DECIZII

DECIZIA (UE) 2015/1344 A COMISIEI

din 1 octombrie 2014

privind ajutorul de stat SA.18857 (2012/C, ex 2011/NN) – Presupus ajutor acordat aeroportului Västerås și întreprinderii Ryanair Ltd

[notificată cu numărul C(2014) 6832]

(Numai textul în limba suedeză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate ([1]) și ținând seama de observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

(1) Prin scrisoarea din 25 ianuarie 2012, Comisia a informat Suedia că a decis să inițieze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare „TFUE") cu privire la anumite măsuri puse în aplicare de autoritățile suedeze în ceea ce privește aeroportul Västerås și întreprinderea Ryanair Ltd.

(2) După mai multe atenționări și prelungiri ale termenului limită de răspuns, autoritățile suedeze și-au prezentat observațiile privind decizia de inițiere a procedurii la 16 mai 2012. Acestea au prezentat observații suplimentare la 12 noiembrie 2012, 5 martie 2014 și 14 mai 2014.

(3) Prin scrisoarea din 13 mai 2012, Ryanair și-a prezentat observațiile cu privire la decizia de inițiere a procedurii. La 25 iulie 2012, Comisia a transmis autorităților suedeze o versiune neconfidențială a observațiilor respective.

(4) Decizia Comisiei de a iniția procedura a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([2]). Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile privind măsurile în cauză.

(5) La 16 iulie 2012, Comisia a primit observații de la trei părți terțe ca răspuns la invitația adresată acestora de a prezenta observații cu privire la măsurile în cauză. Observațiile au fost prezentate de Västerås Flygplats AB (denumită în continuare „VFAB"), de Ryanair, precum și de filiala Ryanair, Airport Marketing Services (denumită în continuare „AMS"). Observații suplimentare din partea Ryanair și AMS au fost primite de Comisie la 20, 23 și 24 iulie 2012.

(6) Prin scrisoarea din 5 septembrie 2012, Comisia a transmis autorităților suedeze observațiile VFAB, Ryanair și AMS pentru comentarii. Autoritățile suedeze au răspuns la 5 octombrie 2012.

(7) Ryanair și AMS au prezentat observații suplimentare la 10 aprilie 2013. Observațiile au fost transmise Suediei pentru comentarii la 3 mai 2013. La 17 mai 2013, Suedia a răspuns că nu dorește să prezinte comentarii.

([1]) JO C 172, 16.6.2012, p. 27.
([2]) Conform notei de subsol 1.

(8) La 20 decembrie 2013, întreprinderea Ryanair și-a prezentat observațiile. Observațiile au fost transmise Suediei pentru comentarii la 8 ianuarie 2014. La 4 februarie 2014, Suedia a răspuns că nu dorește să prezinte comentarii.

(9) Ryanair a prezentat observații suplimentare la 24, 27 și 31 ianuarie 2014, la 7 februarie și la 2 septembrie 2014. Observațiile respective au fost transmise, de asemenea, Suediei, care nu a prezentat niciun comentariu.

(10) Prin scrisoarea din 24 februarie 2014, Comisia a informat Suedia, VFAB, Ryanair și AMS, precum și pe reclamant, Scandinavian Airlines System (denumit în continuare „SAS") cu privire la adoptarea Orientărilor UE privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene ([3]) (denumite în continuare „Orientările din 2014 privind sectorul aviației") și cu privire la faptul că orientările respective vor deveni aplicabile măsurilor care fac obiectul procedurii oficiale de investigare din momentul publicării acestora în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, invitându-le să prezinte observații.

(11) Orientările din 2014 privind sectorul aviației au fost publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 4 aprilie 2014 ([4]). Acestea înlocuiesc Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale ([5]) (denumite în continuare „Orientările din 2005 privind sectorul aviației"), începând cu data publicării ([6]).

(12) La 15 aprilie 2014, în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* a fost publicată o comunicare prin care statele membre și părțile interesate erau invitate să prezinte observații cu privire la aplicarea în speță a Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației în termen de o lună de la data publicării ([7]). Autoritățile suedeze și-au prezentat observațiile la 14 mai 2014. Comisia nu a primit observații pe această temă de la părțile interesate.

2. CONTEXTUL INVESTIGAȚIEI ȘI AL MĂSURILOR

2.1. AEROPORTUL VÄSTERÅS

(13) Aeroportul Västerås este un aeroport situat la aproximativ 100 km vest de Stockholm. Acesta a fost inițial un aeroport militar, deschis în 1930, dar dezafectat de forțele aeriene în 1983. Aeroportul a fost deschis, de asemenea, pentru traficul aerian civil în 1976.

(14) În perioada 2000-2010, operațiunile de transport aerian civil de pasageri ale aeroportului Västerås pot fi rezumate după cum urmează:

Tabelul 1

Frecvența pasagerilor și companiile aeriene care și-au desfășurat activitatea pe aeroportul Västerås în perioada 2000-2010.

An	Număr de debarcări	Număr de pasageri	Companiile aeriene care își desfășoară activitatea pe aeroport
2000	12 450	113 626	European Executive Express, SAS și Direktflyg
2001	18 708	185 302	European Executive Express, SAS, Direktflyg și Ryanair
2002	19 146	190 038	European Executive Express, SAS (și-a încheiat activitatea în octombrie), Direktflyg, Ryanair și Skyways
2003	16 500	197 584	European Executive Express (și-a încheiat activitatea în octombrie), Direktflyg, Skyways și Ryanair

([3]) Comunicarea Comisiei – Orientările privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO C 99, 4.4.2014, p. 3).
([4]) A se vedea nota de subsol 3.
([5]) Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (JO C 312, 9.12.2005, p. 1).
([6]) Considerentul 171 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.
([7]) JO C 113, 15.4.2014, p. 30.

An	Număr de debarcări	Număr de pasageri	Companiile aeriene care își desfășoară activitatea pe aeroport
2004	17 599	242 376	SAS (activități limitate au început în noiembrie), Direktflyg (activități limitate începând cu luna mai), Skyways (și-a încheiat activitatea în luna iulie) și Ryanair
2005	14 123	221 422	SAS (activități limitate), Direktflyg (activități limitate încheiate în luna martie) și Ryanair
2006	13 097	182 700	SAS (activități limitate) și Ryanair ([1])
2007	13 994	178 795	SAS (și-a încheiat activitatea în luna martie) și Ryanair
2008	11 973	186 612	Ryanair și Wizzair (și-au început activitatea în luna mai)
2009	15 193	174 495	Ryanair și Wizzair (și-au încheiat activitatea în octombrie)
2010	14 420	150 793	Ryanair și CityAirlines (și-au început activitatea în luna aprilie, încetându-și activitatea în luna mai)

Sursă: Transportstyrelsen și informațiile furnizate de autoritățile suedeze (http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Statistik-/Flygplatsstatistik-/).

([1]) Potrivit autorităților suedeze, Ryanair și-a întrerupt activitatea pe aeroportul Västerås în perioada cuprinsă între sfârșitul lunii octombrie 2006 și 12 februarie 2007.

(15) În anii următori perioadei care face obiectul anchetei, numărul de pasageri a fost următorul: 142 992 în 2011, 163 472 în 2012 și 273 362 în 2013.

(16) Pe lângă activitățile de transport aerian civil, aeroportul Västerås a fost utilizat de Colegiul de aviație din Suedia (*Hässlö gymnasium*), care oferă educație la nivel liceal pentru piloții de linie și pentru mecanicii de aeronave, precum și de Agenția națională suedeză pentru învățământul profesional superior, care oferă educație tehnicienilor de aeronave. De asemenea, acesta este utilizat în scopuri militare ca bază de transport pentru activitățile internaționale. În plus, un aeroclub privat a utilizat aeroportul în mod gratuit.

(17) Cele mai apropiate ([8]) aeroporturi sunt:

(a) aeroportul Bromma, la circa 94 km sau aproximativ 59 de minute cu autoturismul;

(b) aeroportul Arlanda, la circa 103 km sau aproximativ 64 de minute cu autoturismul;

(c) aeroportul Örebro, la circa 113 km sau aproximativ 70 de minute cu autoturismul;

(d) aeroportul Skavsta, la circa 133 km sau aproximativ 108 minute cu autoturismul.

2.2. VFAB

(18) Aeroportul Västerås este exploatat de VFAB, o întreprindere care a fost înființată de orașul Västerås la sfârșitul anilor '90. În 2000, Autoritatea aviatică civilă suedeză (denumită în continuare „SCAA"), o administrație publică, a preluat, prin intermediul filialei sale LFV Holding AB, 40 % din acțiunile întreprinderii VFAB. În decembrie 2006, LFV Holding AB a vândut înapoi orașului Västerås participația pe care o deținea în întreprinderea VFAB, orașul devenind din nou acționar unic. Prin urmare, VFAB a fost o societate cu capital integral de stat pe parcursul întregii perioade care face obiectul prezentei decizii.

