leipcigo-Halės oro uosto 42–43 punktai.

([19]) Žr., pavyzdžiui, 1994 m. sausio 19 d. Sprendimą *SAT Fluggesellschaft prieš Eurokontrolę*, C-364/92, Rink. p. I-43.

([20]) 2003 m. kovo 19 d. Komisijos sprendimas Nr. 309/2002 „Oro eismo saugumas: išlaidų, susijusių su 2001 m. rugsėjo 11 d. teroro aktais, kompensavimas“.

([21]) 1997 m. kovo 18 d. Sprendimas *Cali & Figli prieš Servizi ecologici porto di Genova*, C 343/95, Rink. p. I-1547; 2003 m. kovo 19 d. Komisijos sprendimas Nr. 309/2002; 2002 m. spalio 16 d. Komisijos sprendimas Nr. 438/2002 dėl pagalbos valdžios institucijos užduotims vykdyti Belgijos uostų sektoriuje.

(91) Pasak Švedijos, šiai tariamai ne ekonominei veiklai bendrai naudojama didžioji oro uosto pajėgumų dalis. Švedija taip pat tvirtino, kad komerciniai skrydžiai oro uoste (apibrėžti kaip oro vežėjų vykdomi skrydžiai) veiklos požiūriu yra pelningi, dėl to visi VFAB nuostoliai yra priskirtini ne ekonominei veiklai ir, galiausiai, bet kokia viešoji parama, skiriama šiems nuostoliams kompensuoti, nepatenka į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį.

(92) Iš esmės Švedijos pozicija šiuo klausimu – tvirtinti, kad, jeigu oro uosto paslaugų naudotojo veikla yra ne ekonominė, oro uosto paslaugų teikimas tam naudotojui savaime yra ne ekonominė veikla.

(93) Komisija su tokiu požiūriu sutikti negali.

(94) Kaip jau aiškinta šiame sprendime, yra aiškiai nustatyta, kad prekių ar paslaugų siūlymas tam tikroje rinkoje už atlygį yra ekonominė veikla. Be tiksliai apibrėžtų oro uosto paslaugų (t. y. oro vežėjams teikiamų paslaugų ([22])), oro uostas komerciniu pagrindu gali teikti ir kitų formų paslaugas, pavyzdžiui, leisti oro uosto infrastruktūra už atlygį naudotis kitos su oro susisiekimu susijusios veiklos tikslais, pavyzdžiui, skraidymo mokykloms. Siekiant nustatyti, ar oro uostas atitinka įmonės kriterijus, tai, ar tokių paslaugų pirkėjai, pavyzdžiui, skraidymo mokyklos, patys yra įmonės, nesvarbu, nes yra tokių paslaugų rinka.

(95) Pati Švedija pripažįsta, kad Heslio gimnazija ir Skandinavijos aviacijos akademija mokėjo už naudojimąsi oro uostu. Todėl teikdama šias paslaugas oro uostą valdanti įmonė vykdo ekonominę veiklą, kad ir koks būtų pačių mokyklų veiklos pobūdis.

(96) Pasak Švedijos ir VFAB, aeroklubui buvo leista oro uostu naudotis nemokamai. Tačiau tai, kad aeroklubas nemoka už oro uosto teikiamas paslaugas, nebūtinai reiškia, kad tos paslaugos yra ne ekonominės. Bet kuriuo atveju Švedija ir VFAB pripažino, kad savo apskaitoje neatskyrė išlaidų, patiriamų dėl to, kad oro uostu naudojasi aeroklubas, nuo išlaidų, susijusių su skraidymo mokyklomis, taigi nėra konkretaus skaičiaus, kurį būtų galima užtikrintai priskirti šiai tariamai ne ekonominei veiklai. Vadinasi, aeroklubui teikiamos paslaugos neturi poveikio Komisijos išvadai, kad VFAB yra įmonė.

(97) Šiuo nagrinėjamuoju atveju Komisija mano, kad Vesteroso oro uostas eksploatuojamas komerciniu pagrindu. Oro uostą valdanti įmonė ima mokestį už naudojimąsi oro uosto infrastruktūra ir už paslaugas, kurias ji teikia oro uoste. Taigi VFAB yra įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

7.1.1.2. *Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei*

(98) Kad būtų valstybės pagalba, nagrinėjamosios priemonės turi būti finansuojamos iš valstybės išteklių, o sprendimas teikti priemonę turi būti priskirtinas valstybei.

(99) Valstybės pagalbos sąvoka apima bet kokį suteikiamą pranašumą, kuris finansuojamas iš valstybės išteklių, ir kurį suteikia pati valstybė arba bet kuri tarpininkaujanti įstaiga, veikianti pagal jai suteiktus įgaliojimus ([23]). Taikant SESV 107 straipsnį, vietos valdžios institucijų ištekliai yra valstybės ištekliai ([24]).

(100) Šiuo atveju dėl akcininkų įnašų sprendimą priėmė ir juos suteikė VFAB savininkai, t. y. Vesteroso miestas ir, tam tikrų priemonių atžvilgiu, ŠCAI per savo patronuojamąją bendrovę *LFV Holding*.

(101) Kalbant apie Vesteroso miestą, dėl akcininkų įnašų sprendimą priėmė išrinkta miesto taryba (šved. *kommunfullmäktige*), o mokėta – tiesiogiai iš miesto biudžeto.

(102) Kalbant apie *LFV Holding*, Komisija atkreipia dėmesį, kad įmonė visiškai priklausė ŠCAI, t. y. valdžios institucijai. Pagal *LFV Holding* įstatus įmonė negali be Švedijos vyriausybės leidimo steigti naujų patronuojamųjų įmonių ar įsigyti akcijų. Švedijos parlamento nariai turi teisę dalyvauti valdybos posėdžiuose.

([22]) 2014 m. aviacijos gairių 22 punkto 8 papunktis.
([23]) 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimas *Prancūzija prieš Komisiją* (*Stardust Marine*), C-482/99, Rink. p. I-4397.
([24]) 2011 m. gegužės 12 d. Sprendimo *Nord-Pas-de-Calais*, sujungtos bylos T-267/08 ir T-279/08, Rink. p. I-1999, 108 punktas.

(103) Todėl Komisija, atkreipdama dėmesį į tai, kad nei Švedija, nei kuri nors trečioji šalis neužginčijo preliminarių sprendimo pradėti tyrimą išvadų šiuo klausimu, mano, kad 1 priemonė finansuota iš valstybės išteklių ir priskirtina valstybei.

7.1.1.3. *Ekonominis pranašumas*

Tariama visuotinės ekonominės svarbos paslauga

(104) VFAB tvirtino, kad teikdamas paslaugas skraidymo mokykloms ir aeroklubui, kaip paminėta 90 konstatuojamojoje dalyje, oro uostas bet kuriuo atveju teikia visuotinės ekonominės svarbos paslaugas (toliau – VESP) ir kad bendrovei VFAB suteikta viešoji parama nėra valstybės pagalba, nes tai būtų kompensacija už nuostolius, išskirtinai priskirtinus tokių VESP teikimui.

(105) Valdžios institucijos iš tikrųjų gali tam tikrą ekonominę oro uostų arba oro vežėjų vykdomą veiklą apibrėžti kaip VESP pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį ir mokėti kompensaciją už tokias paslaugas.

(106) Sprendime *Altmark* ([25]) nustatyta, kad kompensacija už VESP teikimą atrankusis pranašumas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį nesuteikiamas, jeigu įvykdomos šios keturios sąlygos:

(a) kompensacijos gavėjui turi būti oficialiai pavesta teikti VESP, o su tokiomis paslaugomis susiję įpareigojimai turi būti aiškiai nustatyti;

(b) kompensacijos išmokų apskaičiavimo kriterijai turi būti iš anksto nustatyti objektyviai ir skaidriai;

(c) kompensacija negali viršyti to, kas būtina, kad būtų padengtos visos VESP teikimo išlaidos (arba jų dalis), atsižvelgiant į susijusias pajamas ir pagrįstą pelną, gautą vykdant tuos įpareigojimus;

(d) kai lėšų gavėjas nėra pasirenkamas pagal viešojo pirkimo procedūrą, kurią taikant sudaromos sąlygos teikti paslaugą taip, kad bendruomenė mokėtų mažiausią kainą, skiriamos kompensacijos dydis turi būti nustatytas remiantis išlaidų, kurias veiksmingai valdoma tipinė įmonė patirtų vykdydama tuos įpareigojimus, analize, atsižvelgiant į susijusias pajamas ir pagrįstą pelną.

(107) Sprendimo *Altmark* kriterijai yra suvestiniai, tai reiškia, kad reikia atitikti visus keturis kriterijus, kad viešoji parama dėl to nebūtų laikoma valstybės pagalba.

(108) Šiuo atveju Komisija pažymi, kad Švedija ir VFAB nepateikė jokių įrodymų, kad tariami įpareigojimai teikti viešąsias paslaugas buvo faktiškai ir aiškiai apibrėžti ir oficialiai nustatyti bendrovei VFAB. Iš tikrųjų, šiuo atžvilgiu VFAB nurodo tik VFAB įstatus, kuriuose bendrovės uždavinys pirmiausia apibrėžtas taip – „patenkinti regiono oro transporto poreikį“ ([26]) [šved. *tillgodose regionens behov av flygtransporter*], o toliau – „teikti civilinės aviacijos paslaugas Vesteroso oro uoste“ ([27]) [šved. *betjäna den civila luftfarten vid Västerås Flygplats*]. Nė vienu iš šių teiginių nenurodyti trys tariami įpareigojimai teikti viešąsias paslaugas ir bet kokiu atveju tai negali būti laikoma aiškiu ir faktiniu įpareigojimu teikti VESP (tai veikiau bendrasis įmonės tikslo parašymas). Vien dėl šios priežasties, remiantis sprendimu *Altmark*, viešoji parama bendrovei VFAB negali būti laikoma nepatenkančia į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį.

(109) Be to, Komisija pažymi, kad matyti, jog neįvykdyti bent du sprendimo *Altmark* kriterijai: nėra įrodymų, kad kompensacija būtų *ex ante* apibrėžta (veikiau tai yra *ex post* kompensacija už nenumatytus nuostolius), o VFAB nebuvo pasirinkta taikant viešųjų pirkimų procedūrą, taip pat nėra įrodymų, kad tariama kompensacija yra pagrįsta veiksmingai valdomos įmonės išlaidų analize (veikiau priešingai, nes paramos dydis buvo nustatytas paprasčiausiai remiantis poreikiu kompensuoti nuolatinius kelerių metų nuostolius).

(110) Todėl VFAB teiginys, kad viešoji parama įmonei VFAB nepatenka į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį dėl to, kad tai yra kompensacija už įpareigojimo teikti viešąsias paslaugas vykdymą, negali būti priimtinas.

([25]) 2003 m. liepos 24 d. Sprendimo *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg prieš Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (sprendimas *Altmark*), C-280/00, Rink. p. I-7747, 86–93 punktai.
([26]) Įstatuose, galiojusiuose 2000 m. gruodžio 28 d. – 2007 m. sausio 28 d.
([27]) Įstatuose, galiojančiuose nuo 2007 m. sausio 23 d.

Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas

(111) Kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje, pranašumas – tai bet kokia ekonominė nauda, kurios įmonė nebūtų gavusi įprastomis rinkos sąlygomis, t. y. be valstybės kišimosi. Svarbu ne valstybės kišimosi priežastis ar tikslas, o tik priemonės poveikis įmonei. Jeigu dėl valstybės kišimosi įmonės finansinė padėtis pagerėja, tai reiškia, kad jai suteiktas pranašumas.

(112) Komisija taip pat primena, kad „kapitalas, kurį valstybė tiesiogiai arba netiesiogiai suteikia įmonei tokiomis sąlygomis, kurios atitinka įprastas rinkos sąlygas, negali būti laikomas valstybės pagalba“. Šiuo atveju, siekdama nustatyti, ar akcininkų įnašais įmonei VFAB suteiktas pranašumas, kurio ji nebūtų turėjusi įprastomis rinkos sąlygomis, Komisija turi palyginti valdžios institucijų veiksmus skiriant kapitalo injekcijas ir rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo, siekiančio ilgalaikių pelno tikslų, veiksmus.

(113) Atliekant vertinimą nereikėtų atsižvelgti į jokį teigiamą poveikį regiono, kuriame yra oro uostas, ekonomikai, nes Teismas išaiškino, kad vertinant, ar taikomas rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas, vertinama, ar „panašiomis aplinkybėmis privatus akcininkas, atsižvelgęs į rentabilumo perspektyvas ir atmetęs bet kokius socialinio pobūdžio, regioninės politikos ir sektorinius motyvus, būtų suteikęs tokį patį finansavimą“.