(19) Întreprinderea VFAB a deținut infrastructura aeroportuară pe care a exploatat-o până în 2003, când infrastructura a fost vândută către Västerås Flygfastigheter AB, o întreprindere deținută de orașul Västerås, căreia VFAB îi plătește chirie pentru utilizarea aeroportului. În perioada 2004-2010, chiria anuală plătită întreprinderii Västerås Flygfastigheter AB a variat între 2,1 milioane SEK și 4,2 milioane SEK.

(20) Conform rapoartelor sale anuale, întreprinderea VFAB a suferit următoarele pierderi anuale din activitățile desfășurate pe aeroportul Västerås. (Toate valorile sunt exprimate în milioane SEK.)

([8]) Toate distanțele de parcurs sunt exprimate în kilometri, pe baza celei mai rapide rute. *Sursă:* maps.google.com, accesată la 30 iunie 2014.

Tabelul 2

Rezultatul anual al întreprinderii VFAB

An	Venituri	Alt ajutor de exploatare	EBITDA (profitul înainte de deducerea dobânzilor, a impozitului și de includerea deprecierii și a amortizării), exclusiv ajutor de exploatare	EBIT (venituri înainte de dobândă și taxe), exclusiv ajutor de exploatare	Profit/pierdere netă, exclusiv ajutor de exploatare
1999 ([1])	25,6	2,5	– 4,9	– 6,4	– 2,5
2000	25,1	2,3	– 8,5	– 11,2	– 12,7
2001	30,8	1,5	– 8,1	– 11,7	– 13,4
2002	30,9	1,1	– 7,0	– 11,4	– 16,4
2003	26,2	1,0	– 15,8	– 18,6	– 21,2
2004	23,9	1,3	– 15,3	– 16,6	– 16,6
2005	24,0	1,1	– 17,9	– 19,1	– 19,2
2006	19,5	1,1	– 23,3	– 24,5	– 24,6
2007	20,9	—	– 22,0	– 23,1	– 22,9
2008	23,1	0,7	– 22,3	– 23,3	– 23,2
2009	22,9	1,6	– 24,6	– 25,8	– 25,8
2010	21,9	1,8	– 23,6	– 24,9	– 24,8
	TOTAL	**15,8**			

Sursă: *Rapoartele anuale ale întreprinderii VFAB*.

([1]) Întrucât exploatarea aeroportului face parte din activitatea întreprinderii Västerås Flygfastigheter AB, cifrele includ activitățile imobiliare.

(21) „Alte ajutoare de exploatare” pentru perioada 1999-2006 inclusiv constau în ajutorul acordat de stat în temeiul unei scheme de subvenționare la nivel național pentru exploatarea aeroporturilor care nu sunt deținute direct de stat (denumită în continuare „schema de ajutoare pentru aeroporturile locale”). Cuantumul ajutorului este stabilit anual pe baza pierderilor fiecărui aeroport.

(22) Cu toate acestea, ajutorul acordat în perioada 2008-2009 nu are legătură cu schema menționată, ci privește compensația acordată de stat cu titlu de plată pentru serviciile de control al traficului aerian furnizate de aeroportul Västerås ca parte a sistemului național de control al traficului aerian.

(23) Pentru a acoperi parțial pierderile indicate în tabelul 2 de mai sus, proprietarii întreprinderii VFAB au furnizat următoarele contribuții ale acționarilor:

Tabelul 3

Contribuțiile acționarilor întreprinderii VFAB în perioada 20012010

An	Suma (în milioane SEK)
2003	38,5
2005	8

An	Suma (în milioane SEK)
2006	65,5
2008	47
2010	35
TOTAL	**194**

Sursă: Rapoartele anuale ale întreprinderii VFAB.

2.3. ACORDURILE PRIVIND TARIFELE DE AEROPORT DINTRE ÎNTREPRINDERILE VFAB ȘI RYANAIR

(24) Potrivit autorităților suedeze, nu există nicio listă de prețuri, lege sau regulament pe care întreprinderea VFAB este obligată să o aplice în stabilirea tarifelor de aeroport ([9]). Prin urmare, întreprinderea VFAB este liberă să decidă asupra tarifelor sale. Pentru utilizatorii care au un acord cu VFAB, tarifele aplicabile sunt stabilite în acordurile respective. Pentru zborurile *ad hoc* ale utilizatorilor care nu au încheiat un acord cu VFAB, există o listă oficială cu tarife de aeroport ([10]).

(25) Începând din aprilie 2001, Ryanair a operat pe aeroportul Västerås în temeiul următoarelor acorduri cu întreprinderea VFAB.

2.3.1. **Acordul din 5 aprilie 2001 („acordul din 2001")**

(26) În conformitate cu acordul din 2001 ([11]), Ryanair va furniza (*) servicii regulate de transport aerian de pasageri, pe o perioadă de […] ani, cel puțin zilnic, între Västerås și Londra-Stansted și, la alegerea Ryanair, între Västerås și alte puncte din rețeaua Ryanair, utilizând aeronave de tip Boeing 737-800 și oferind servicii la „tarife reduse" și o structură tarifară per pasager. Ryanair va garanta un număr minim de […] pasageri care pleacă pe an pentru fiecare rotație a serviciilor.

(27) Tarifele de aeroport vor fi plătite ca un preț unitar fix pentru fiecare pasager care pleacă după cum urmează:

Tabelul 4

Tarifele de aeroport pentru fiecare pasager care pleacă de pe aeroportul Västerås

Perioadă	Suma (în SEK)	Suma maximă pentru aeronavele care decolează (în SEK)
Până la 31.3.2002	[…]	[…]
1.4.2002 la 31.3.2006	[…]	[…]
1.4.2006 la 31.3.2011	[…]	[…]

(28) Serviciile VFAB includ servicii de terminal și handling care constau în menținerea legăturii cu autoritățile locale și informarea părților interesate cu privire la mișcările aeronavelor Ryanair; controlul încărcăturii, comunicații și sistemul de control al decolărilor; servicii pentru pasageri și bagaje; întreținerea aeronavelor; furnizarea și exploatarea echipamentelor de alimentare etc.; operațiuni de zbor și administrarea echipajului; supraveghere, administrare și securitate.

(29) Întreprinderile Ryanair și VFAB trebuie să plătească fiecare suma de […] din orice tarife de mediu, de securitate referitoare la aeroport și din alte tarife impuse de autoritățile guvernamentale.

([9]) SCAA poate adopta reglementări obligatorii privind tarifele de aeroport aplicabile aeroporturilor civile, dar nu au fost aplicate astfel de reglementări în perioada care face obiectul prezentei decizii.
([10]) Autoritățile suedeze au prezentat listele care erau valabile în 2004 și 2007. Pentru detalii, a se vedea decizia de inițiere a procedurii.
([11]) Deși a fost semnat la 11 martie 2002, acordul trebuia să se aplice retroactiv, începând cu 1 aprilie 2001 (până în martie 2011).
(*) Informații care intră sub incidența secretului profesional.

(30) Întreprinderea VFAB va acorda Ryanair ajutor de marketing în valoare de […] SEK ca măsură de promovare a zborurilor Ryanair către și de la aeroportul Västerås.

(31) Întreprinderea VFAB va asigura facilități de rezervare la aeroport. În schimb, aceasta va primi […] % comision pentru toate tarifele Ryanair vândute de întreprinderea VFAB și […] % comision pentru fiecare închiriere auto efectuată de întreprinderea VFAB în legătură cu zborurile Ryanair.

2.3.2. **Actul adițional din 1 februarie 2003 la acordul din 2001 (denumit în continuare „acordul din 2003”)**

(32) La 1 februarie 2003, întreprinderile VFAB și Ryanair au semnat un act adițional la acordul din 2001 („acordul din 2003”), în care tarifele de aeroport impuse pasagerilor au fost modificate după cum urmează.

Tabelul 5

Tarifele de aeroport în conformitate cu actul adițional din 2003

Numărul de rotații zilnice [1]	1 rotație		2 rotații		3 rotații	
Perioadă	Suma (în SEK)	Limitată la maximum pentru fiecare aeronavă care decolează	Suma (în SEK)	Limitată la maximum pentru fiecare aeronavă care decolează	Suma (în SEK)	Limitată la maximum pentru fiecare aeronavă care decolează
Până la 31.3.2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2002 la 31.3.2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2002 la 31.3.2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2002 la 31.3.2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Numărul de rotații zilnice	4 rotații		5 rotații		6 rotații	
Până la 31.3.2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2002 la 31.3.2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2002 la 31.3.2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2002 la 31.3.2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[1] Rotația este înțeleasă ca un zbor care sosește la aeroport și ulterior pleacă de pe aeroport.

2.3.3. **Acordul din 31 ianuarie 2005 (denumit în continuare „acordul din 2005”)**

(33) La 31 ianuarie 2005, un acord care înlocuiește acordurile din 2001 și din 2003 a fost încheiat între întreprinderile VFAB și Ryanair (denumit în continuare „acordul din 2005”) pentru perioada 1 ianuarie 2005-[…]. Acordul din 2005 prevede următoarele modificări ale acordurilor anterioare:

(a) Ryanair va efectua între […] rotații pe zi și va continua să garanteze un număr minim de […] pasageri care pleacă pe an pentru fiecare rotație.

(b) În perioada 1 ianuarie 2005-31 martie 2011, tariful de aeroport era stabilit la […] pentru fiecare pasager care pleacă de pe aeroport. Pentru perioada rămasă din contract, tariful corespunzător a fost stabilit la […] SEK. Cu toate acestea, potrivit autorităților suedeze, tarifele convenite pentru perioada de după 1 ianuarie 2005 nu au fost puse în aplicare, iar tariful de aeroport aplicat efectiv de la 1 ianuarie 2005 a fost de […] SEK per pasager care pleacă.

2.4. ACORDURILE CU ÎNTREPRINDERILE RYANAIR ȘI AMS PRIVIND AJUTORUL DE MARKETING ȘI PROGRAMELE DE STIMULARE

(34) Întreprinderea VFAB a semnat două acorduri de marketing cu întreprinderile Ryanair și Airport Marketing Services Ltd (denumită în continuare „AMS"), filială a Ryanair.

(35) Primul acord dintre întreprinderile VFAB și Ryanair Ltd, semnat la 12 iunie 2008, a vizat publicitatea în presa suedeză și britanică, în revista Inflight a Ryanair, pe site-ul Ryanair.com, trimiterea de e-mailuri abonaților în Regatul Unit etc. Din valoare totală de […] EUR a serviciilor respective, întreprinderea VFAB a convenit să plătească suma de […] EUR.

(36) Al doilea acord ([12]) dintre întreprinderile VFAB și AMS, a constat din trei elemente, și anume:

(a) promovarea pe pagina de internet a Ryanair din Regatul Unit […] în perioada 1 noiembrie 2010-31 martie 2011 pentru o sumă de […] EUR.

(b) promovarea pe pagina de internet a Ryanair din Regatul Unit […] în perioada 1 noiembrie 2010-31 octombrie 2013 pentru o sumă de […] EUR pe an ([…] EUR în total).

(c) programul de stimulare pentru noi rute: s-a convenit ca […].

2.5. PLÂNGEREA

(37) În 2006, Comisia a primit o plângere din partea SAS potrivit căreia autoritățile suedeze, prin intermediul acordurilor cu aeroportul Västerås, acordau ajutoare de stat în favoarea întreprinderii Ryanair. SAS a susținut că întreprinderea VFAB a aplicat întreprinderii Ryanair tarife de aeroport mai mici decât cele impuse SAS și care nu sunt justificate în mod obiectiv (nu sunt raportate la costuri). Reclamantul a susținut în continuare că pierderile anuale ale întreprinderii VFAB au fost acoperite din fonduri publice de către orașul Västerås și SCAA. Reclamantul a afirmat, de asemenea, că ajutorul nu este compatibil cu piața internă.

3. **MOTIVELE CARE AU CONDUS LA INIȚIEREA PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE ȘI A ANCHETEI COMISIEI**

(38) Comisia a inițiat procedura oficială de investigare deoarece avea îndoieli cu privire la compatibilitatea următoarelor măsuri cu normele privind ajutoarele de stat:

(a) contribuțiile acționarilor acordate întreprinderii VFAB în perioada 2003-2010;

(b) chiria plătită de întreprinderea VFAB întreprinderii Västerås Flygfastigheter AB pentru utilizarea infrastructurii aeroportuare în perioada 2003-2010;

(c) ajutorul de exploatare acordat întreprinderii VFAB și altor aeroporturi în temeiul schemei de ajutoare pentru aeroporturile locale în perioada 2001-2010;

(d) tarifele de aeroport aplicate de întreprinderea VAFB întreprinderii Ryanair în perioada 2001-2010;

(e) ajutorul de marketing acordat de întreprinderea VFAB întreprinderilor Ryanair și AMS în 2001, 2008 și 2010.

3.1. MĂSURA 1: CONTRIBUȚIILE ACȚIONARILOR ACORDATE ÎNTREPRINDERII VFAB ÎN PERIOADA 2003-2010

(39) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a observat că întreprinderea VFAB era deținută integral de stat, prin urmare, contribuțiile acționarilor sunt considerate imputabile statului și constituie resurse de stat.

(40) Comisia a considerat că nu există nicio indicație că respectivele contribuții constituiau compensație pentru servicii de interes economic general, considerând mai degrabă că acestea au fost furnizate pentru a acoperi pierderile din activitățile comerciale ale întreprinderii VFAB. Pe baza informațiilor disponibile și având în vedere că întreprinderea VFAB a generat pierderi importante pe o perioadă mai mare de 10 ani, Comisia a avut îndoieli serioase cu privire la faptul că acționarii au acționat ca operatori privați în economia de piață („OEP") la momentul furnizării contribuțiilor. Astfel, aceasta a adoptat opinia preliminară potrivit căreia contribuțiile acționarilor constituiau un avantaj economic, întrucât scuteau întreprinderea VFAB de costuri pe care altfel aceasta ar fi trebuit să le suporte.

(41) Comisia a adoptat opinia preliminară potrivit căreia contribuțiile acționarilor constituiau ajutor de stat și și-a exprimat îndoielile cu privire la compatibilitatea acestui ajutor cu piața internă.

([12]) Acordul a fost convenit prin două acte adiționale la acordul din 2005 (ambele semnate la 1 august 2010) și printr-un contract de servicii de marketing (semnat la 17 august 2010).

3.2. MĂSURA 2: CHIRIA PLĂTITĂ PENTRU INFRASTRUCTURA AEROPORTUARĂ DE ÎNTREPRINDEREA VFAB ÎN PERIOADA 2003-2010

(42) Pe baza informațiilor foarte limitate disponibile, Comisia a considerat că există indicii preliminare potrivit cărora chiria plătită pentru utilizarea infrastructurii aeroportuare era sub nivelul pieței.

(43) O chirie subvenționată ar scuti întreprinderea VFAB de costurile pe care aceasta ar trebui să le suporte și, prin urmare, constituie un avantaj selectiv. Infrastructura aeroportuară este deținută integral de orașul Västerås (prin intermediul filialei sale, întreprinderea Västerås Stads Strategiska Fastigheter AB) și Comisia a adoptat opinia preliminară potrivit căreia decizia prin care a fost stabilită chiria a implicat resurse de stat și a fost imputabilă statului.

(44) Prin urmare, Comisia a plecat de la premisa că valoarea chiriei, dacă este sub rata pieței, constituie ajutor și și-a exprimat îndoielile cu privire la compatibilitatea acestui ajutor cu piața internă.

3.3. MĂSURA 3: AJUTORUL DE EXPLOATARE ACORDAT ÎNTREPRINDERII VFAB ȘI ALTOR AEROPORTURI ÎN TEMEIUL SCHEMEI DE AJUTOARE PENTRU AEROPORTURILE LOCALE ÎN PERIOADA 2001-2010

(45) Baza pentru acordarea ajutorului a fost stabilită prin lege, ajutorul fiind acordat anual de autoritățile suedeze. Ajutorul a fost finanțat de la bugetul de stat. Prin urmare, Comisia a considerat că acesta implică un transfer de resurse de stat, fiind imputabil statului.

(46) Măsura a scutit anumite aeroporturi de o sarcină financiară care, altfel, ar fi fost suportată de acestea. Pe baza informațiilor de care dispune Comisia, ajutorul nu părea să se bazeze pe o obligație de serviciu public sau să acopere exclusiv activitățile neeconomice din aeroporturile în cauză. Statul nu a acordat ajutorul în calitatea sa de acționar, prin urmare, nu părea să se aplice principiul operatorului economic privat în economia de piață. În consecință, Comisia a constatat *a priori* că ajutorul de exploatare a oferit un avantaj economic selectiv anumitor întreprinderi în detrimentul altor întreprinderi.

(47) Întrucât beneficiarii măsurii erau activi pe o piață care este deschisă concurenței și în care au loc schimburi comerciale între statele membre, măsura denaturează sau amenință să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

(48) Prin urmare, ajutorul de exploatare acordat întreprinderii VFAB și altor aeroporturi care nu erau deținute direct de stat a constituit ajutor de stat. Pe baza informațiilor disponibile, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la compatibilitatea ajutorului în cauză cu tratatul.

3.4. MĂSURA 4: TARIFELE DE AEROPORT APLICATE DE ÎNTREPRINDEREA VFAB ÎNTREPRINDERII RYANAIR ÎN PERIOADA 2001-2010

(49) Pe parcursul întregii perioade examinate, întreprinderea VFAB a fost deținută de stat în proporție de 100 %. Având în vedere aceasta și informațiile privind structura de guvernanță a întreprinderii VFAB, Comisia a plecat de la premisa că stabilirea tarifelor de aeroport de către întreprinderea VFAB a implicat resurse de stat și a fost imputabilă statului.

(50) Comisia a considerat că, în măsura în care tarifele de aeroport ar fi stabilite la un nivel sub prețul pieței pentru serviciile furnizate de întreprinderea VFAB întreprinderii Ryanair, acestea ar constitui un avantaj selectiv în favoarea întreprinderii Ryanair. În această privință, Comisia a observat că tarifele de aeroport aplicate de întreprinderea VFAB întreprinderii Ryanair erau evident mai mici decât cele aplicate reclamantului. De asemenea, pe baza informațiilor disponibile, Comisia și-a exprimat îndoielile că întreprinderea VFAB a acționat ca un OEP în stabilirea tarifelor de aeroport ale Ryanair.