(114) Sprendime *Stardust Marine* Teismas paskelbė, kad „<…> norint ištirti, ar valstybė elgėsi kaip apdairus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas, reikia atsižvelgti į aplinkybes, buvusias tuo metu, kai buvo imamasi finansinių paramos priemonių, siekiant įvertinti, ar valstybės elgesys yra ekonomiškai racionalus, ir kad reikia susilaikyti nuo bet kokio vertinimo dėl vėlesnės situacijos“. Be to, Teismas sprendime *EDF* paskelbė, kad „<…> ekonominių vertinimų, atliktų po minėtos naudos suteikimo, retrospektyvaus atitinkamos valstybės narės investicijos faktinio pelningumo konstatavimo ar vėlesnių pateisinimų dėl faktiškai atliktų veiksmų nepakanka siekiant nustatyti, kad ši valstybė narė prieš šios naudos suteikimą ar tuo pačiu metu priėmė tokį sprendimą veikdama kaip akcininkė“ ([28]).

(115) Kad galėtų taikyti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, Komisija turi atsižvelgti į metą, kai buvo priimtas kiekvienas sprendimas bendrovei VFAB suteikti viešųjų lėšų. Komisija savo vertinimą taip pat turi grįsti tuo metu, kai buvo priimti sprendimai dėl nagrinėjamųjų infrastruktūros priemonių finansinių susitarimų, atitinkamų valdžios institucijų turėta informacija ir darytomis prielaidomis.

(116) Sprendime pradėti tyrimą Komisija pateikė savo preliminarią analizę, kodėl VFAB suteiktais akcininkų įnašais įmonei suteiktas pranašumas ir kodėl, visų pirma, nesilaikyta rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo.

(117) Komisija pirmiausia pažymėjo, kad VFAB nemažus nuostolius patirdavo daugiau kaip 10 metų. Iš tikrųjų, jau tuo metu, kai 2003 m. buvo suteiktas pirmasis akcininkų įnašas, VFAB (remiantis Komisijos turima informacija) jau penktus metus iš eilės patirdavo nuostolių. Šiuos nuostolius be jokių pertrūkių ji patyrė per visą nagrinėjamąjį laikotarpį, ir, suteikiant kiekvieną iš akcininkų įnašų, VFAB tebebuvo nuostolių patirianti įmonė. Šiomis aplinkybėmis Komisija mano, jog mažai tikėtina, kad privatus investuotojas norėtų skirti iš viso 194 mln. SEK (maždaug 21,4 mln. EUR) kapitalo injekcijas tokiems nuostoliams padengti. Kadangi per visą nagrinėjamąjį laikotarpį VFAB visiškai priklausė valstybei, nėra privačių savininkų, su kuriais būtų galima lyginti. Šiomis aplinkybėmis įrodyti, kad buvo laikytasi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo, būtų galima tik aiškiomis ilgalaikio VFAB pelningumo perspektyvomis.

(118) Kol dar nebuvo priimtas sprendimas pradėti tyrimą, Švedijos valdžios institucijos tvirtino, kad akcininkų įnašai buvo suteikti remiantis finansine analize, panašia į parengtąsias Skavstos oro uosto privataus savininko (žr. sprendimo pradėti tyrimą 52 punktą). Tačiau, kaip nurodyta sprendime pradėti tyrimą, Švedija nepateikė jokios konkrečios informacijos, iš kurios būtų matyti, kad Skavstos oro uosto savininkai būtų teikę kapitalą aplinkybėmis, panašiomis į Vesteroso oro uosto aplinkybes, ir kad lyginti nebūtų galima ir dėl to, kad Skavstos oro uoste keleivių srautas dešimt kartų didesnis nei Vesteroso oro uoste. Vykdant oficialią tyrimo procedūrą nepateikta jokių papildomų su tuo susijusių įrodymų.

([28]) 2012 m. birželio 5 d. Sprendimo *Komisija prieš Electricité de France (EDF)*, dar nepaskelbtas, 84 punktas.

(119) Dar nepriėmus sprendimo pradėti tyrimą, Švedijos valdžios institucijos pateikė labai ribotus įrodymus, kuriais ketinta parodyti, kad Vesteroso miestas ir *LFV Holding* teikdami kapitalą veikė kaip įprasti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantys investuotojai. Kaip pažymėta sprendime pradėti tyrimą, matyti, kad prieš 2000 m. įsigydama VFAB akcijų ŠCAI atliko tam tikrą rinkos analizę. Remiantis prognozėmis, kuriomis buvo grindžiamas įsigijimas, Vesteroso oro uoste keleivių skaičius nuo 120 000 keleivių 1999 m. per 8 metus turėtų išaugti iki 600 000, taigi per metus būtų nuolat gaunamas 7–10 mln. SEK pelnas. Buvo apskaičiuota, kad VFAB pelną ir nuostolį subalansuos 2003 m., kai keleivių bus 400 000.

(120) Tačiau, kaip nurodyta sprendime padėti tyrimą, šios prielaidos buvo labai optimistiškos, atsižvelgiant į ankstesnius Vesteroso oro uosto veiklos rezultatus, ir nepateikta jokių papildomų įrodymų šių prognozių patikimumui pagrįsti (iš tikrųjų, kaip matyti iš pirmiau pateiktos 1 lentelės, keleivių skaičius sumažėjo, užuot padidėjęs penkeriopai). Iki 2006 m. pabaigos *LFV Holding AB* savo akcijų dalį už 1 SEK pardavė Vesteroso miestui. Remiantis Švedijos valdžios institucijų pateikta informacija, tai buvo padaryta dėl to, kad ŠCAI buvo nepasirengusi toliau teikti akcininkų įnašų VFAB nuostoliams padengti.

(121) Komisija taip pat pažymi, kad, remiantis vykdant tyrimą pateiktomis VFAB pastabomis, Vesteroso miesto ir *LFV Holding* teiktų akcininkų įnašų paskirtis buvo „padengti nuostolius, susidarančius VFAB vykdant veiklą“ ([29]). VFAB tvirtino, kad beveik visa ta veikla yra ne ekonominė ir mano, kad klausimas, ar akcininkų įnašai atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, turėtų būti vertinamas tik pagal susitarimų su komerciniais oro vežėjais (tai, VFAB nuomone, yra vienintelė ekonominė oro uosto veikla) grąžą. Kadangi šie susitarimai buvo laipsniškai pelningi, VFAB tvirtina, kad akcininkų įnašai atitiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą.

(122) Švedija šių pastabų neginčijo.

(123) Dėl pirmiau nurodytų priežasčių Komisija pirmiausia nesutinka su VFAB tvirtinimu, kad oro uostų veikla būtų buvusi iš esmės ne ekonominė ir kad akcininkų įnašų atitiktis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principui turėtų būti vertinama pagal VFAB susitarimų su komerciniais oro vežėjais grąžą. VFAB yra įmonė ir, akcininkų požiūriu, atitiktis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principui turėtų būti vertinama atsižvelgiant į visus VFAB finansinius rezultatus. Bet kuriuo atveju VFAB nepateikė jokio pagrįsto skaičiaus, kuriuo remiantis būtų galima atskirti jos ekonominę ir ne ekonominę veiklą.

(124) Kalbant apie perspektyvas, kad VFAB rezultatai bus tokie, jog įnašus suteikę akcininkai gaus grąžą, kuri būtų priimtina privačiam veiklos vykdytojui, Komisija pažymi, kad nei Švedija, nei suinteresuotosios šalys atliekant tyrimą nepateikė jokios informacijos, kuria būtų paneigtos Komisijos preliminarios išvados, kad akcininkų įnašai neatitiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo.

(125) Iš tikrųjų, nepateikta jokių įrodymų, kurie papildytų iki sprendimo pradėti tyrimą pateiktus labai ribotus įrodymus ir įrodytų, kad, nepaisant labai aiškių priešingai rodančių *prima facie* požymių (tai apibendrinta 119–121 konstatuojamosiose dalyse), akcininkų įnašai buvo suteikti remiantis pagrįstomis grąžos, kuri panašiomis aplinkybėmis būtų priimtina rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančiam veiklos vykdytojui, prielaidomis.

(126) Priešingai, Komisija mano, kad jos preliminarias išvadas patvirtina Švedijos neginčyti pačios VFAB teiginiai (žr. 121 konstatuojamąją dalį), kad akcininkų įnašai buvo suteikti ne siekiant grąžos, kuri būtų priimtina rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančiam veiklos vykdytojui, bet siekiant nuolat dengti VFAB veiklos nuostolius. Toks nuolatinis nuostolių dengimas neturint jokių aiškių ir patikimų perspektyvų, kad įmonės veiklos rezultatai gerės ir bus gauta priimtina grąža, būtų nepriimtinas rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančiam veiklos vykdytojui.

(127) Švedija nepateikė jokios informacijos dėl sprendime pradėti tyrimą išreikštų abejonių, visų pirma susijusių su labai optimistiškomis prognozėmis, tariamai parengtomis prieš suteikiant pirmuosius akcininkų įnašus, ji taip pat nepateikė jokių įrodymų, kad vėlesni įnašai buvo pateikti ne tiesiog nuostoliams padengti, bet remiantis kokios nors formos vertinimu, kad ateityje bus gauta grąža.

([29]) 2012 m. liepos 16 d. VFAB pastabų 3.3 skirsnis.

Išvada

(128) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas nebūtų teikęs akcininkų įnašų. Valstybės narės pateiktais įrodymais nepagrindžiama, kad tuo metu, kai teikti tie įnašai, buvo atliktas rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančiam veiklos vykdytojui priimtinas vertinimas, iš tų įrodymų veikiau matyti, kad akcininkų įnašais buvo siekiama nuolat dengti VFAB nuostolius, o įnašai nebuvo siejami su įmonės veiklos rezultatais. Todėl bendrovei VFAB akcininkų įnašais suteikiamas ekonominis pranašumas, kurio ji nebūtų turėjusi įprastomis rinkos sąlygomis.

7.1.1.4. *Atrankumas*

(129) Kad valstybės priemonė patektų į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, ja turi būti palaikomos „tam tikros įmonės arba tam tikrų prekių gamyba“. Taigi, valstybės pagalbos sąvoka apima tik tas priemones, kurios įmonėms palankios atrankiai.

(130) Šiuo atveju akcininkų įnašai naudingi tik VFAB, todėl, aišku, kad pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį jie yra atrankieji.

7.1.1.5. *Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai*

(131) Kai valstybės narės suteikta pagalba sustiprina įmonės padėtį, palyginti su kitomis įmonėmis, su ja konkuruojančiomis vidaus rinkoje, laikoma, kad ta pagalba daro poveikį vidaus rinkai ([30]). Dėl įmonei VFAB akcininkų įnašais suteikto ekonominio pranašumo sustiprėjo jos ekonominė padėtis, nes oro uostą valdanti įmonė galėjo tęsti savo veiklą nepatirdama visų būdingų išlaidų.

(132) Kaip jau aiškinta šiame sprendime, oro uosto eksploatavimas yra ekonominė veikla. Viena vertus, konkuruoja oro uostai, stengdamiesi pritraukti oro vežėjus ir atitinkamus oro eismo srautus (keleivių ir krovinių), kita vertus, tarpusavyje gali konkuruoti ir oro uostų valdytojai, siekdami, kad jiems būtų patikėta valdyti tam tikrą oro uostą. Be to, visų pirma kalbant apie pigių ir užsakomųjų skrydžių bendroves, kad pritrauktų tuos oro vežėjus, tarpusavyje gali konkuruoti ir oro uostai, esantys ne tose pačiose pasiekiamumo zonose ar net skirtingose valstybėse narėse.

(133) Kaip paminėta 2005 m. aviacijos gairių 40 punkte ir vėl patvirtinta 2014 m. aviacijos gairių 45 punkte, į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį turi būti įtraukti net maži oro uostai. Be to, 2014 m. aviacijos gairių 45 punkte aiškiai nurodyta, kad „net jei <…> viešąjį finansavimą gaunanti įmonė yra santykinai nedidelė, negalima atmesti poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai tikimybės“.

(134) Vesteroso oro uostas laikotarpiu, kurį apėmė oficialus tyrimas, per metus aptarnaudavo 113 626–242 376 keleivius, o dabar per metus aptarnauja maždaug 273 000 keleivių (2013 m. duomenys). Didelė dalis skrydžių yra iš kitų valstybių narių, taip pat yra (ir buvo) vykdomi tarptautiniai skrydžiai iš Vesteroso oro uosto į tokias paskirties vietas kaip Londono Stanstedo, Alikantės ir Malagos oro uostai. Todėl reikia daryti išvadą, kad VFAB veikia rinkoje, kurioje konkuruojama Europos mastu.