(51) Pe această bază, Comisia a plecat de la premisa că tarifele de aeroport convenite în mod expres cu Ryanair în temeiul acordurilor din 2001, 2003 și 2005 nu au fost stabilite în condiții normale de piață, oferind Ryanair un avantaj economic selectiv care poate constitui ajutor de stat.

(52) De asemenea, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la compatibilitatea acestui ajutor cu piața internă, în special din perspectiva dispozițiilor Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației.

3.5. MĂSURA 5: AJUTORUL DE MARKETING ACORDAT ÎNTREPRINDERILOR RYANAIR ȘI AMS DE ÎNTREPRINDEREA VFAB ÎN 2001, 2008 ȘI 2010

(53) În ceea ce privește măsura 5, Comisia a adoptat opinia preliminară potrivit căreia contractele încheiate de întreprinderea VFAB au implicat utilizarea resurselor de stat, fiind imputabile statului.

(54) În ceea ce privește eventualul avantaj oferit prin intermediul contractelor de sprijin de marketing, Comisia și-a exprimat îndoiala că termenii contractelor ar corespunde comportamentului unui OEP în ceea ce privește întreprinderea VFAB, întrucât dovezile disponibile nu au demonstrat *prima facie* că respectivul contract a conferit o valoare economică proporțională întreprinderii VFAB. Prin urmare, Comisia a plecat de la premisa că aceste contracte prevedeau acordarea unui avantaj întreprinderii Ryanair prin scutirea de unele costuri pe care altfel aceasta ar trebui să le suporte în cursul activității sale și că acest avantaj *prima facie* era selectiv, întrucât se aplica exclusiv întreprinderilor Ryanair/AMS ([13]).

(55) Pe baza celor de mai sus, Comisia pleacă de la premisa că ajutorul de marketing acordat întreprinderilor Ryanair/AMS constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. De asemenea, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la compatibilitatea acestui ajutor cu piața internă, în special din perspectiva dispozițiilor Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației.

4. **OBSERVAȚIILE DIN PARTEA SUEDIEI**

(56) Observațiile prezentate de Suedia în cadrul procedurii oficiale de investigare sunt rezumate mai jos în secțiunile relevante, dar vor fi discutate în detaliu în secțiunea 7 „Evaluare”.

4.1. MĂSURA 1: CONTRIBUȚIILE ACȚIONARILOR ACORDATE ÎNTREPRINDERII VFAB ÎN PERIOADA 2003-2010

(57) Suedia a susținut, invocând motive în esență identice cu cele invocate de întreprinderea VFAB (a se vedea considerentele 63-65 de mai jos), că ajutorul acordat întreprinderii VFAB prin intermediul resurselor de stat ar putea în orice caz să nu constituie ajutor de stat, întrucât acesta a servit la compensarea pierderilor care rezultă exclusiv din activitățile neeconomice ale aeroportului sau, în mod alternativ, întrucât acesta constituie o compensație pentru serviciile de interes economic general (SIEG).

4.2. MĂSURA 2: CHIRIA PLĂTITĂ PENTRU INFRASTRUCTURA AEROPORTUARĂ DE ÎNTREPRINDEREA VFAB ÎN PERIOADA 2003-2010

(58) Suedia contestă faptul că respectiva chirie plătită pentru utilizarea infrastructurii aeroportuare constituie ajutor de stat acordat întreprinderii VFAB.

(59) Suedia contestă faptul că valoarea respectivă a chiriei ar fi sub nivelul pieței. Aceasta subliniază că, în temeiul dispozițiilor existente în materie de urbanism, terenul în cauză poate fi utilizat numai pentru operațiuni aeroportuare și că nivelul chiriei trebuie evaluat, printre altele, ținând seama de rentabilitatea scăzută a acestei activități.

(60) De asemenea, Suedia susține că nu există nicio dovadă concretă în sprijinul îndoielilor *prima facie* ale Comisiei cu privire la nivelul chiriilor.

4.3. MĂSURA 3: AJUTORUL DE EXPLOATARE ACORDAT ÎNTREPRINDERII VFAB ȘI ALTOR AEROPORTURI ÎN TEMEIUL SCHEMEI DE AJUTOARE PENTRU AEROPORTURILE LOCALE ÎN PERIOADA 2001-2010

(61) Suedia a susținut că ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor care nu sunt deținute de stat trebuie considerate ca fiind o schemă de ajutoare de exploatare care este compatibilă cu piața internă conform dispozițiilor de la punctul 137 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

5. **OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE**

(62) Observațiile prezentate de părțile interesate în cadrul procedurii oficiale de investigare sunt rezumate mai jos în secțiunile relevante, dar vor fi discutate în detaliu în secțiunea 6 „Evaluare”.

5.1. OBSERVAȚIILE DIN PARTEA ÎNTREPRINDERII VFAB

5.1.1. **Măsura 1: Contribuțiile acționarilor acordate întreprinderii VFAB în perioada 2003-2010**

(63) Întreprinderea VFAB susține că marea majoritate a serviciilor aeroportuare au fost furnizate școlilor care își desfășoară activitatea în cadrul aeroportului și aeroclubului (a se vedea considerentul 16). Întreprinderea VFAB susține în continuare că utilizatorii în cauză nu sunt implicați în activități economice și, prin urmare, furnizarea de servicii aeroportuare către aceștia nu are caracter economic, drept pentru care aceasta nu intră în sfera controlului ajutorului de stat, astfel cum ar intra orice resurse publice utilizate pentru acoperirea pierderilor din exploatare care au rezultat în urma furnizării unor astfel de servicii.

([13]) În acest sens, Comisia consideră că nu are nicio importanță faptul că o parte din ajutorul de marketing a fost acordat prin intermediul filialei Ryanair, întreprinderea AMS, și nu în mod direct întreprinderii Ryanair. Comisia a constatat că Ryanair controla în mod direct întreprinderea AMS la momentul semnării contractelor și chiar se pare că aceasta a semnat una dintre actele adiționale în numele întreprinderii AMS. De asemenea, contractul de servicii de marketing dintre întreprinderile VFAB și AMS prevede că „*în temeiul angajamentului asumat, Ryanair se obligă să introducă și să opereze rute pe care să ofere zboruri de patru ori pe săptămână de la aeroportul Stansted, Londra la VST…*”.

(64) În măsura în care activitățile aeroportuare ar fi considerate totuși drept activități economice, întreprinderea VFAB consideră că acestea constituie servicii de interes economic general (SIEG) și că orice ajutor public acordat pentru a acoperi pierderile care rezultă din furnizarea unor astfel de servicii de interes economic general nu constituie ajutor de stat.

(65) În cele din urmă, potrivit întreprinderii VFAB, contribuțiile acționarilor ar putea fi relevante pentru o evaluare în temeiul normelor privind ajutoarele de stat numai în măsura în care acestea au fost utilizate pentru acoperirea pierderilor legate de operațiunile comerciale ale întreprinderii VFABS, prin care se înțelege furnizarea de servicii aeroportuare companiilor aeriene comerciale. În acest sens, în opinia întreprinderii VFAB contribuțiile acționarilor au fost conforme cu comportamentul unui OEP, întrucât rentabilitatea operațiunilor comerciale ale aeroporturilor a crescut treptat (în sensul că veniturile obținute din operațiuni au acoperit costurile operațiunilor respective și au adus un profit).

5.1.2. **Măsura 2: Chiria plătită pentru infrastructura aeroportuară de întreprinderea VFAB în perioada 2003-2010**

(66) Întreprinderea VFAB contestă faptul că valoarea chiriei a fost stabilită sub nivelul pieței, având în vedere restricțiile existente privind utilizarea terenului și rentabilitatea negativă a operațiunilor aeroportuare la fața locului.

(67) În orice caz, întreprinderea VFAB contestă faptul că stabilirea chiriei poate fi imputată statului. Cu toate că proprietarul infrastructurii aeroportuare, întreprinderea Västerås Flygfastigheter AB, este deținut integral de orașul Västerås, acesta funcționează independent de acționarul său public și stabilește chiriile proprietăților sale pe baza unor considerente de ordin comercial. Prin urmare, cuantumul chiriei nu poate imputat statului.

5.1.3. **Măsurile 4 și 5: Tarifele de aeroport aplicabile întreprinderii Ryanair în perioada 2001-2010 și ajutorul de marketing acordat întreprinderilor Ryanair și AMS în 2001, 2008 și 2010**

(68) Întreprinderea VFAB a susținut că acordurile comerciale dintre întreprinderile VFAB, Ryanair și AMS au fost conforme comportamentului unui OEP în ceea ce privește întreprinderea VFAB și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat;

(69) Întreprinderea VFAB a suferit pierderi constante în perioada care face obiectul anchetei, precum și în anii precedenți. Cu toate acestea, potrivit întreprinderii VFAB, pierderile erau imputabile presupuselor activități neeconomice ale aeroportului, întrucât acordurile cu companiile aeriene comerciale, inclusiv măsurile 4 și 5, au acoperit costurile marginale ale acestora și au adus un profit din exploatare, contribuind astfel în mod pozitiv la rezultatele financiare ale întreprinderii VFAB.