(135) Atsižvelgiant į šiuos faktus reikia manyti, kad įmonei VFAB suteiktu viešuoju finansavimu iškraipoma arba gali būti iškraipyta konkurencija ir kad jis bent jau gali turėti poveikį prekybai.

7.1.1.6. *Išvada*

(136) Atsižvelgdama į tai, kas pasakyta, Komisija mano, kad įmonei VFAB 2003–2010 m. suteiktas viešasis finansavimas, kurio forma – akcininkų įnašai (1 priemonė), yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnį.

7.1.1.7. *Pagalbos teisėtumas*

(137) Remiantis SESV sutarties 108 straipsnio 3 dalimi, valstybės narės privalo pranešti apie visus ketinimus suteikti ar keisti pagalbą ir neįgyvendinti pasiūlytų priemonių tol, kol pranešimo procedūroje priimamas galutinis sprendimas.

([30]) 1998 m. balandžio 30 d. Sprendimas *Het Vlaamse Gewest prieš Komisiją*, T-214/95, Rink. p. II-717.

(138) Kadangi lėšos jau buvo perduotos įmonei VFAB, Komisija mano, kad Švedija nepaisė SESV 108 straipsnio 3 dalyje nustatyto draudimo.

7.1.2. **Suderinamumas**

7.1.2.1. *2005 ir 2014 m. aviacijos gairių taikymas*

(139) SESV 107 straipsnio 3 dalyje pateiktos tam tikros 107 straipsnio 1 dalyje nustatytos bendrosios taisyklės, kad valstybės pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka, išimtys. Nagrinėjamoji pagalba gali būti vertinama remiantis SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu, kuriuo nustatyta, kad „pagalba, skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti, jei ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui“, gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka.

(140) Šiuo atžvilgiu 2014 m. aviacijos gairės yra pagrindas, kuriuo remiantis pagalba oro uostams pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą gali būti laikoma suderinama.

(141) Remiantis 2014 m. aviacijos gairėmis, jeigu neteisėta investicinė pagalba buvo suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d., Komisija taikys suderinamumo taisykles, galiojusias neteisėtos investicinės pagalbos suteikimo metu.

(142) Remdamasi 2014 m. aviacijos gairėmis Komisija mano, kad jos pranešimo dėl taisyklių, taikomų vertinant neteisėtą valstybės pagalbą, nustatymo nuostatos neturėtų būti taikomos dar neišspręstoms byloms, susijusioms su neteisėta veiklos pagalba, oro uostams suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d. Užuot taikiusi pranešimo nuostatas, Komisija visoms byloms, susijusioms su veiklos pagalba (pranešimai, dėl kurių dar nepriimtas sprendimas, ir neteisėta pagalba, apie kurią nepranešta) oro uostams, taikys 2014 m. aviacijos gairėse nustatytus principus, net jeigu pagalba buvo suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d. ir pereinamojo laikotarpio pradžios.

(143) Komisija 136–138 konstatuojamosiose dalyse jau padarė išvadą, kad akcininkų įnašai yra neteisėta valstybės pagalba, suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d.

7.1.2.2. *Investicinės ir veiklos pagalbos skirtumas*

(144) Remiantis šiame sprendime nurodytomis 2014 m. aviacijos gairių nuostatomis, Komisija privalo nustatyti, ar nagrinėjamoji priemonė yra neteisėta investicinė pagalba ar veiklos pagalba.

(145) Pagal 2014 m. aviacijos gairių 25 punkto r papunktį investicinė pagalba apibrėžta kaip „ilgalaikiam turtui finansuoti skirta pagalba; visų pirma ji skirta kapitalo išlaidų finansavimo spragai pašalinti“. Be to, pagal gairių 25 punkto r papunktį investicinė pagalba gali būti siejama ir su išankstine išmoka (t. y. išankstiniu investicinių sąnaudų padengimu), ir su periodinėmis išmokomis grindžiama pagalba (kapitalo sąnaudoms – metiniam nusidėvėjimui ir finansavimo išlaidoms – padengti).

(146) Kita vertus, veiklos pagalba yra susijusi su visų oro uosto veiklos išlaidų, apibrėžiamų kaip „pagrindinės oro uosto paslaugų teikimo išlaidos, įskaitant šių kategorijų išlaidas: personalo, rangos pagrindu teikiamų paslaugų, ryšių, atliekų šalinimo, energijos, priežiūros, nuomos ir administravimo, tačiau šiose gairėse tokiomis išlaidomis nelaikomos kapitalo išlaidos, išlaidos, susijusios su rinkodaros rėmimu ar kitomis paskatomis, kurias oro uostas taiko oro transporto bendrovėms, ir su viešosios politikos sritimi susijusios išlaidos“, arba jų dalies dengimu.

(147) Atsižvelgiant į šias apibrėžtis galima manyti, kad akcininkų įnašai, naudoti VFAB veiklos nuostoliams nuolat dengti, yra bendrovei VFAB suteikta veiklos pagalba.

7.1.2.3. *Veiklos pagalbos suderinamumas pagal 2014 m. aviacijos gaires*

(148) 2014 m. aviacijos gairių 5.1 skirsnyje nustatyti kriterijai, kuriuos Komisija taikys vertindama veiklos pagalbos suderinamumą su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą. Visų pirma pagal 2014 m. aviacijos gairių 172 punktą Komisija šiuos kriterijus taikys visoms byloms, susijusioms su veiklos pagalba, įskaitant pranešimus, dėl kurių dar nepriimtas sprendimas, ir neteisėtą pagalbą, apie kurią nepranešta.

(149) Pagal 2014 m. aviacijos gairių 137 punktą, iki pereinamojo laikotarpio pradžios suteikta neteisėta veiklos pagalba (įskaitant pagalbą, išmokėtą iki 2014 m. balandžio 4 d.) gali būti pripažinta suderinama visų nepadengtų veiklos išlaidų atžvilgiu, jeigu įvykdytos šios sąlygos.

(150) Tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas (2014 m. aviacijos gairių 113 ir 114 punktai). Ši sąlyga yra įvykdyta, jeigu *inter alia* pagalba didinamas ES piliečių judumas ir gerinamas susisiekimas tarp regionų, nes naudojant tokios pagalbos lėšas steigiami prieigos punktai, iš kurių galima vykdyti skrydžius Sąjungos viduje, arba skatinama regioninė plėtra. Tačiau nepelningų oro uostų veiklos dubliavimasis nepadeda siekti bendros svarbos tikslo.

(151) Valstybės kišimosi poreikis (2014 m. aviacijos gairių 116–118 punktai). Pagalba pirmiausia turėtų būti skiriama tais atvejais, kai tokia pagalba gali padėti iš esmės pagerinti padėtį, t. y. padaryti tai, ko pasiekti neįmanoma rinkos priemonėmis. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymėjo, kad sąlygos, kuriomis mažesni oro uostai plėtoja savo paslaugas ir bando pritraukti privačiojo sektoriaus lėšų, dažnai būna ne tokios palankios kaip didžiausių Sąjungos oro uostų. Todėl dabartinėmis rinkos sąlygomis mažesniems oro uostams gali būti sunku užtikrinti savo veiklos finansavimą be viešojo finansavimo.

(152) Taigi Komisija esamomis rinkos sąlygomis mano, kad:

— oro uostai, kurių metinis keleivių srautas neviršija 200 000 keleivių, gali būti nepajėgūs padengti didelės dalies savo veiklos išlaidų,

— oro uostai, kurių metinis keleivių srautas yra nuo 200 000 iki 700 000 keleivių, gali būti nepajėgūs padengti nemažos dalies savo veiklos išlaidų,

— oro uostai, kurių metinis keleivių srautas yra nuo 700 000 iki 1 mln. keleivių, apskritai turėtų būti pajėgūs padengti didesnę dalį savo veiklos išlaidų,

— oro uostai, kurių metinis keleivių srautas yra 1–3 mln. keleivių, remiantis vidutiniais skaičiavimais, turėtų būti pajėgūs padengti didžiąją dalį savo veiklos išlaidų.

(153) Valstybės pagalbos, kaip politikos priemonės, tinkamumas (aviacijos gairių 120 punktas). Valstybės narės turi įrodyti, kad pagalba yra tinkama priemonė numatytam tikslui pasiekti arba problemoms, kurias ketinama spręsti naudojant pagalbos lėšas, išspręsti. Pagalbos priemonė nebus laikoma suderinama su vidaus rinka, jeigu naudojant kitas mažiau rinką iškraipančias politikos priemones ar pagalbos priemones galima pasiekti tą patį tikslą.

(154) Skatinamojo poveikio buvimas (2014 m. aviacijos gairių 124 punktas). Ši sąlyga yra įvykdyta, jeigu tikėtina, kad tuo atveju, jeigu nebūtų veiklos pagalbos, ir atsižvelgiant į investicinės pagalbos tikimybę bei skrydžių apimtį, atitinkamo oro uosto ekonominės veiklos mastas gerokai sumažėtų.

(155) Pagalbos sumos proporcingumas, t. y. pagalbos apribojimas iki būtino minimumo (2014 m. aviacijos gairių 125 punktas). Veiklos pagalba oro uostams yra proporcinga, jeigu ji neviršija mažiausios remiamai veiklai vykdyti reikalingos sumos.

(156) Netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai vengimas (aviacijos gairių 131 punktas). Vertindama veiklos pagalbos suderinamumą Komisija atsižvelgs į konkurencijos iškraipymą ir poveikį prekybai. Jeigu oro uostas yra toje pačioje pasiekiamumo zonoje kaip ir kitas neišnaudotų pajėgumų turintis oro uostas, verslo plane, kuris grindžiamas racionaliomis keleivių ir krovinių vežimo prognozėmis, turi būti nurodytas tikėtinas poveikis iš kitų toje pačioje pasiekiamumo zonoje esančių oro uostų vykdomiems skrydžiams.

7.1.2.4. *1 priemonės suderinamumo vertinimas*

Tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas

(157) Dėl įmonei VFAB suteiktos veiklos pagalbos oro uostas galėjo būti eksploatuojamas ir buvo galima užtikrinti reguliarius vidaus ir tarptautinius skrydžius.

(158) Pagal gyventojų skaičių Vesterosas – penktas pagal dydį Švedijos miestas. Šis miestas yra tankiai apgyvendintoje ir ekonominiu požiūriu klestinčioje centrinės Švedijos dalyje. Jau 1999 m. Vesterose buvo 450 000 gyventojų, t. y. maždaug 5,5 proc. visų šalies gyventojų, o nuo jo iki oro uosto – 45 minutės kelio. Oro uosto pasiekiamumo zonoje, kurioje iki oro uosto atvykstama per valandą, buvo milijonas gyventojų. Remiantis Švedijos oro eismo institucijų 2000 m. skaičiavimais, maždaug 59 proc. keleivių, keliaujančių iš centrinės Švedijos regiono (šved. *Mälardalsregionen*) oro uostų, buvo to regiono gyventojai.

(159) Tačiau artimiausi oro uostai yra toliau negu už 100 km arba iki jų reikia važiuoti ilgiau negu valandą (išskyrus Bromos oro uostą, į kurį automobiliu galima atvykti per 59 minutes). Kadangi skraidinama šalies viduje (bent iki 2006 m.) ir į ES esančias paskirties vietas (pvz. Oslą, Kopenhagą, Londoną), oro uostas padėjo centrinėje tankiai apgyvendinto regiono vietoje didinti ES piliečių judumą ir gerinti susisiekimą tarp regionų, nes buvo steigiami prieigos punktai, iš kurių galima vykdyti skrydžius Sąjungos viduje. Šie prieigos punktai papildė tai, kas buvo siūloma kituose pasiekiamumo zonos pakraščiuose esančiuose oro uostuose (Bromos ir Arlandos oro uostuose), nes užtikrintas oro susisiekimas teritorijoje, kurioje patogu atvykti į oro uostą ir iš jo išvykti, ir daugiausia taikomas verslo modelis (pigių skrydžių bendrovės), kuris skiriasi nuo taikomojo Bromos ir Arlandos oro uostuose. Komisija taip pat pažymi, kad Vesteroso oro uostas, Vesteroso miesto skaičiavimais, tiesiogiai ir netiesiogiai padėjo Vesterose išlaikyti maždaug 180 darbo vietų.

(160) Komisija daro išvadą, kad veiklos pagalba padėjo pagerinti susisiekimą tarp Vesteroso ir kitų Švedijos vietų bei ES ir kad veiklos pagalba buvo siekiama konkretaus bendros svarbos tikslo.

Valstybės kišimosi būtinybė

(161) Kaip nustatyta 2014 m. aviacijos gairių 118 punkte, Komisija mano, kad dabartinėmis rinkos sąlygomis tai, ar reikės viešojo finansavimo veiklos išlaidoms finansuoti, dėl didelių fiksuotųjų išlaidų priklausys nuo oro uosto dydžio, ir paprastai tokio finansavimo poreikis bus proporcingai didesnis, kai oro uostai yra mažesni. Komisija mano, kad dabartinėmis rinkos sąlygomis oro uostų santykinį finansinį pajėgumą galima nustatyti pagal jų dydį. Taigi Komisija mano, kad oro uostai, kurių metinis keleivių srautas yra iki 200 000 keleivių, gali būti nepajėgūs padengti didelės dalies savo veiklos išlaidų, o oro uostai, kurių metinis keleivių srautas yra nuo 200 000 iki 700 000 keleivių, gali būti nepajėgūs padengti nemažos dalies savo veiklos išlaidų.

(162) Kaip matyti iš 20 konstatuojamosios dalies, VFAB bent nuo 1999 m. ir visą vertinamąjį laikotarpį negebėjo padengti savo veiklos išlaidų.

(163) Komisija pažymi, kad nagrinėjamuoju laikotarpiu per metus keleivių buvo mažiau negu 200 000, išskyrus 2004 m. (242 376 keleiviai) ir 2005 m. (221 422 keleiviai), kai keleivių vis tiek buvo mažiau negu 300 000.

(164) Komisija mano, kad VFAB negebėjo padengti didelės dalies arba bent nemažos dalies savo veiklos išlaidų ir kad dėl to reikėjo valstybės kišimosi.

Pagalbos priemonės tinkamumas

(165) Šiuo atveju Vesteroso oro uosto negebėjimas padengti savo veiklos išlaidų kėlė pavojų jo veiklai.

(166) Atsižvelgdama į šios problemos pobūdį Komisija mano, kad taikant bet kurią kitą politikos priemonę oro uostas nebūtų galėjęs tęsti savo veiklos. Veiklos pagalba buvo tik tokio dydžio, kokio reikėjo veiklos nuostoliams padengti, ji neviršijo būtino minimumo, nes ja buvo dengiami tik faktiškai patirti nuostoliai. Taigi nuostolių kompensavimas neviršija minimumo, ir nesuteikiamas joks pelnas.

(167) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad priemonė buvo tinkama pageidaujamam bendros svarbos tikslui pasiekti.

Skatinamasis poveikis

(168) Anksčiau suteikta veiklos pagalba padėjo užtikrinti, kad oro uostas galėtų veikti. Be pagalbos, oro uostą būtų tekę uždaryti, taigi oro uostas nebūtų galėjęs gerinti vietos susisiekimo. Pagalbos suma buvo tik tokia, kokios reikėjo faktiniams veiklos nuostoliams padengti, nes ja kompensuoti tik nepadengti veiklos nuostoliai.

(169) Į tai atsižvelgdama, Komisija mano, kad pagalbos priemonė turėjo skatinamąjį poveikį.

Pagalbos proporcingumas (iki minimumo sumažinta pagalba)

(170) Veiklos pagalba turi neviršyti mažiausios remiamai veiklai vykdyti reikalingos sumos.

(171) Šiuo atveju pagalbos suma niekada nebuvo didesnė negu ta, kurios reikėjo nepadengtiems veiklos nuostoliams padengti. Todėl Komisija mano, kad veiklos pagalba buvo proporcinga ir neviršijo mažiausios remiamai veiklai vykdyti reikalingos sumos.

Netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai vengimas

(172) Komisija atkreipia dėmesį, kad Vesteroso oro uosto pasiekiamumo zonoje, kaip apibrėžta 2014 m. aviacijos gairių 25 punkto 12 papunktyje, yra tik vienas oro uostas. Dar yra Arlandos oro uostas, bet jis jau už pasiekiamumo zonos ribų.

(173) Tačiau šio oro uosto – Bromos – atžvilgiu Komisija pirmiausia atkreipia dėmesį, kad jis yra pačiame Vesteroso oro uosto pasiekiamumo zonos pakraštyje (59 minutės kelio automobiliu), dėl to greičiausiai sumažėja galimas neigiamas pagalbos poveikis.

(174) Be to, Komisija pažymi, kad Vesteroso ir Bromos oro uostų verslo modeliai gana skiriasi. Nagrinėjamuoju laikotarpiu Vesteroso oro uoste aiškiai vyravo pigių skrydžių bendrovės, nes buvo plėtojami ryšiai su *Ryanair*, o vidaus skrydžių buvo laipsniškai mažinama. O Bromos oro uoste buvo atvirkščiai – vyravo vidaus skrydžiai, aptarnaujantys centrinį Stokholmo regioną, tačiau buvo ir kelios tarptautinės paskirties vietos (pavyzdžiui, Briuselis, Helsinkis), į kurias skraidino tradiciniai oro vežėjai, o Bromos plėtra nagrinėjamuoju laikotarpiu (vertinant pagal keleivių skaičių) buvo labai intensyvi, t. y. nuo 981 256 keleivių 2000 m. iki 2 037 382 keleivių 2010 m. ([31]) Be to, kalbant apie Arlandos oro uostą, Komisija pažymi, kad jis nepatenka į tariamą Vesteroso oro uosto pasiekiamumo zoną, dėl to sumažėja galimas neigiamas pagalbos poveikis. Bet kuriuo atveju, kalbant apie Bromos oro uostą, toks neigiamas poveikis tampa dar mažiau tikėtinas dėl to, kad Arlandos oro uosto verslo modelis gerokai skiriasi nuo Vesteroso oro uosto. Iš tikrųjų, Arlandos oro uoste, pagrindiniame oro uoste sostinės regione, tradiciniai oro vežėjai vykdo daug vidaus ir tarptautinių skrydžių. Galiausiai, kadangi srautai Vesteroso oro uoste yra nedideli, vargiai tikėtina, kad pagalba galėjo turėti esminį poveikį Arlandos – didžiausio Švedijos oro uosto – veiklai ([32]).

(175) Todėl vargu, ar dėl pagalbos Vesteroso oro uostui būtų buvusi be reikalo dubliuojama oro uostų veikla ar nukreipiami srautai iš Bromos ar Arlandos oro uostų.

(176) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad nederamas neigiamas poveikis konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai yra ribotas.

Išvada

(177) Komisija mano, kad bendrovei VFAB 2003–2010 m. akcininkų įnašais suteikta veiklos pagalba (1 priemonė) yra suderinama su vidaus rinka.

7.2. 2 PRIEMONĖ. TARIAMAI SUMAŽINTA NUOMA, KURIĄ VFAB MOKĖJO BENDROVEI *VÄSTERÅS FLYGFASTIGHETER AB* UŽ NAUDOJIMĄSI ORO UOSTO INFRASTRUKTŪRA

(178) Sprendime pradėti tyrimą ([33]) Komisija nurodė, jog yra požymių, kad nuoma gali būti mažesnė už rinkos normą. Iš esmės buvo remtasi su tuo susijusiu teiginiu Vesteroso miesto vidaus dokumente. Taigi Komisija Švedijos valdžios institucijų paprašė pakomentuoti tuos požymius ir apskaičiuotą rinkos normą. Remdamasi turima informacija Komisija vis tiek laikėsi preliminarios nuomonės, kad dėl nuomos bendrovei VFAB suteiktas pranašumas.

(179) Švedija ir VFAB ginčijo, kad kuriuo nors metu nuo 2003 iki 2010 m. buvo nustatyta mažesnė negu rinkos lygio nuoma. Atsakydamos į sprendime pradėti tyrimą pateiktą prašymą paaiškinti jos tvirtino, kad sprendime pradėti tyrimą nurodytas Vesteroso miesto tarybos parengto dokumento teiginys, iš kurio galima suprasti, kad nuoma būtų mažesnė negu rinkos lygio, yra tik nepagrįstas teiginys, neparemtas jokiais skaičiais ar konkrečiais paaiškinimais. Todėl Švedija ir VFAB negali to iš esmės pakomentuoti. Užuot tai dariusios, jos tvirtina, kad bet koks rinkos dydžio nuomos vertinimas turėtų būti atliekamas atsižvelgiant į tai, kad pagal susijusius planavimo nuostatus sklypas gali būti naudojamas tik oro uosto veiklai, o dėl labai mažo veiklos pelningumo ši nuoma atitiktų rinkos normą. Be to, nuomos sutartyje nustatyta, kad nuoma turėtų būti koreguojama, jeigu būtų naujų investicijų.

([31]) Šaltinis – www.transportstyrelsen.se.
([32]) Pavyzdžiui, 2000 m. Arlandos oro uoste buvo 18 263 926 keleiviai, o 2010 m. – 16 948 127 (šaltinis – www.transportstyrelsen.se).
([33]) Žr. Sprendimo pradėti tyrimą 62 ir 62 punktus.

(180) Bet kuriuo atveju Švedija ir VFAB tvirtina, kad nuomą laisvai nustatė bendrovė VFAB, vadovaudamasi visiškai komerciniais sumetimais, ir kad Komisija neįrodė, jog sprendimas VFAB nustatyti nuomą būtų priskirtinas valstybei.

(181) Šiuo atžvilgiu Komisija atkreipia dėmesį į Švedijos ir VFAB argumentus, kad mažas (iš tikrųjų, neigiamas) oro uosto veiklos pelningumas turi įtakos nuomos, kurią galima nustatyti, dydžiui.

(182) Nė viena kita trečioji šalis nepateikė pastabų šiuo klausimu. Atliekant oficialų tyrimą nebuvo gauta jokios informacijos, kuria būtų galima pagrįsti, kad bendrovės VFAB mokama nuoma būtų mažesnė už nuomą, kurią panašiomis aplinkybėmis galėtų nustatyti privatus savininkas. Todėl sprendime pradėti tyrimą nurodytas teiginys nebuvo kaip nors geriau pagrįstas. Šiomis aplinkybėmis Komisija mano, kad jokie įrodymai nepatvirtina preliminarių požymių, kad bendrovei VFAB suteiktas pranašumas. Komisija negali daryti išvados, kad valstybės pagalba suteikta remiantis nepagrįstais tvirtinimais.

(183) Taigi Komisija mano, kad 2 priemonė, t. y. bendrovės VFAB bendrovei *Västerås Flygfastigheter AB* mokama nuoma už naudojimąsi oro uosto infrastruktūra, nėra valstybės pagalba.

7.3. 3 PRIEMONĖ. VEIKLOS PARAMA, 2001–2010 M. SUTEIKTA PAGAL VIETOS ORO UOSTŲ SCHEMĄ

(184) Švedijos valdžios institucijos pateikė aiškesnės informacijos apie nagrinėjamuoju laikotarpiu (2001–2010 m.) teiktą valstybės pagalbą pagal vietos oro uostų schemą. 2011 m. schema buvo dar kartą pakeista ([34]).

(185) Nors teisinis schemos pagrindas nagrinėjamuoju laikotarpiu šiek tiek keitėsi, esminės schemos ypatybės nepakito. Nuo 2007 m. paramos teisinis pagrindas yra Nuostatai (2006:1577) dėl veiklos paramos ne valstybei priklausantiems oro uostams. 2005 m. bendras paramos biudžetas buvo 103 mln. SEK, parama buvo suteikta 22 Švedijos oro uostams. Laikotarpiu, kai valstybė per bendrovę *LFH Holding* turėjo 40 proc. VFAB akcijų, veiklos parama buvo atitinkamai sumažinta 40 proc.

(186) Schemos tikslas buvo skatinti regioninę plėtrą ir gerinti susisiekimą regione, remiantis tuo, kad vyriausybė yra atsakinga apskritai už nacionalinį transporto tinklą ir konkrečiai už oro transporto infrastruktūrą.

(187) Pagalbos skyrimo kriterijus atitiko visi oro uostai, kuriuose oro eismas buvo reguliarus, nebuvo atsižvelgiama į jų nuosavybės formą (bet vertinant pagalbos poreikį turėtų būti atsižvelgiama į regioninės plėtros, matuojamos atstumu iki trijų didžiausių nacionalinių oro uostų, tikslus). Tačiau oro uostas nebeatitikdavo pagalbos skyrimo kriterijų, kai tik srautai jame tapdavo tokie (paprastai 300 000 keleivių per metus), kad būtų galimos geros pelningumo perspektyvos. Nuo 2007 m. sausio 1 d. schemos atrankos kriterijai tapo dar griežtesni, ir naudotis schema nebegalėjo oro uostai, iš kurių į Stokholmą viešuoju sausumos transportu buvo galima nuvykti per ne daugiau kaip dvi valandas.

(188) Kalbant apie pagalbos intensyvumą, pagalba konkrečiam oro uostui negalėjo būti didesnė negu oro uosto veiklos nuostoliai. Švedija dar paaiškino, kad iš pradžių buvo ketinta pagalbos lėšomis padengti vidutiniškai 75 proc. veiklos nuostolių, bet praktiškai tai retai viršydavo vidutiniškai 50 proc.