(70) Întreprinderea VFAB a furnizat, de asemenea, informații financiare detaliate la solicitarea Comisiei.

5.2. OBSERVAȚIILE DIN PARTEA RYANAIR

5.2.1. **Măsura 4: Tarifele de aeroport aplicabile întreprinderii Ryanair în perioada 2001-2010**

(71) Întreprinderea Ryanair a afirmat că tarifele de aeroport aplicate de întreprinderea VFAB întreprinderii Ryanair nu au conținut ajutor de stat, întrucât acestea au respectat principiul operatorului în economia de piață.

(72) Într-o primă etapă, Ryanair a susținut că, în scopul aplicării principiului operatorului în economia de piață, Comisia trebuie să compare acordurile dintre întreprinderile Ryanair și VFAB cu acordurile încheiate cu aeroporturile private și aeroporturile publice private. Ryanair a prezentat, de asemenea, un studiu privind aeroportul comandat firmei de consultanță Oxera, conform căruia tarifele de aeroport plătite de Ryanair pe aeroportul Västerås au fost, în linii mari, în conformitate cu tarifele aplicate de o serie de „aeroporturi de referință” și, prin urmare, respectă principiul operatorului economic privat în economia de piață.

(73) În al doilea rând, Ryanair a susținut că, la momentul respectiv, un aeroport în situația aeroportului Västerås ar fi respectat principiul operatorului economic privat în economia de piață numai reducându-și pierderile mai degrabă decât încercând să devină rentabil prin acorduri privind tarifele de aeroport. Prin urmare, Comisia ar trebui să se întrebe dacă un astfel de contract a sporit treptat rentabilitatea aeroportului. Potrivit întreprinderii Ryanair, atunci când evaluează dacă respectivul contract respectă principiul operatorului economic privat în economia de piață, Comisia ar trebui, prin urmare, să ia în considerare numai costurile marginale ale aeroportului, care sunt legate în mod direct de furnizarea de servicii aeroportuare companiei aeriene în cauză și să examineze dacă veniturile totale (aeronautice și nonaeronautice) derivate din contract depășesc costurile marginale.

(74) În această privință, Ryanair a susținut că venitul marginal care rezultă pentru întreprinderea VFAB din acordurile cu Ryanair a depășit costul marginal corespunzător deservirii întreprinderii Ryanair. În sprijinul afirmației sale, Ryanair a prezentat, printre alte rapoarte și documente, studiile realizate de firma de consultanță Oxera care analizează rentabilitatea marginală a acordurilor dintre întreprinderile VFAB, Ryanair și AMS.

5.2.2. **Ajutorul de marketing acordat de întreprinderea VFAB întreprinderilor Ryanair și AMS în 2001, 2008 și 2010**

(75) În ceea ce privește acordurile de marketing cu întreprinderea VFAB, Ryanair a subliniat că acordurile de marketing ale întreprinderii AMS sunt diferite de acordurile încheiate de Ryanair cu aeroporturile și trebuie evaluate separat, întrucât acestea nu pot fi considerate ca fiind un beneficiar unic. Acordurile au fost negociate în mod independent, vizează servicii diferite și nu există o legătură care să justifice considerarea acestora drept sursă unică a presupusului ajutor de stat. Încheierea unui acord de marketing cu întreprinderea AMS nu reprezintă o condiție pentru exploatarea rutelor către și de la un aeroport de către Ryanair.

(76) În ceea ce privește utilitatea serviciilor de promovare, Ryanair a susținut că spațiul publicitar de pe site-ul Ryanair constituie o resursă limitată și cererea pentru acest spațiu este ridicată, nu numai din partea aeroporturilor, ci și din partea altor întreprinderi. Ryanair consideră că acordurile de marketing dintre întreprinderile VFAB și Ryanair sau AMS erau conforme cu principiul operatorului economic privat în economia de piață.

(77) De asemenea, întreprinderea Ryanair a susținut, că, în orice caz, Comisia nu a demonstrat că măsurile 4 și 5 au implicat utilizarea resurselor de stat sau că au fost imputabile statului.

5.3. OBSERVAȚII DIN PARTEA ÎNTREPRINDERII AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(78) Întreprinderea AMS a susținut că Comisia nu ar trebui, contrar celor sugerate în decizia de inițiere a procedurii, să considere acordurile întreprinderii VFAB cu întreprinderea Ryanair (măsura 4) și acordurile de marketing cu întreprinderea AMS (măsura 5) ca fiind legate între ele, ci mai degrabă ca două tranzacții economice separate. Întreprinderea AMS a declarat că este o filială a întreprinderii Ryanair cu un scop comercial propriu real, care a fost creată pentru a dezvolta o activitate care nu face parte din activitatea de bază a întreprinderii Ryanair. De asemenea, întreprinderea AMS a susținut că, în principiu, acordurile de marketing încheiate de întreprinderea AMS cu aeroporturile sunt negociate și încheiate separat de acordurile încheiate de întreprinderea Ryanair cu aceleași aeroporturi.

(79) Potrivit întreprinderii AMS, este logic ca un aeroport regional mic să achiziționeze servicii de marketing de la întreprinderea AMS. Întreprinderea AMS a afirmat că astfel de aeroporturi se caracterizează, de regulă, printr-o nevoie de a creștere a nivelului de recunoaștere a mărcii și că publicitatea pe site-ul unei companii aeriene poate conduce la creșterea numărului de pasageri de intrare (pasagerii străini ar genera mai multe venituri nonaeronautice decât pasagerii de ieșire care provin din regiunea în care este situat aeroportul). Prin urmare, acordurile de marketing aduc o valoare comercială reală întreprinderii VFAB.

(80) De asemenea, întreprinderea AMS a susținut, în ceea ce privește acordurile de marketing încheiate în cadrul măsurii 5, că întreprinderea VFAB a acționat în conformitate cu principiul operatorului economic privat în economia de piață, întrucât se consideră că publicitatea pe site-ul Ryanair.com constituie o valoare reală mare pentru aeroportul Västerås și că prețul perceput de întreprinderea AMS era prețul pieței pentru serviciile respective.

6. **COMENTARIILE DIN PARTEA SUEDIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE**

(81) Suedia nu a prezentat comentarii cu privire la observațiile părților terțe.

7. **EVALUARE**

(82) În temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de statele membre sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.

(83) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative. Prin urmare, pentru a stabili dacă măsura constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie să fie îndeplinite toate condițiile de mai jos. Și anume, sprijinul financiar trebuie:

(a) să fie acordat de stat sau prin intermediul resurselor de stat;

(b) să ofere un avantaj selectiv, și anume să favorizeze anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri;

(c) să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența; și

(d) să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

7.1. MĂSURA 1: CONTRIBUȚIILE ACȚIONARILOR ACORDATE ÎNTREPRINDERII VFAB ÎN PERIOADA 2003-2010

7.1.1. **Existența ajutoarelor**

7.1.1.1. *Noțiunea de întreprindere*

(84) Pentru a stabili dacă o măsură intră în domeniul de aplicare a articolului 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia trebuie să stabilească mai întâi dacă beneficiarul măsurii este o întreprindere în sensul articolului menționat.

(85) Din jurisprudența constantă rezultă că noțiunea de întreprindere cuprinde orice entitate care exercită o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul de finanțare ([14]), precum și că orice activitate care constă în oferirea de bunuri și servicii pe o anumită piață reprezintă o activitate economică ([15]).

(86) În hotărârea pronunțată în cauza *Aeroportul Leipzig-Halle*, Tribunalul a confirmat că exploatarea unui aeroport civil reprezintă o activitate economică, în cadrul căreia construcția infrastructurii aeroportuare constituie o parte inseparabilă ([16]). Odată ce un operator aeroportuar desfășoară activități economice, indiferent de statutul său juridic sau de modul în care este finanțat, acesta constituie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE ([17]).

(87) În ceea ce privește momentul la care construcția și exploatarea unui aeroport au devenit o activitate economică, Comisia reamintește că dezvoltarea progresivă a forțelor pieței în sectorul aeroportuar nu permite stabilirea unei date exacte. Cu toate acestea, instanțele europene au recunoscut evoluția caracterului activităților aeroportuare, iar în cauza *Aeroportul Leipzig/Halle* Tribunalul a considerat că, începând cu anul 2000, aplicarea normelor privind ajutoarele de stat în cazul finanțării infrastructurii aeroportuare nu mai poate fi exclusă. Prin urmare, de la data pronunțării hotărârii în cauza *Aéroports de Paris* (12 decembrie 2000) ([18]), exploatarea și construcția infrastructurii aeroportuare trebuie considerate drept activități economice care țin de domeniul de control al ajutoarelor de stat.