(189) Paskutiniai metai, kuriais pagalba pagal šią schemą buvo suteikta Vesteroso oro uostui, buvo 2006 m.

7.3.1. **Pagalbos buvimas**

(190) Švedija pripažįsta, kad ši schema yra valstybės pagalba. Kaip ir sprendime pradėti tyrimą, Komisija pažymi, kad pagalba atitinka SESV 107 straipsnio kriterijus.

(191) Schema aiškiai finansuojama iš valstybės išteklių, nes ji daugiausia finansuota iš bendrojo biudžeto ir mažiau iš ŠCAI, pagal įstatymus įsteigtos centrinės vyriausybinės agentūros, biudžeto. Pagalba taip pat priskirtina valstybei, nes schemą iš eilės finansavo ŠCAI (1999–2005 m.), Civilinės aviacijos institucija (2005–2010 m.) ir ją pakeitusi Švedijos transporto administracija (nuo 2010 m.). Jos visos yra valdžios institucijos, įsteigtos ir valdomos pagal įstatymus.

([34]) Šiame sprendime svarbu schema, galiojusi iki 2010 m.

(192) Schema aiškiai suteikiamas pranašumas pagalbos gavėjams, nes jiems nereikia padengti veiklos nuostolių, kuriuos kitokiu atveju jie turėtų padengti vykdydami ekonominę veiklą. Pagalbą, teikiamą dotacijomis, valstybė teikia nesitikėdama savo lėšų grąžos. Šis pranašumas yra atrankusis, nes suteikiamas tik oro uostams, nepriklausantiems centrinei valdžiai ir atitinkantiems pagalbos skyrimo kriterijus. Galiausiai pranašumas gali iškraipyti konkurenciją ir daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai, nes oro uostai Sąjungoje konkuruoja.

7.3.2. **Pagalbos teisėtumas**

(193) Remiantis SESV sutarties 108 straipsnio 3 dalimi, valstybės narės privalo pranešti apie visus ketinimus suteikti ar keisti pagalbą ir neįgyvendinti pasiūlytų priemonių tol, kol vykdant pranešimo procedūrą nepriimamas galutinis sprendimas.

(194) Kadangi lėšos jau buvo suteiktos, Komisija mano, kad Švedija nepaisė SESV 108 straipsnio 3 dalyje nustatyto draudimo. Todėl schema yra neteisėta, nes Komisijai apie ją nebuvo pranešta.

7.3.3. **Pagalbos suderinamumas**

(195) Kaip paaiškinta 137–141 konstatuojamosiose dalyse, 2014 m. aviacijos gairės taikomos dar neišspręstoms byloms, susijusioms su neteisėta veiklos pagalba oro uostams, suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d.

(196) Remiantis gairių principais, schema yra veiklos pagalba, nes jos paskirtis buvo būtent užpildyti oro uostų veiklos išlaidų finansavimo spragą, t. y. panaikinti oro uosto pajamų ir veiklos išlaidų skirtumą ([35]).

(197) Schema, kurią apima šis oficialus tyrimas, taip pat buvo įgyvendinta iki 2014 m. balandžio 4 d.

(198) Todėl Komisija 3 priemonės suderinamumą vertins pagal 2014 m. aviacijos gairių suderinamumo nuostatas, taikomas veiklos pagalbai, kaip išsamiai paaiškinta 147–154 konstatuojamosiose dalyse.

7.3.3.1. *Indėlis siekiant aiškiai apibrėžto bendros svarbos tikslo*

(199) Schemos tikslas buvo skatinti regioninę plėtrą ir gerinti susisiekimą regione, remiantis tuo, kad vyriausybė yra atsakinga apskritai už nacionalinį transporto tinklą ir konkrečiai už oro transporto infrastruktūrą.

(200) Taikant schemą buvo iki minimumo apribota dubliavimo rizika, nes pagalba buvo skiriama nedideliems oro uostams regionuose, kuriuose buvo prastas susisiekimas. Be to, buvo aiškiai nustatyta, kad schema negali naudotis oro uostai, esantys arti šalies didžiausių oro uostų (Arlandos, Landveterio ir Sturupo).

(201) Retais atvejais, kai pagalbą gavo du oro uostai, esantys galbūt arčiau negu gairių 136 punkte nurodytas atstumas, dubliavimo rizika taip pat buvo mažesnė dėl šalies dydžio, nedidelio gyventojų skaičiaus ir dažnai sudėtingų vairavimo sąlygų. Todėl Komisija daro išvadą, kad schema buvo siekiama konkretaus bendros svarbos tikslo.

7.3.3.2. *Valstybės kišimosi būtinybė*

(202) Kaip aiškinta šiame sprendime, oro uostai nebeatitikdavo schemos kriterijų, kai atsirasdavo pagrįstų perspektyvų pasiekti pelningumą, paprastai galimą, kai keleivių per metus būna 300 000. Tai konservatyvusis vertinimas, užtikrinantis, kad pagalba būtų teikiama tik tada, kai reikia valstybės kišimosi, kad būtų užtikrintas oro uosto veikimas.

(203) Iš tikrųjų, Komisija mano, kad dabartinėmis rinkos sąlygomis oro uostai, kurių metinis keleivių srautas yra iki 200 000 keleivių, gali būti nepajėgūs padengti didelės dalies savo veiklos išlaidų, o oro uostai, kurių metinis keleivių srautas yra nuo 200 000 iki 700 000 keleivių, gali būti nepajėgūs padengti nemažos dalies savo veiklos išlaidų.

(204) Taikydama šias kategorijas oro uostams, kuriems taikoma ši schema, Komisija atkreipia dėmesį į štai ką.

([35]) Kaip apibrėžta gairių 21 punkte.

(205) Didžioji dauguma 3 priemone pasinaudojusių oro uostų yra labai maži. Iš tikrųjų, iš 29 pagalbą 1999–2007 m. gavusių oro uostų 24 oro uostuose didžiausias keleivių skaičius per metus buvo mažesnis nei 200 000. Iš jų, 21 oro uoste keleivių buvo mažiau nei 100 000 per metus, o 16 oro uostų – mažiau nei 50 000.

(206) Tik trijuose oro uostuose (Kristianstado, Vesteroso ir Vekšės) buvo daugiau nei 200 000 keleivių (tai didžiausias skaičius per laikotarpį), bet vis tiek mažiau nei 300 000 keleivių (mažiausias skaičius per laikotarpį buvo atitinkamai 62 639, 107 565 ir 154 755). Kaip minėta, po 2006 m. Vesteroso oro uostas nebegavo pagalbos pagal 3 priemonę.

(207) Iš likusių dviejų oro uostų didžiausias tuo laikotarpiu buvo Skavstos oro uostas (didžiausias keleivių skaičius – 1 994 512, mažiausias – 240 233). Tačiau tas oro uostas nebegavo pagalbos po 2004 m., t. y. metų, kuriais pirmą kartą viršytas 1 000 000 keleivių skaičius ([36]). Geteborgo oro uostas (didžiausias keleivių skaičius – 743 892, mažiausias – 2 972) pagalbą gavo tik 2003 m. (304 095 keleiviai) ir 2004 m. (433 935 keleiviai) ([37]).

(208) Tuo remdamasi, Komisija mano, kad pagalba pagal vietos oro uostų schemą buvo teikiama tada, kai jos reikėjo norint pasiekti bendros svarbos tikslą.

7.3.3.3. *Tinkamumas (gairių 120 punktas)*

(209) Veiklos pagalba yra tinkama priemonė oro uostų, kuriems taikoma schema, t. y. kurie negali finansuoti savo veiklos, problemoms spręsti.

7.3.3.4. *Skatinamasis poveikis (gairių 124 punktas)*

(210) Kaip minėta šiame sprendime, atsižvelgiant į srautų dydį ir schemos atrankos kriterijus, vargiai tikėtina, kad oro uostai, kuriems taikoma schema, negalėtų patys finansuoti savo veiklos ir taip be pagalbos išlaikyti pageidaujamą veiklos lygį. Todėl schema turi skatinamąjį poveikį.

7.3.3.5. *Proporcingumas (gairių 125 punktas)*

(211) Pagalba buvo apribota iki būtino minimumo, nes niekada nebuvo didesnė negu reikėjo veiklos finansavimo spragai užpildyti (vidutiniškai retai viršydavo 75 proc. tos spragos).

7.3.3.6. *Nederamų konkurencijos iškraipymų prevencija (gairių 131 punktas)*

(212) Oro uostai, kuriems taikoma 3 priemonė, paprastai yra maži arba labai maži, jie paplitę po visą šalį ir, Europos standartais, jų pasiekiamumo zona – didelė.

(213) Kaip minėta šiame sprendime, laikantis schemos principų schema nebuvo taikoma oro uostams, esantiems arti šalies didžiausių oro uostų (Arlandos Stokholme, Landveterio Geteborge ir Skurupo arti Malmės), taigi buvo sumažinta dubliavimo galimybė.

(214) Nors keli oro uostai, kuriems taikoma schema, gali būti arčiau negu 136 punkte nurodytas atstumas, Komisija primena, kad šie oro uostai yra labai maži, todėl konkurencijos iškraipymas greičiausiai yra labai ribotas.

7.3.4. **Išvada**

(215) Dėl šiame sprendime nurodytų priežasčių Komisija mano, kad pagalba, teikta 2000–2010 m. pagal vietos oro uostų schemą, buvo suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

7.4. TARIAMA PAGALBA BENDROVĖMS *RYANAIR* IR AMS

7.4.1. **Pagalbos buvimas**

7.4.1.1. *Ekonominė veikla ir įmonės sąvoka*

(216) Teikdami oro susisiekimo paslaugas, oro vežėjai vykdo ekonominę veiklą, todėl jie yra įmonės, kaip nustatyta SESV 107 straipsnio 1 dalyje. Atitinkamai turi būti vertinama, ar nagrinėjamaisiais oro vežėjų ir oro uosto susitarimais, jeigu jie būtų priskirti valstybei ir susiję su valstybės išteklių perdavimu, oro vežėjams suteiktas ekonominis pranašumas.

([36]) Skavstos oro uoste keleivių skaičius padidėjo nuo 980 000 2003 m. iki 1 350 000 2004 m. Šaltinis – Skavstos oro uosto interneto svetainė, http://www.skavsta.se/bulletin/3/kort-om-skavsta-passagerare.asp.

([37]) Keleivių skaičius 2003 ir 2004 m., duomenys iš http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Statistik_och_analys/pass2004.pdf.

7.4.1.2. *Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei*

(217) Teisingumo Teismas jau minėtame sprendime *Stardust Marine* nustatė, kad pagal privatinę teisę įsteigtos įmonės, kurios didžioji dalis akcijų priklauso valstybei, ištekliai yra valstybės ištekliai.

(218) Kalbant apie priskirtinumą, sprendime *Stardust Marine* Teisingumo Teismas nustatė, kad to, jog valstybė arba valstybės subjektas yra vienintelis arba didžiausias įmonės akcininkas, nepakanka padaryti išvadai, kad tos įmonės perduodami ištekliai yra priskirtini jos viešiesiems akcininkams. Pasak Teisingumo Teismo, net jeigu valstybė galėjo kontroliuoti valstybinę įmonę ir daryti lemiamą įtaką jos veiklai, konkrečiu atveju negalima savaime daryti prielaidos, kad ji iš tikrųjų įmonę kontroliavo, nes pagal valstybės suteiktą savarankiškumo lygį valstybinė įmonė gali būti daugiau ar mažiau nepriklausoma.

(219) Pasak Teisingumo Teismo, požymiai, kuriais remiantis galima daryti išvadą dėl priskirtinumo, yra šie:

a) tai, kad vertinama įmonė negalėjo priimti ginčijamo sprendimo neatsižvelgdama į valdžios institucijų reikalavimus;

b) tai, kad įmonė turėjo atsižvelgti į centrinės valdžios įstaigos parengtas direktyvas;

c) valstybinės įmonės integravimas į viešojo administravimo struktūras;

d) valstybinės įmonės veiklos pobūdis ir tai, ar tokia veikla rinkoje vykdoma įprastomis konkurencijos su privačiais veiklos vykdytojais sąlygomis;

e) teisinis įmonės statusas;

f) valdžios institucijų vykdomos įmonės valdymo priežiūros intensyvumas;

g) bet kokie kiti rodikliai, kurie konkrečiu atveju parodo, ar valdžios institucijos dalyvavo tvirtinant priemonę, arba mažą tikimybę, kad jos nedalyvavo, taip pat atsižvelgiant į priemonės apimtį, jos turinį ar suteikimo sąlygas.

7.4.1.3. *Valstybiniai ištekliai*

(220) Per visą laikotarpį, kurį aprėpia šis sprendimas, VFAB 100 proc. priklausė valstybei – vien Vesteroso miestui arba Vesteroso miestui ir ŠCAI patronuojamai bendrovei *LFV Holding*, kuri yra viešojo sektoriaus subjektas. Galima manyti, kad valstybė, būdama vienintelė VFAB akcininkė ir skirdama direktorių valdybą, bendrovei VFAB daro visišką įtaką ir kontroliuoja jos išteklius. Taigi bet koks iš VFAB išteklių suteiktas pranašumas yra suteiktas iš valstybės išteklių.

7.4.1.4. *Priskirtinumas*

(221) Komisija pirmiausia pažymi, kad, remiantis VFAB įstatais, įmonės paskirtis yra tenkinti regiono oro susisiekimo poreikius laikantis viešosios teisės principų, taikomų vietos administracijos veiklai. Taigi bendroji bendrovės paskirtis yra susijusi su visuotinės svarbos tikslais, o valdžios institucijos paprastai tokių tikslų ir siekia, ir su konkrečiomis teisinėmis nuostatomis, taikomomis vietos administracijai. Be to, VFAB valdybą skiria būtent Vesteroso miestas (kartu su *LFV Holding*, kai ši buvo akcininkė) ([38]).

(222) Dar daugiau, sprendimą įgalioti VFAB vykdomąjį direktorių sudaryti pirminį 2001 m. susitarimą su *Ryanair* priėmė valdyba, kurią sudarė Vesteroso miesto paskirti paprasti nariai ([39]).

(223) Įstatuose taip pat reikalaujama, kad įmonė visus svarbius veiklos sprendimus pateiktų miesto tarybai, kad ši galėtų su jais susipažinti.

(224) Iš atliekant oficialų tyrimą pateiktų dokumentų matyti, kad Vesteroso miestas tiesiogiai dalyvavo priimant svarbius komercinius sprendimus. Taigi iš įrodymų matyti, kad 2006 m., kai išlaidų dengimo susitarimas su *LFV Holding* turėjo baigtis, miesto taryba diskutavo dėl būsimos komercinės VFAB strategijos ir priėmė aiškų

([38]) Žr., pavyzdžiui, http://www.Västerås .se/politikdemokrati/stadensorganisation/bolag/Sidor/bolag.aspx.
([39]) 2000 m. spalio 18 d. VFAB direktorių valdybos posėdžio protokolas.

sprendimą dėl komercinės strategijos, kurios įmonė turėjo laikytis iki 2011 m. Taigi valdžios institucija tiesiogiai dalyvavo rengiant oro uostą valdančios įmonės komercinę strategiją, todėl turi būti laikoma, kad dalyvavo įmonei priimant sprendimus, susijusius su tos strategijos įgyvendinimu.

(225) Remiantis šia informacija, valstybė turi būti laikoma dalyvaujančia priimant komercinius VFAB – bendrovės, kuri negali rengti savo rinkos strategijos nepaisydama valdžios institucijų oficialių arba neoficialių direktyvų – sprendimus. Vadinasi, Komisija, atkreipdama dėmesį į tai, kad Švedija neginčijo priskirtinumo, mano, kad VFAB komerciniai susitarimai su *Ryanair* ir AMS pagal 4 ir 5 priemones yra priskirtini valstybei.

7.4.1.5. *Ekonominis pranašumas*

(226) Norint įvertinti, ar valstybei priklausančio oro uosto ir oro vežėjo susitarimu pastarajam suteikiamas ekonominis pranašumas, reikia vertinti, ar šis susitarimas atitiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą. Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą taikant oro uosto ir oro vežėjo susitarimui reikia vertinti, ar susitarimo sudarymo dieną apdairus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas būtų tikėjęsis, kad dėl šio susitarimo jis gaus didesnį pelną, negu būtų gavęs kitokiu atveju. Šį didesnį pelną reikėtų vertinti pagal papildomų pajamų, kurių tikimasi dėl susitarimo (t. y. pajamų, kurios būtų gautos, jeigu susitarimas būtų sudarytas, ir pajamų, kurios būtų gautos, jeigu susitarimo nebūtų, skirtumas), ir papildomų išlaidų, kurias tikimasi patirti dėl susitarimo (t. y. išlaidų, kurios būtų patirtos, jeigu susitarimas būtų sudarytas, ir išlaidų, kurios būtų patirtos, jeigu susitarimas nebūtų sudarytas, skirtumas), skirtumą, o gauti grynųjų pinigų srautai diskontuojami taikant atitinkamą diskonto normą. Vertindama oro uosto ir oro vežėjo susitarimus Komisija taip pat atsižvelgs į tai, kokiu mastu vertinami susitarimai gali būti laikomi įgyvendinančiais bendrą oro uosto strategiją, kuri turėtų padėti užtikrinti oro uosto pelningumą bent ilguoju laikotarpiu (gairių 66 punktas).

(227) Atliekant šį vertinimą, būtina atsižvelgti į visas tinkamas su sandoriu susijusias papildomas pajamas ir išlaidas. Įvairūs elementai (sumažinti oro uosto mokesčiai, rinkodaros dotacijos, kitos finansinės paskatos) negali būti vertinami atskirai. Iš tikrųjų, kaip teigiama sprendime *Charleroi*: „<…> taikant privataus investuotojo kriterijų svarbu įvertinti visą komercinį sandorį, siekiant patikrinti, ar valstybės subjektas ir jo kontroliuojamas subjektas kartu veikė kaip protingi rinkos ekonomikos subjektai. Komisija, vertindama ginčijamas priemones, privalo atsižvelgti į visas reikšmingas aplinkybes ir jų kontekstą <…>“.

(228) Į tikėtinas papildomas pajamas turi būti visų pirma įtrauktos pajamos iš oro uosto mokesčių, atsižvelgiant į nuolaidas, taip pat į srautus, kuriuos tikimasi užtikrinti susitarimu, taip pat su oro susisiekimu nesusijusios pajamos, kurių tikimasi gauti dėl papildomų srautų. Į tikėtinas papildomas išlaidas turi būti visų pirma įtrauktos visos papildomos veiklos išlaidos ir investicinės sąnaudos, kurių nebūtų patirta, jeigu nebūtų susitarimo, taip pat išlaidos dėl rinkodaros dotacijų ir kitų finansinių paskatų.

(229) Komisija šiomis aplinkybėmis taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad kainų diferenciacija (įskaitant rinkodaros paramą ir kitas paskatas) yra įprasta verslo praktika. Tačiau tokios diferencijuotos kainodaros politika turėtų būti komerciniu požiūriu pagrįsta.

Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo taikymas nagrinėjamiesiems susitarimams, visų pirma su Ryanair

(230) Šiuo atveju taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, pirmiausia reikia vertinti šiuos klausimus:

a) taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, rinkodaros susitarimą ir susitarimus dėl oro uosto mokesčių reikėtų svarstyti kartu ar, kaip tvirtino *Ryanair* ir AMS, atskirai?

b) Ar, taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, susitarimus, kurių atžvilgiu atliekamas oficialus tyrimas, reikia lyginti su oro uosto mokesčiais, taikomais kituose oro uostuose?

(231) Komisija pirmiausia nagrinės šiuos du klausimus, o tada 4 ir 5 priemonėms taikys rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą.

Bendras rinkodaros susitarimų ir susitarimų dėl oro uosto mokesčių vertinimas

(232) Komisija mano, kad abiejų rūšių priemonės, kurių atžvilgiu šiuo atveju atliekamas oficialus tyrimas, būtent susitarimas dėl oro uosto paslaugų ir rinkodaros susitarimai, turi būti vertinamos kaip viena priemonė. Tai taikoma VFAB ir *Ryanair* sudarytam susitarimui dėl oro uosto paslaugų ir VFAB ir *Ryanair*, taip pat VFAB ir AMS sudarytiems rinkodaros susitarimams. *Ryanair* neginčija, kad tiesiogiai *Ryanair* ir VFAB sudarytas rinkodaros susitarimas turi būti vertinamas kartu su susitarimu dėl oro uosto mokesčių. Iš tikrųjų, šiais dviem susitarimais kartu reglamentuojami komerciniai VFAB ir *Ryanair* ryšiai. Komisijos nuomone, dėl toliau išdėstytų priežasčių tas pat taikoma ir rinkodaros susitarimui su AMS.

(233) Yra keli požymiai, rodantys, kad šiuos susitarimus reikia vertinti kaip vieną priemonę, nes jie sudaryti vykdant tą patį sandorį.

(234) Pirmiausia, AMS yra bendrovės *Ryanair* 100 proc. patronuojamoji bendrovė. Rinkodaros susitarimą AMS vardu pasirašė Edwardas Wilsonas, tuo metu buvęs AMS direktoriumi ir kartu *Ryanair* direktoriumi. Taikant valstybės pagalbos taisykles, AMS ir *Ryanair* laikomos viena įmone, nes AMS, kontroliuojama bendrovės *Ryanair* ir paisanti šios interesų, veikia kaip tarpininkė. Vertinant šiuos susitarimus, tai taip pat galima numanyti ir iš fakto, kad rinkodaros susitarimo preambulėje nustatyta, kad „<…> www.ryanair.com, Airijos pigių skrydžių bendrovės *Ryanair* interneto svetainė“.

(235) Be to, aišku, kad šie rinkodaros susitarimai, nors formaliai sudaryti VFAB ir AMS, yra papildomi 2005 m. susitarimo, t. y. VFAB ir *Ryanair* 2005 m. sausio 31 d. susitarimo dėl oro uosto mokesčių, raštai. Iš to aiškiai matyti, kad abi šalys neatsiejo susitarimų dėl oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų susitarimo ir laikė juos vieno komercinio susitarimo dalimi (Komisija taip pat atkreipia dėmesį, kad, nors du papildomus rugpjūčio 1 d. raštus oficialiai sudarė VFAB ir AMS, jie vis tiek pasirašyti *Ryanair Ltd*. vardu).

(236) Antra, 2010 m. rinkodaros susitarimo su AMS pirmajame skirsnyje „Susitarimo paskirtis“ nurodyta, kad susitarimas yra „[…]“. Ši formuluotė nedviprasmiškai rodo tiesioginį paslaugų susitarimo ir šio rinkodaros susitarimo ryšį, nes vienas nebūtų buvęs sudarytas be kito. Rinkodaros susitarimas sudarytas dėl to, kad sudarytas susitarimas dėl oro uosto paslaugų ir dėl to, kad *Ryanair* teikia paslaugas. Iš tikrųjų, preambulėje taip pat teigiama, kad VFAB ketina *Ryanair* keleiviams reklamuoti turizmo ir verslo galimybes regione.

(237) Trečia, rinkodaros susitarimo preambulėje teigiama, kad VFAB nusprendė „tarptautiniams oro keleiviams aktyviai reklamuoti Vestmanlandą ir Vesterosą kaip atostogų vietą, taip pat kaip patrauklų verslo centrą“. Tai rodo, kad rinkodaros susitarimas buvo sudarytas pirmiausia ir konkrečiai siekiant galimiems *Ryanair* klientams reklamuoti būtent Vesteroso oro uostą (ir aplinkinę vietovę Vestmanlandą).

(238) Apibendrinant, VFAB ir AMS sudarytas rinkos paslaugų susitarimas yra nedalomai susijęs su *Ryanair* ir VFAB pasirašytais susitarimais dėl oro uosto paslaugų. Iš pirmiau aprašytų aplinkybių matyti, kad rinkodaros susitarimai nebūtų buvę sudaryti be susitarimų dėl oro uosto paslaugų. Iš tikrųjų, rinkodaros susitarime aiškiai nurodyta, kad jis pagrįstas *Ryanair* maršrutu Vesterosas–Londonas, ir jame iš esmės numatytos rinkodaros paslaugos, kuriomis siekiama reklamuoti tą maršrutą.

(239) Dėl šių priežasčių Komisija mano, kad, siekiant nustatyti, ar susitarimai yra valstybės pagalbos priemonės, VFAB ir *Ryanair* sudarytus susitarimus dėl oro uosto paslaugų ir 2010 m. rugpjūčio 1 ir 17 d. rinkodaros susitarimą dera vertinti kartu.

Vesteroso oro uosto ir kitų Europos oro uostų galimybių lyginimas

(240) Švedija ir *Ryanair* tvirtino, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo vertinimas turėtų būti atliekamas lyginant VFAB ir *Ryanair* bei AMS pasirašytų komercinių susitarimų sąlygas su panašių kituose oro uostuose sudarytų susitarimų sąlygomis.