(88) Cu toate acestea, trebuie remarcat faptul că nu toate activitățile desfășurate de un operator aeroportuar sunt în mod necesar de natură economică ([19]). Curtea de Justiție a susținut că activitățile care, în mod normal, țin de responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale în calitate de autoritate publică nu sunt de natură economică și nu se încadrează în domeniul de aplicare a normelor privind ajutorul de stat. Astfel de activități includ securitatea, controlul traficului aerian, poliția, serviciile vamale etc. ([20]). Finanțarea activităților neeconomice trebuie să se limiteze strict la compensarea costurilor pe care le generează acestea și nu poate fi utilizată pentru finanțarea altor activități economice ([21]).

(89) În cadrul procedurii oficiale de investigare, Suedia și întreprinderea VFAB au contestat constatările preliminare ale Comisiei în ceea ce privește calificarea ca întreprindere a VFAB, susținând că majoritatea activităților desfășurate de VFAB nu sunt de natură economică.

(90) În acest sens, Suedia și întreprinderea VFAB au susținut că următorii utilizatori ai aeroportului nu erau întreprinderi și nu desfășurau activități neeconomice:

— Hässlögymnasiet (care se susținea că desfășoară activități neeconomice, dar care făcea parte din sistemul național de învățământ);

— activitatea de instruire a piloților desfășurată de Academia scandinavă de aviație;

— activitățile nonprofit ale aeroclubului „Hässlö flygförening”, care a fost autorizat să utilizeze aerodromul în mod gratuit.

([14]) Cauza C-35/96 *Comisia/Italia*, Rec., 1998, p. I-3851, punctul 36; C-41/90 Höfner și Elser, Rec., 1991, p. I-1979, punctul 21; C-244/94 *Fédération Francaise des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, Rec., 1995, p. I-4013, punctul 14; C-55/96 *Job Centre*, Rec., 1997, p. I-7119, punctul 21.

([15]) A se vedea, de exemplu, cauzele C-35/96 Comisia/Italia, Rec., 1998, p. I-3851, punctul 36 și C180/98 t-184/98 Pavlov, Rec., 2000, p. I-6451, punctul 75.

([16]) Cauzele conexate T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH și Mitteldeutsche Flughafen AG/Comisia și T-443/08, Freistaat Sachsen și Land Sachsen-Anhalt/Comisia, (denumită în continuare „cauza Aeroportul Leipzig-Halle”), [2011], nepublicată încă în Repertoriu. A se vedea, de asemenea, cauza T-128/89 Aéroports de Paris/Comisia (denumită în continuare „hotărârea Aéroports de Paris”), Rec., 2001, p. II-3929, confirmată de Curtea Europeană de Justiție în cauza C-82/01 P [2002] Rec., 2002, p. I-9297 și cauza T-196/04 Ryanair/Comisia (denumită în continuare „cauza Charleroi”), Rep., 2008, p. II- 3643, punctul 88.

([17]) A se vedea, de exemplu, cauzele C-159/91 și C160/91, Poucet/AGV și Pistre/Cancave P, Rec., 1993, p. I-0637.

([18]) Hotărârea *Leipzig-Halle*, punctele 42-43.

([19]) A se vedea, de exemplu, cauza C-364/92 SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, Rec., 1994, p. I-43.

([20]) Decizia N309/2002 a Comisiei din 19 martie 2003 privind securitatea aeronautică – compensație pentru costurile suportate în urma atacurilor din 11 septembrie 2001.

([21]) Cauza C 343/95 Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova Rec., 1997, p.I-1547; Decizia N 309/2002 a Comisiei din 19 martie 2003; Decizia N438/2002 a Comisiei din 16 octombrie 2002, Ajutor acordat ca sprijin pentru funcțiile autorităților publice în sectorul portuar belgian.

(91) Potrivit Suediei, aceste activități presupus neeconomice reprezentau împreună modul preponderent în care era utilizată capacitatea aeroportului. Suedia a susținut, de asemenea, că zborurile comerciale operate de pe aeroport (definite ca zboruri operate de companiile aeriene) erau profitabile din punct de vedere operațional, toate pierderile întreprinderii VFAB fiind imputabile activității neeconomice și că, prin urmare, orice sprijin public destinat compensării acestor pierderi nu intră în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat.

(92) În esență, poziția Suediei cu privire la acest aspect constă în a susține că, în cazul în care activitatea unui utilizator de servicii aeroportuare este neeconomică, furnizarea de servicii aeroportuare utilizatorului respectiv nu reprezintă, în sine, o activitate economică.

(93) Comisia nu este de acord cu acest punct de vedere.

(94) Astfel cum s-a explicat mai sus, este general recunoscut faptul că furnizarea de bunuri sau servicii pe o anumită piață în schimbul unei remunerații constituie o activitate economică. Pe lângă serviciile aeroportuare strict definite [și anume serviciile furnizate companiilor aeriene ([22])], un aeroport poate furniza și alte forme de servicii pe o bază comercială, cum ar fi utilizarea infrastructurii aeroportuare pentru alte activități aeronautice în schimbul unei remunerații, de exemplu, de către școlile de pilotaj. Nu este relevant dacă cumpărătorii acestor servicii, de exemplu școlile de pilotaj, sunt întreprinderi la rândul lor pentru calificarea aeroportului ca întreprindere, întrucât există o piață pentru serviciile în cauză.

(95) Astfel cum a afirmat Suedia, atât Hässlögymnasiet, cât și Academia scandinavă de aviație au plătit contravaloarea utilizării aeroportului. Prin urmare, furnizarea serviciilor în cauză de către operatorul aeroportuar reprezintă o activitate economică, indiferent de natura activității școlilor.

(96) Potrivit Suediei și VFAB, aeroclubul era autorizat să utilizeze aeroportul fără a plăti o contravaloare. Cu toate acestea, faptul că aeroclubul nu plătește pentru serviciile furnizate de către aeroport nu înseamnă în mod obligatoriu că serviciile respective nu sunt de natură economică. În orice caz, Suedia și VFAB au admis că nu și-au contabilizat separat costurile generate de utilizarea aeroportului de către aeroclub și de către școlile de pilotaj și că, prin urmare, nu există cifre concrete care pot fi imputate în mod sigur acestei activități presupus neeconomice. Prin urmare, serviciile furnizate aeroclubului nu afectează constatarea Comisiei conform căreia VFAB este o întreprindere.

(97) În speță, Comisia constată că aeroportul Västerås este exploatat în scopuri comerciale. Operatorul aeroportuar percepe taxe de la utilizatori pentru utilizarea infrastructurii aeroportuare și pentru serviciile pe care le furnizează în cadrul aeroportului. Prin urmare, întreprinderea VFAB este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

7.1.1.2. *Resursele de stat și imputabilitatea statului*

(98) Pentru a constitui ajutor de stat, măsurile în cauză trebuie să fie finanțate prin intermediul resurselor de stat, iar decizia de acordare a măsurii trebuie să fie imputabilă statului.

(99) Conceptul de ajutor de stat se aplică oricărui tip de avantaj acordat prin intermediul resurselor de stat de statul însuși sau de un organism intermediar care acționează în virtutea competențelor conferite acestuia de către stat ([23]). În sensul aplicării articolului 107 din TFUE, resursele autorităților locale sunt resurse de stat ([24]).

(100) În speță, contribuțiile acționarilor au fost decise și puse la dispoziție de proprietarii întreprinderii VFAB, și anume de orașul Västerås și pentru anumite măsuri, de SCAA prin intermediul filialei sale, întreprinderea LFV Holding.

(101) În ceea ce privește orașul Västerås, contribuțiile acționarilor au fost decise de Consiliul Municipal ales (*kommunfullmäktige*) și plătite direct de la bugetul orașului.

(102) În ceea ce privește întreprinderea LFV Holding, Comisia observă că aceasta era deținută integral de SCAA, o autoritate publică. În temeiul statutului său, întreprinderea LFV Holding nu este autorizată să înființeze noi filiale sau să achiziționeze acțiuni fără permisiunea guvernului suedez. Membrii parlamentului suedez au dreptul de a participa la reuniunile consiliului de administrație.

([22]) Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 22 subpunctul 8.
([23]) Cauza C-482/99 *Franța/Comisia* („*Stardust Marine*"), Rec., 2002, p. I-4397.
([24]) Cauzele conexate T-267/08 și T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais*, Rec., 2011, p. I-1999, punctul 108.

(103) Prin urmare, Comisia, constatând că nici Suedia și nici o altă parte terță nu au contestat constatările preliminare din decizia de inițiere a procedurii cu privire la acest aspect, consideră că măsura 1 este finanțată prin intermediul resurselor de stat și este imputabilă statului.

7.1.1.3. *Avantajul economic*

Presupus SIEG (serviciu de interes economic general)

(104) Întreprinderea VFAB a susținut că serviciile aeroportuare furnizate școlilor de pilotaj și aeroclubului menționate în considerentul 90 constituie, în orice caz, servicii de interes economic general (denumite în continuare „SIEG") și că sprijinul public acordat întreprinderii VFAB nu constituie ajutor de stat, întrucât acesta reprezintă o compensație pentru pierderile care sunt imputabile exclusiv executării obligațiilor SIEG.