(241) Pagal naujas rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo taikymo gaires, į pagalbą konkretaus oro uosto paslaugomis besinaudojančiam oro vežėjui gali būti iš principo neatsižvelgiama, jeigu oro uosto paslaugų kaina atitinka rinkos kainą arba atliekant *ex ante* analizę galima įrodyti, kad oro uosto ir oro vežėjo susitarimas lems teigiamą papildomą oro uosto pelno padidėjimą. Tačiau, kalbant apie pirmąjį būdą (lyginimą su rinkos kaina), Komisija abejoja, kad šiuo metu būtų galima nustatyti tinkamą lyginamąjį kriterijų, pagal kurį būtų nustatyta tikra oro uostų teikiamų paslaugų rinkos kaina. Todėl Komisija mano, kad *ex ante* laipsniško pelningumo analizė yra tinkamiausias kriterijus vertinant oro uostų ir pavienių oro vežėjų susitarimus.

(242) Reikėtų atkreipti dėmesį, kad apskritai taikyti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, remiantis vidutine kaina kitose panašiose rinkose, gali būti naudinga, jeigu tokią kainą galima pagrįstai nustatyti ar gauti iš kitų rinkos rodiklių. Tačiau šis metodas nėra toks tinkamas vertinant oro uosto paslaugas, nes oro uostų išlaidų ir pajamų struktūra paprastai gerokai skiriasi. Taip yra dėl to, kad išlaidos ir pajamos priklauso nuo to, kiek išplėtotas oro uostas, oro uostu besinaudojančių oro vežėjų skaičiaus, oro uosto pajėgumo vertinant pagal keleivių srautus, infrastruktūros būklės ir susijusių investicijų, reguliavimo sistemos (ji gali skirtis valstybėse narėse), taip pat bet kokių skolų ar įsipareigojimų, kuriuos oro uostas yra anksčiau prisiėmęs.

(243) Be to, kaip galima matyti šiuo atveju, oro uostų ir oro vežėjų komercinė praktika ne visada būna grindžiama tik skelbiamu mokesčių sąrašu. Veikiau, šie komerciniai ryšiai būna labai skirtingi. Tai apima dalijimąsi rizika, susijusia su keleivių srautais ir bet kokia susijusia komercine ir finansine atsakomybe, standartines paskatų schemas ir rizikos pasiskirstymo pokyčius per susitarimų galiojimo laikotarpį. Vadinasi, vieno sandorio iš tikrųjų negalima palyginti su kitu remiantis apyvartos kaina arba vienam keleiviui tenkančia kaina.

(244) Galiausiai, darant prielaidą, kad, remiantis tinkama lyginamąja analize, būtų galima nustatyti, kad su įvairiais sandoriais, kurių atžvilgiu atliekamas šis vertinimas, susijusios kainos yra lygios rinkos kainoms arba didesnės už rinkos kainas, nustatytas remiantis lyginamąja sandorių imtimi, Komisija vis tiek iš to negalėtų padaryti išvados, kad šie sandoriai atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų, jeigu paaiškėtų, kad, kai sandoriai buvo sudaryti, oro uostą valdanti įmonė tikėjosi, kad dėl jų papildomos išlaidos bus didesnės negu papildomos pajamos. Taigi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas neturės paskatų siūlyti prekes ar paslaugas lyginamąja rinkos kaina, jeigu dėl to jis patirtų papildomų nuostolių.

(245) Tokiomis aplinkybėmis Komisija mano, kad, atsižvelgiant į visą jos turimą informaciją, laipsniško pelningumo *ex ante* analizė yra geriausias būdas vertinti, ar dėl VFAB ir *Ryanair* komercinių ryšių bendrovei *Ryanair* buvo suteiktas pranašumas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

7.4.1.6. *Papildomų išlaidų ir pajamų vertinimas*

(246) Siekiant įvertinti, ar oro uosto ir oro vežėjo sudarytas susitarimas atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų, turėtų būti atsižvelgta į numatomas su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pajamas iš oro vežėjo veiklos, kartu su oro uosto mokesčiais (be mokesčių atskaitos, rinkodaros paramos ar paskatų schemų). Analogiškai – reikia atsižvelgti į visas numatomas papildomas oro uosto išlaidas, susijusias su oro vežėjo veikla oro uoste. Tokios papildomos išlaidos gali apimti visų kategorijų išlaidas ar investicijas, pavyzdžiui, papildomas personalo, įrangos ir investicines išlaidas, susijusias su oro vežėjo veikla oro uoste. Pavyzdžiui, jeigu oro uostui reikia išplėsti esamą arba pastatyti naują terminalą ar kitą infrastruktūros objektą tam, kad pirmiausia būtų patenkinti konkretaus oro vežėjo poreikiai, į tokias išlaidas turėtų būti atsižvelgiama apskaičiuojant papildomas išlaidas. Tačiau, taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų, į išlaidas, kurias oro uostas vis tiek turėtų patirti net tuo atveju, jei nebūtų sudarytas susitarimas su oro vežėju, neturėtų būti atsižvelgiama.

(247) Be to, norint paneigti, kad dėl oro uostą valdančiai įmonei suteiktos suderinamos pagalbos įgyjamas pranašumas neperduodamas konkrečiai oro transporto bendrovei, oro uosto infrastruktūra turi galėti naudotis visi oro vežėjai, ji neturi būti skirta vienam konkrečiam oro vežėjui.

(248) Remdamasi tuo, Komisija vertins, ar VFAB ir *Ryanair* susitarimai, įskaitant rinkodaros susitarimus su AMS, lems teigiamą papildomą oro uosto pelno padidėjimą. Šis vertinimas turi būti atliekamas atsižvelgiant į oro uosto padėtį susitarimų su *Ryanair* sudarymo metu ir į tuo metu numatytą verslo plėtrą.

(249) 2001 m. Vesteroso oro uostas buvo labai mažai naudojamas. XX a. paskutinįjį dešimtmetį oro uostas taikė verslo modelį, pagal kurį tradiciniai oro vežėjai, iš esmės SAS, užtikrino reguliarius skrydžius šalies viduje ir į kelis užsienio miestus, daugiausia į Oslą ir Kopenhagą, ir tai buvo patrauklu verslo keleiviams iš Vesteroso regiono, kuriems svarbiausia buvo greitas susisiekimas, o kaina – palyginti nesvarbi. Pavyzdžiui, 1999 ir 2000 m. SAS 4 kartus per dieną skraidino į Kopenhagą, o *Skyways* – 3 kartus per dieną į Geteborgą, 3 kartus per dieną į Malmę ir 2 kartus per dieną į Kopenhagą.

(250) Šis verslo modelis ėmė nebepasiteisinti šio amžiaus pirmojo dešimtmečio pradžioje, kai įmonės ėmė daugiau dėmesio skirti išlaidoms, o šią padėtį dar pablogino po 2001 m. rugsėjo 11 d. teroristinių išpuolių sumažėjęs oro keleivių skaičius. Taigi SAS 2002 m. visiškai nutraukė skrydžius iš Vesteroso oro uosto, o 2004 m. iš Vesteroso oro uosto pasitraukė kelis SAS maršrutus perėmusi bendrovė *Skyways*. Nuo tada tradicinių oro vežėjų veikla Vesteroso oro uoste buvo labai ribota, kaip matyti iš 1 lentelės.

(251) Taigi 2001 m. Vesteroso oro uostui teko pripažinti, kad jo klientai tradiciniai oro vežėjai galvoja nutraukti savo veiklą oro uoste ir nebenori sudaryti jokių ilgalaikių susitarimų, dėl kurių oro uostas gautų stabilių ilgalaikių pajamų.

(252) 2001 m. Vesteroso oro uostas buvo labai menkai naudojamas. Apskaičiuotas turimas maksimalus pajėgumas buvo maždaug 950 000 išvykstančių keleivių per metus, o faktinis keleivių skaičius – 93 487, t. y. mažiau nei 10 proc.

(253) Kartu, oro uostas veikė patirdamas dideles fiksuotąsias išlaidas, o didžioji jų dalis, remiantis Švedijos pateiktais skaičiais, buvo priskirtina su oro vežėjų veikla oro uoste nesusijusiai veiklai, kuri 2000–2010 m. sudarė 72–92 proc. eismo oro uoste ([40]). Ir atvirkščiai, komercinių oro vežėjų veikla visada laipsniškai didino oro uosto pelningumą.

(254) Tuo metu buvo natūralu galvoti apie pigių skrydžių bendrovių veiklos plėtrą oro uoste. Remiantis Švedijos vyriausybės Įmonių ministerijos duomenimis, pateiktais 1999 m. ataskaitoje dėl Vesteroso oro uosto perspektyvų ([41]), buvo tikimasi, kad pigių skrydžių bendrovių rinkos dalis Europoje pagal keleivių skaičių padidės nuo 3 proc. iki 12 proc., ir buvo tikimasi, kad tokia raida būtų itin aktuali platesniame Stokholmo regione, kurio gyventojai labai dažnai keliauja. Iš tikrųjų, kiti oro uostai, pavyzdžiui, Skavstos, tuo metu atliko tokį pat vertinimą ir panašiai pakeitė savo verslo modelius.

(255) Tokiomis aplinkybėmis VFAB numatė sudaryti susitarimus su bendrove *Ryanair*, kuri, priešingai veiklą oro uoste mažinančiai SAS ir kitiems tradiciniams oro vežėjams, buvo pasirengusi užmegzti ilgalaikius sutartinius ryšius ir užtikrinti mažiausią keleivių skaičių, kuriam esant būtų didinamas laipsniškas oro uosto pelningumas. Komisija mano, kad privati oro uostą valdanti įmonė tokioje pat padėtyje būtų tikriausiai laikiusis tokios pat strategijos kaip VFAB, nes tai buvo vienintelė pagrįsta galimybė padidinti keleivių srautą oro uoste, taigi ir oro uosto pajamas.

(256) Šiuo atžvilgiu *Ryanair* pateikė ataskaitą, kurią parengti buvo pasamdyta konsultacinė įmonė *Oxera* ir kurioje *ex ante* vertinamas tikėtinas VFAB ir *Ryanair* susitarimų pelningumas.

(257) Ataskaitoje nagrinėjamas tikėtinas 2001, 2003 ir 2005 m. VFAB ir *Ryanair* susitarimų, taip pat VFAB ir AMS rinkodaros paslaugų susitarimo pelningumas. Tikėtinas pelningumas buvo vertintas pasirašant kiekvieną susitarimą, t. y. papildomos pajamos, kurių VFAB galėjo tikėtis dėl susitarimų (toliau – papildomos pajamos), buvo lyginamos su papildomomis išlaidomis, kurių VFAB galėjo tikėtis dėl susitarimų (toliau – papildomos išlaidos). Atliekant šį vertinimą taip pat atsižvelgiama į susitarimų dėl oro uosto paslaugų ir rinkodaros susitarimų pelningumo bendro vertinimo poveikį, ir tai dėl 232–239 konstatuojamosiose dalyse išdėstytų priežasčių Komisija laiko tinkamu būdu.

(258) *Oxera* vertinimas grindžiamas dokumentais ir duomenimis, kurie buvo turėti derybų dėl susitarimų metu, taip pat naudojami laikotarpių iki kiekvieno susitarimo duomenys, kad pasirašymo metu būtų galima daryti prielaidas dėl pagrįstų lūkesčių. Analizė grindžiama kelių parametrų prognozėmis: bendro keleivių srauto Vesteroso oro uoste

([40]) Vertinama pagal skrydžius į oro uostą, VFAB pateikti *Transportstyrelsen* duomenys.
([41]) *Luftfartsverket Km/DL 69.245*, 2000 m. sausio 15 d.

(remiantis iki pasirašant kiekvieną susitarimą buvusiu viso srauto dydžiu, padidintu dėl tariamo Europos oro eismo srautų didėjimo), *Ryanair* keleivių srauto (remiantis *Ryanair* veiklos rezultatų duomenimis iki pasirašant kiekvieną susitarimą), su oro susisiekimu susijusios veiklos pajamų (remiantis mokesčiais, dėl kurių susitarta susitarimuose, ir tikėtinomis keleivių skaičiaus prognozėmis), su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pajamų (prognozės, pagrįstos veiklos rezultatų duomenimis iki pasirašant kiekvieną susitarimą), papildomų veiklos išlaidų (remiantis VFAB *ex ante* sąmatomis), papildomų rinkodaros išlaidų ir investicinių sąnaudų (tiek, kiek tikėtasi, kad pastarosios bus grąžintos su oro vežėjais pasirašius komercinius susitarimus). Siekdama patikrinti šių *ex ante* prielaidų tvirtumą VFAB pateikė 2000–2010 m. su oro susisiekimu susijusios veiklos pajamų, su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pajamų, veiklos išlaidų ir kapitalo išlaidų duomenis.