(105) Într-adevăr, autoritățile publice pot defini anumite activități economice desfășurate de aeroporturi sau de companiile aeriene ca fiind SIEG în sensul articolului 106 alineatul (2) din TFUE și pot să ofere compensații pentru serviciile respective.

(106) Conform jurisprudenței *Altmark* ([25]), acordarea unei compensații pentru furnizarea unui SIEG nu generează un avantaj selectiv în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, dacă sunt întrunite următoarele patru condiții:

(a) beneficiarului compensației trebuie să i se încredințeze în mod oficial sarcina furnizării și prestării unui SIEG, obligații acestuia fiind definite în mod clar;

(b) în al doilea rând, parametrii de calculare a compensației trebuie să fie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent;

(c) compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor suportate în cadrul prestării SIEG, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestor obligații; și

(d) în cazul în care beneficiarul nu este ales în baza unei proceduri de achiziții publice, care permite furnizarea serviciilor la cel mai mic cost pentru comunitate, nivelul compensației acordate trebuie să fie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată, le-ar fi suportat pentru îndeplinirea obligațiilor respective, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil.

(107) Criteriile Altmark sunt cumulative, în sensul că toate cele patru criterii trebuie să fie îndeplinite pentru ca sprijinul public să nu fie considerat ajutor de stat din aceste motive.

(108) În speță, Comisia ia notă de faptul că Suedia și întreprinderea VFAB nu au prezentat nicio dovadă că presupusele obligații de serviciu public au fost definite în mod clar și efectiv și au fost încredințate în mod oficial întreprinderii VFAB. Într-adevăr, în acest sens, întreprinderea VFAB face referire numai la statutul întreprinderii VFAB, în care misiunea întreprinderii este definită mai întâi ca fiind aceea „de a acoperi nevoia de transport aerian a regiunii" ([26]) [„tillgodose regionens behov av flygtransporter"] și ulterior „de a deservi aviația civilă, pe aeroportul Västerås" ([27]) [„betjäna den civila luftfarten vid Västerås Flygplats"]. Niciuna dintre aceste formulări nu face trimitere la cele trei presupuse obligații de serviciu public și, în orice caz, acestea nu pot fi considerate drept obligații SIEG definite în mod clar și efectiv (acestea par să reprezinte mai degrabă o descriere generală a obiectului de activitate al întreprinderii). Numai din acest motiv, nu se poate considera că sprijinul public acordat întreprinderii VFAB nu intră în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat în conformitate cu jurisprudența Altmark.

(109) De asemenea, Comisia constată că cel puțin alte două criterii Altmark par să nu fie îndeplinite: nu există nicio dovadă a unei definiții *ex ante* a compensației (ci, mai degrabă, o compensație *ex post* pentru pierderile neanticipate), iar întreprinderea VFAB nu a fost aleasă în baza unei proceduri de achiziții publice și nu există nicio dovadă că presupusa compensație s-a bazat pe analiza costurilor unei întreprinderi bine gestionate (ci, dimpotrivă, cuantumul sprijinului a fost definit pur și simplu din nevoia de a compensa pierderile continue înregistrate timp de mai mulți ani).

(110) Prin urmare, nu poate fi acceptată afirmația întreprinderii VFAB potrivit căreia sprijinul public acordat întreprinderii VFAB nu intră în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat deoarece ar constitui o compensație pentru îndeplinirea unei obligații de serviciu public.

([25]) Cauza C-280/00 *Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/ Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* („hotărârea *Altmark*"), Rec., 2003, p. I-7747, a se vedea punctele 86-93.
([26]) În statutul care se aplică în perioada 28 decembrie 2000-28 ianuarie 2007.
([27]) În statutul care se aplică începând cu 23 ianuarie 2007.

Principiul OEP

(111) Un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE este orice avantaj economic pe care o întreprindere nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață, și anume în absența intervenției statului. Numai efectul măsurii asupra întreprinderii este relevant, iar nu cauza sau obiectivul intervenției statului. Ori de câte ori situația financiară a unei întreprinderi este ameliorată ca urmare a intervenției statului, există un avantaj.

(112) De asemenea, Comisia reamintește că „sursele de capital puse direct sau indirect la dispoziția unei întreprinderi, în circumstanțe care corespund condițiilor de piață normale, nu pot fi considerate ajutor de stat". În speță, pentru a stabili dacă prin contribuțiile acționarilor se conferă întreprinderii VFAB un avantaj pe care aceasta nu l-ar fi primit în condiții normale de piață, Comisia trebuie să compare comportamentul autorităților publice care acordă injecțiile de capital cu cel al unui OEP ghidat de perspective de rentabilitate pe termen lung.

(113) Evaluarea nu ar trebui să ia în considerare efectele pozitive asupra economiei din regiunea în care este situat aeroportul, întrucât Curtea a precizat că întrebarea relevantă pentru aplicarea principiului OEP este dacă „în împrejurări asemănătoare, un acționar privat, având în vedere posibilitatea previzibilă de a obține un profit și făcând abstracție de toate considerentele de ordin social, sectorial și de politică regională, ar fi subscris capitalul în cauză".

(114) În cauza *Stardust Marine*, Curtea a declarat că „[…] pentru a examina dacă statul a adoptat sau nu comportamentul unui investitor prudent dintr-o economie de piață, este necesară plasarea în contextul perioadei în care au fost luate măsurile de sprijin financiar pentru a evalua raționalitatea economică a comportamentului statului și, astfel, pentru a se abține de la orice evaluare întemeiată pe o situație ulterioară". De asemenea, Curtea a afirmat, în cauza *EDF* că, „[…] evaluările economice efectuate după acordarea avantajului respectiv, constatarea retrospectivă a rentabilității efective a investiției realizate de statul membru vizat sau justificările ulterioare cu privire la alegerea procedeului reținut efectiv nu sunt suficiente pentru a dovedi că acest stat membru a adoptat, în mod prealabil sau simultan acordării avantajului, o astfel de decizie în calitatea sa de acționar" ([28]).

(115) Pentru a putea aplica principiul operatorului în economia de piață, Comisia trebuie să se plaseze la momentul adoptării deciziei de a furniza fonduri publice întreprinderii VFAB. De asemenea, Comisia trebuie să își bazeze evaluarea pe informațiile și pe ipotezele de care dispuneau autoritățile locale relevante la momentul adoptării deciziei cu privire la dispozițiile financiare ale măsurilor de infrastructură în cauză.

(116) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a prezentat analiza sa preliminară privind motivele pentru care contribuțiile acționarilor întreprinderii VFAB constituie un avantaj pentru întreprindere și, în special, privind motivele pentru care principiul operatorului economic privat în economia de piață nu este îndeplinit.

(117) În primul rând, Comisia ia notă de faptul că întreprinderea VFAB a generat pierderi considerabile pe o perioadă mai mare de 10 ani. Într-adevăr, încă de la momentul primei contribuții a acționarilor, în 2003, întreprinderea VFAB se afla deja cel puțin în al cincilea an de pierderi considerabile (conform informațiilor puse la dispoziția Comisiei). Pierderile au continuat fără întrerupere pe toată durata investigației, astfel încât, la momentul contribuțiilor acționarilor, întreprinderea VFAB înregistra în continuare pierderi. În aceste circumstanțe, Comisia a considerat că este foarte puțin probabil ca un investitor privat să fie dispus să contribuie cu injecții de capital în valoare totală de 194 de milioane SEK (aproximativ 21,4 milioane EUR) pentru a acoperi pierderile. Având în vedere că întreprinderea VFAB a fost deținută integral de stat pe întreaga perioadă în cauză, nu există proprietari privați cu care se poate face comparație. În aceste circumstanțe, conformitatea cu principiul OEP ar putea fi demonstrată numai pe baza unor perspective puternice de rentabilitate pe termen lung a întreprinderii VFAB.

(118) Anterior deciziei de inițiere a procedurii, autoritățile suedeze au afirmat că contribuțiile acționarilor s-au bazat pe analize financiare similare celor efectuate de proprietarul privat al aeroportului Skavsta (a se vedea punctul 52 din decizia de inițiere a procedurii). Cu toate acestea, astfel cum s-a menționat deja în decizia de inițiere a procedurii, Suedia nu a furnizat informații concrete care să arate că proprietarii Skavsta au furnizat capital în împrejurări similare celor din Västerås, comparabilitatea fiind, de asemenea, puțin probabilă deoarece aeroportul Skavsta are un nivel de pasageri de zece ori mai mare decât aeroportul Västerås. Nu au fost furnizate dovezi suplimentare cu privire la acest aspect în cursul procedurii oficiale de investigare.

([28]) Cauza C-124/10 P, *Comisia/Electricité de France (EDF)*, nepublicată încă, punctul 84.