(259) Siekiant suvokti, kokį poveikį susitarimų pelningumui turės tam tikri neigiami veiksniai, įvairiais būdais buvo tikrintas prognozių jautrumas. Buvo tikrinamas pagrindinio atvejo, t. y. 258 konstatuojamojoje dalyje nurodytomis prielaidomis pagrįsto scenarijaus, jautrumas šiems veiksniams: i) skaičiuojant grynąją dabartinę vertę taikomai 10 proc. diskonto normai, užuot taikius Komisijos orientacinių normų pranešime nustatytas orientacines normas; ii) keleivių srautui (bendrovės *Ryanair* ir oro uoste), pagrįstam faktiniais veiklos rezultatais, o ne *ex ante* prielaidomis; ii) papildomoms veiklos išlaidoms, apskaičiuotoms taikant regresijos modelį, kai įverčiai tikrinami ir koreguojami pagal faktinį keleivių skaičiaus pokyčių poveikį oro uosto veiklos išlaidoms.

(260) Vertinimo rezultatas – susitarimų sudarymo metu manyta, kad visi susitarimai bus pelningi. Iš tikrųjų, net ir esant nepalankiausių sąlygų scenarijams (t. y. tikrinant jautrumą), kiekvieno susitarimo grynoji dabartinė vertė buvo teigiama. Taigi, esant nepalankiausiam scenarijui, 2001 m. susitarimo grynoji dabartinė vertė buvo 5,8 mln. SEK, 2003 m. susitarimo – 8,7 mln. SEK, 2005 m. susitarimo (su 2008 m. rinkodaros susitarimu) – 15,87 mln. SEK, o 2010 m. rinkodaros susitarimo – 9,9 mln. SEK. Atlikus bendrą visų susitarimų grynosios dabartinės vertės vertinimą (patikrinimą), matyti, kad grynoji dabartinė vertė būtų 22,2 mln. SEK esant pagrindiniam scenarijui ir 13,7 mln. SEK esant nepalankiausiam scenarijui.

(261) Todėl vertinimo išvada tokia – remiantis *ex ante* analize tikėtinas įvairių susitarimų, kuriuos apima šis tyrimas, pelningumas buvo teigiamas net darant konservatyviąsias prielaidas.

(262) Komisija mano, kad šis vertinimas, kurio nepaneigia jokie atliekant oficialų tyrimą pateikti įrodymai, yra patikimas ir juo pagrindžiama išvada, kad panašiomis aplinkybėmis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas greičiausiai būtų sudaręs panašius susitarimus.

(263) Be to, Komisija pažymi, kad Švedija pateikė išsamią finansinę *ex post* informaciją, iš kurios *inter alia* matyti *Ryanair* ir visų kitų Vesteroso oro uoste skrydžius vykdančių oro vežėjų papildomos išlaidos ir pajamos laikotarpiu, kurį apima oficialus tyrimas. Ši informacija apibendrinta 6 lentelėje (joje visos rinkodaros susitarimų su *Ryanair* ir AMS išlaidos priskirtos *Ryanair* veiklos išlaidoms). Komisija atkreipia dėmesį, kad šiais duomenimis, nors jie ir pagrįsti *ex post* duomenimis, patvirtinamas *ex ante* vertinimas, kad sandoriai su *Ryanair* padidintų Vesteroso oro uosto pelningumą.

6 lentelė

Papildomos oro vežėjų išlaidos ir pajamos Vesteroso oro uoste (visos sumos nurodytos EUR)

Metai	Bendros kiekvieno oro vežėjo pajamos (susijusios ir nesusijusios su oro susisiekimu)			Konkrečių oro vežėjų veiklos išlaidos [1]			Laipsniškas pelningumas	
	Oro vežėjas A SAS	Oro vežėjas B Ryanair	Oro vežėjas C Kita	Oro vežėjas A SAS	Oro vežėjas B Ryanair	Oro vežėjas C Kita	Ryanair	Visi oro vežėjai
2001 m.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2002 m.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Metai	Bendros kiekvieno oro vežėjo pajamos (susijusios ir nesusijusios su oro susisiekimu)			Konkrečių oro vežėjų veiklos išlaidos (1)			Laipsniškas pelningumas	
	Oro vežėjas A SAS	Oro vežėjas B Ryanair	Oro vežėjas C Kita	Oro vežėjas A SAS	Oro vežėjas B Ryanair	Oro vežėjas C Kita	Ryanair	Visi oro vežėjai
2003 m.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2004 m.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2005 m.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2006 m.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2007 m.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2008 m.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2009 m.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2010 m.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(1) Visos išlaidos, sumokėtos pagal rinkodaros susitarimus su *Ryanair* ir AMS, priskirtos *Ryanair* veiklos išlaidoms.

(264) Kalbant apie *ex ante* prielaidą tuo metu, kai buvo sudaryti VFAB ir *Ryanair* susitarimai, Švedija paaiškino, kad šiomis aplinkybėmis, nors nebuvo oficialaus ir visaverčio verslo plano, VFAB buvo aišku, kad susitarimai lems teigiamą papildomą oro uosto pelno padidėjimą. Kadangi oro uostas buvo nepakankamai naudojamas, iš tikrųjų buvo galima tikėtis, kad papildomos išlaidos dėl *Ryanair* veiklos galėtų būti palyginti ribotos.

(265) Pasak Švedijos, *ex ante* buvo tikimasi, kad oro uosto mokesčiai, dėl kurių susitarta 2001 m. susitarimu, ir su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pajamos padengs papildomas išlaidas, atsirandančias dėl susitarimo, ir kad VFAB per metus gaus […] SEK pelną.

(266) 2003 m. susitarimo pasirašymo metu VFAB galėjo remtis faktiniais finansiniais *Ryanair* veiklos 2001–2002 m. rezultatais, ir tai patvirtino 2001 m. *ex ante* vertinimą, kad sandoris lems teigiamą papildomą pelno padidėjimą. Remdamasi tuo, kas tuo metu buvo žinoma, VFAB įvertino, kad dėl 2003 m. susitarimu padarytų pakeitimų būtų padengtos papildomos išlaidos, atsirandančios dėl *Ryanair* susitarimų, ir VFAB duotų metinį […] SEK pelną. Kai buvo sudarytas 2005 m. susitarimas, VFAB galėjo remtis 2001–2004 m. faktiniais *Ryanair* veiklos oro uoste, lėmusios pastovų teigiamą papildomą oro uosto pelno didėjimą, rezultatais. VFAB tuo metu buvo įvertinusi, kad oro uosto mokesčiai, kartu su dėl susitarimo gaunamomis su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pajamomis, padengs išlaidas, atsirandančias dėl *Ryanair* veiklos, ir nuo 2007 m. oro uostas pradės gauti metinį […] SEK pelną.

(267) 2006 m. bendrovei *LFV Holding* pasitraukus iš bendrovės VFAB, Vesteroso miestas, siekdamas nuspręsti dėl būsimos savo strategijos, kai liko vieninteliu akcininku (kaip nurodyta 224 konstatuojamojoje dalyje), taip pat atliko oro uosto verslo perspektyvų apžvalgą. Tuo metu miestas svarstė kelis scenarijus, visų pirma a) įprastinės veiklos, t. y. toliau laikytis esamos komercinės strategijos ir nekeisti išlaidų struktūros arba b) išlaikyti esamą oro uosto mastą ir veiklos kryptį – išsaugoti *Ryanair* veiklą, – bet kartu siekti sumažinti išlaidas darbuotojams pagal bazinio oro uosto modelį. Iš šio vertinimo buvo matyti, kad b scenarijus, t. y. tęsti veiklą laikantis esamų komercinių principų, įskaitant susitarimus su *Ryanair*, kartu siekiant sumažinti išlaidas darbuotojams, finansiniu požiūriu būtų naudingiausias, nes miestui sumažėtų nuostoliai, palyginti su kitomis svarstytomis komercinėmis galimybėmis. Vadinasi, ši analizė patvirtino vertinimą, kad susitarimai su *Ryanair* (įskaitant rinkodaros susitarimus) ekonominiu požiūriu buvo racionalūs.

(268) Vertindama oro uosto ir oro vežėjo susitarimus, Komisija taip pat turėtų atsižvelgti į tai, kokiu mastu susitarimai gali būti laikomi įgyvendinančiais bendrą oro uosto strategiją, kuri turėtų padėti užtikrinti oro uosto pelningumą bent ilguoju laikotarpiu. Šiuo atžvilgiu Komisija turi atsižvelgti į faktinius susitarimų sudarymo metu turėtus įrodymus ir pokyčius, kurių galima pagrįstai tikėtis, visų pirma į vyraujančias rinkos sąlygas, ypač reikia atsižvelgti į rinkos pokyčius, kuriuos paskatino oro transporto rinkos liberalizavimas, patekimą į rinką, pigių skrydžių bendrovių ir kitų tiesioginius skrydžius vykdančių oro vežėjų plėtrą, oro uostų sektoriaus organizacinės ir ekonominės struktūros pokyčius, taip pat funkcijų, kurių oro uostai ėmėsi, įvairinimo ir sudėtingumo laipsnį, didėjančią oro vežėjų ir oro uostų konkurenciją, dėl kintančių vyraujančių rinkos sąlygų neaiškią ekonominę aplinką ar kitą ekonominės aplinkos neapibrėžtumą. Komisija atkreipia dėmesį, kad, kaip aprašyta 249–255 konstatuojamosiose dalyse, buvo kelios priežastys (pavyzdžiui, tai, kad pasitraukė tradiciniai oro vežėjai, taip pat tai, kad buvo laipsniškai pelningų ilgalaikių susitarimų, užtikrinančių tam tikrą keleivių, besirenkančių komerciniu požiūriu dinamiškas pigių skrydžių bendroves, skaičių, perspektyva), dėl kurių Vesteroso oro uostas manė, kad komerciniai susitarimai su *Ryanair*, lėmę teigiamą papildomą VAFB pelningumą, buvo būtina strategijos dalis norint užtikrinti būsimą gyvybingumą ir pelningumą.

(269) Komisija taip pat pažymi, kad Vesteroso oro uosto infrastruktūra gali naudotis visi oro vežėjai, ji nėra skirta konkrečiam oro vežėjui. Komisija taip pat pažymi, kad, kaip matyti iš 6 lentelės, oro vežėjų veikla Vesteroso oro uoste buvo laipsniškai pelninga per visą laikotarpį, kurį apima šis sprendimas.

(270) Atsižvelgdama į tai ir sutikdama, jog *ex ante* buvo galima tikėtis, kad veikla, kurią lėmė susitarimai su *Ryanair*, duos papildomų pajamų, Komisija sutinka, kad sudarydama susitarimus dėl oro uosto mokesčių (4 priemonė) su *Ryanair* ir rinkodaros susitarimus su *Ryanair* ir AMS (5 priemonė) VFAB veikė kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas. Todėl bendrovėms *Ryanair* ir AMS priemonėmis nesuteiktas joks ekonominis pranašumas.

8. **IŠVADA**

(271) Komisija nustato, kad Švedija, pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį, 2003–2010 m. bendrovei VFAB neteisėtai teikė akcininkų įnašus. Tačiau Komisija nustato, kad ši valstybės pagalba yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

(272) Komisija nustato, kad bendrovės VFAB bendrovei *Västerås Flygfastigheter AB* mokėta nuoma (2 priemonė) nėra valstybės pagalba.

(273) Komisija nustato, kad Švedija, pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį, 2001–2010 m. neteisėtai įgyvendino vietos oro uostų schemą (3 priemonė). Tačiau ši pagalbos schema yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

(274) Komisija nustato, kad VFAB ir *Ryanair* bei AMS komerciniai susitarimai (4 ir 5 priemonės) nėra valstybės pagalba,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Valstybės pagalba, kurią Švedija įgyvendino 2003–2010 m. bendrovei VFAB teikdama akcininkų įnašus (1 priemonė), yra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

2 straipsnis

Valstybės pagalbos schema, kurią Švedija įgyvendino 2001–2010 m. bendrovei VFAB ir kitiems oro uostams, kuriems taikyta vietos oro uostų schema, teikdama veiklos paramą (3 priemonė), yra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

3 straipsnis

Nuoma, kurią 2003–2010 m. bendrovė VFAB mokėjo bendrovei *Västerås Flygfastigheter AB* (2 priemonė), nėra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

4 straipsnis

Oro uosto mokesčiai, kuriuos 2001–2010 m. bendrovė VFAB buvo nustačiusi bendrovei *Ryanair* (4 priemonė), nėra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

5 straipsnis

Rinkodaros parama, kurią 2001, 2008 ir 2010 m. bendrovė VFAB suteikė bendrovėms *Ryanair* ir AMS (5 priemonė), nėra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

6 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Švedijos Karalystei.

Priimta Briuselyje 2014 m. spalio 1 d.

Komisijos vardu

Joaquín ALMUNIA

Pirmininko pavaduotojas