(119) Anterior deciziei de inițiere a procedurii, autoritățile suedeze au prezentat dovezi foarte limitate prin care urmăreau să demonstreze că orașul Västerås și întreprinderea LFV Holding au acționat ca investitori privați în economia de piață la momentul aportului la capital. Astfel cum s-a menționat în decizia de inițiere a proceduri, există indicii că SCAA a efectuat un fel de analiză de piață înainte de a achiziționa acțiuni la întreprinderea VFAB, în 2000. Conform previziunilor pe baza cărora s-a realizat achiziția, numărul de pasageri al aeroportului Västerås ar trebui să crească în termen de 8 ani de la 120 000 în 1999 la 600 000, ceea ce ar conduce la o rentabilitate durabilă de 7-10 milioane SEK pe an. S-a preconizat că întreprinderea VFAB va atinge pragul de rentabilitate în 2003 cu o frecvență a pasagerilor de 400 000.

(120) Aceste ipoteze par totuși foarte optimiste, astfel cum se menționează în decizia de inițiere a procedurii, având în vedere performanțele anterioare ale aeroportului Västerås și faptul că nu s-au adus dovezi suplimentare care să ateste soliditatea previziunilor (într-adevăr, astfel cum se indică în tabelul 1 de mai sus, frecvența pasagerilor a scăzut în loc să crească de cinci ori). Până la sfârșitul anului 2006, întreprinderea LFV Holding AB a vândut înapoi orașului Västerås participația pe care o deținea pentru suma de 1 SEK. Conform informațiilor furnizate de autoritățile suedeze, motivul a fost că SCAA nu era pregătită să ofere în continuare contribuții ale acționarilor pentru a acoperiri pierderile întreprinderii VFAB.

(121) De asemenea, Comisia constată că, potrivit observațiilor prezentate de întreprinderea VFAB în cursul anchetei, scopul contribuțiilor acționarilor prin orașul Västerås și prin întreprinderea holding LFV era de a „acoperi pierderile rezultate din operațiunile întreprinderii VFAB” ([29]). Întreprinderea VFAB a susținut că majoritatea acestor operațiuni au caracter neeconomic și consideră că evaluarea conformității contribuțiilor acționarilor cu principiul operatorului economic privat în economia de piață trebuie realizată numai în funcție de randamentul acordurilor cu companiile aeriene comerciale care, în opinia întreprinderii VFAB, constituie singura componentă de natură economică a operațiunilor aeroportuare. Întrucât rentabilitatea acordurilor a crescut treptat, întreprinderea VFAB susține conformitatea contribuțiilor acționarilor cu principiul operatorului economic privat în economia de piață.

(122) Suedia nu a contestat aceste observații.

(123) În primul rând, Comisia, din motivele indicate mai sus, nu acceptă afirmația întreprinderii VFAB potrivit căreia operațiunile aeroportuare ar fi, în mare măsură, neeconomice și conformitatea contribuțiilor acționarilor cu principiul operatorului economic privat în economia de piață ar trebui evaluată numai în raport cu randamentul acordurilor încheiate de întreprinderea VFAB cu companiile aeriene comerciale. VFAB este o întreprindere și, din punctul de vedere al acționarilor, respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață ar trebui evaluată ținând seama de rezultatele financiare ale întreprinderii VFAB în ansamblu. În orice caz, VFAB nu a furnizat cifre justificate care să permită separarea activității sale economice și neeconomice.

(124) În ceea ce privește perspectivele conform cărora rezultatele întreprinderii VFAB ar asigura o rentabilitate a contribuțiilor acționarilor care ar fi acceptabilă pentru un operator privat, Comisia constată că nici Suedia, nici părțile interesate nu au furnizat niciun fel de informații în cursul anchetei care să atenueze constatările preliminare ale Comisiei potrivit cărora contribuțiile acționarilor nu erau conforme cu principiul operatorului în economia de piață.

(125) Într-adevăr, nu au fost prezentate dovezi care să completeze dovezile limitate prezentate înainte de inițierea procedurii oficiale de investigare și care ar demonstra că, în pofida unor clare indicii contrare *prima facie* (astfel cum au fost sintetizate în considerentele 119-121), contribuțiile acționarilor au fost furnizate pe baza unor ipoteze rezonabile privind un randament care ar fi acceptabil pentru un OEP într-o situație similară.

(126) Dimpotrivă, în opinia Comisiei, concluziile sale preliminare sunt confirmate chiar de declarațiile întreprinderii VFAB (a se vedea considerentul 121), care nu au fost contestate de Suedia, potrivit cărora contribuțiile acționarilor nu au vizat obținerea unui randament care ar fi acceptabil pentru un OEP, ci acoperirea pierderilor generate în mod continuu de operațiunile întreprinderii VFAB. Acoperirea continuă a pierderilor fără perspective clare și credibile de îmbunătățire a performanței întreprinderii care să conducă la un randament acceptabil nu ar fi acceptabilă pentru un OEP.

(127) Suedia nu a prezentat niciun fel de informații cu privire la îndoielile exprimate în decizia de inițiere a procedurii în ceea ce privește, în special, previziunile foarte optimiste care se presupune că au fost realizate înainte de primele contribuții ale acționarilor și nici nu a prezentat vreo dovadă potrivit căreia contribuțiile ulterioare au fost realizate pe baza unei evaluări a randamentului viitor și nu au vizat numai acoperirea pierderilor.

([29]) Observațiile întreprinderii VFAB din 16 iulie 2012, secțiunea 3.3.

Concluzie

(128) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că un OEP nu ar fi efectuat contribuțiile pe care le-au realizat acționarii. Dovezile prezentate de statul membru nu demonstrează că a fost realizată o evaluare care ar fi fost acceptabilă pentru un OEP la momentul când a avut loc contribuția, ci mai degrabă că respectivele contribuții ale acționarilor erau destinate să acopere în mod continuu pierderile întreprinderii VFAB, fără a avea legătură cu performanța întreprinderii. Prin urmare, contribuțiile acționarilor oferă un avantaj economic întreprinderii VFAB pe care aceasta nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.

7.1.1.4. *Selectivitate*

(129) Pentru a se încadra în domeniul de aplicare a articolului 107 alineatul (1) din TFUE, o măsură de stat trebuie să favorizeze „anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri". Prin urmare, numai măsurile care favorizează în mod selectiv întreprinderile intră sub incidența noțiunii de ajutor de stat.

(130) În speță, contribuțiile acționarilor aduc beneficii numai întreprinderii VFAB, prin urmare, acestea sunt în mod clar selective în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

7.1.1.5. *Denaturarea concurenței și impactul asupra schimburilor comerciale*

(131) Atunci când ajutorul acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul pieței interne, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv ([30]). Avantajul economic acordat întreprinderii VFAB prin contribuțiile acționarilor a consolidat poziția economică a acesteia, întrucât operatorul aeroportuar a putut să își continue activitatea fără a suporta toate costurile inerente.

(132) Astfel cum s-a explicat anterior, exploatarea unui aeroport constituie o activitate economică. Concurența are loc, pe de o parte, între aeroporturi pentru a atrage companii aeriene și traficul aerian corespunzător (pasageri și mărfuri) și, pe de altă parte, între administratorii aeroporturilor, care pot concura între ei pentru a li se încredința administrarea unui anumit aeroport. De asemenea, în special în ceea ce privește transportatorii low-cost și operatorii de zboruri charter, aeroporturile care nu sunt situate în aceeași zonă de deservire, fiind localizate chiar în state membre diferite, pot, de asemenea, să se afle în concurență între ele în vederea atragerii companiilor aeriene respective.

(133) Astfel cum se menționează la punctul 40 din Orientările din 2005 privind sectorul aviației și astfel cum se reiterează la punctul 45 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, nu este posibil să se excludă nici măcar aeroporturile mici din domeniul de aplicare a articolului 107 alineatul (1) din TFUE. De asemenea, punctul 45 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației prevede în mod explicit că „valoarea relativ mică a ajutorului sau dimensiunile relativ mici ale întreprinderii care beneficiază de finanțarea publică nu exclud, prin urmare, posibilitatea ca schimburile comerciale dintre statele membre să fie afectate".

(134) Aeroportul Västerås a deservit între 113 626 și 242 376 pasageri pe an în perioada care face obiectul procedurii oficiale de investigare și deservește în prezent aproximativ 273 000 de pasageri pe an (cifrele pentru 2013). O proporție semnificativă a traficului aerian provine din alte state membre și sunt și au fost disponibile zboruri internaționale din Västerås către destinații precum Londra-Stanstead, Alicante și Malaga. Prin urmare, trebuie să se concluzioneze că întreprinderea VFAB își desfășoară activitatea pe o piață deschisă concurenței la scară europeană.

(135) Având în vedere aceste elemente, se consideră că finanțarea publică acordată întreprinderii VFAB denaturează sau amenință să denatureze concurența și are un efect cel puțin potențial asupra comerțului.

7.1.1.6. *Concluzie*

(136) Având în vedere considerațiile de mai sus, Comisia constată că finanțarea publică acordată întreprinderii VFAB sub formă de contribuții din partea acționarilor în perioada 2003-2010 (măsura 1) constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 din TFUE.

7.1.1.7. *Legalitatea ajutorului*

(137) În temeiul articolului 108 alineatul (3) din TFUE, statele membre trebuie să notifice orice planuri privind acordarea sau modificarea unui ajutor și nu pot pune în aplicare măsurile propuse înainte de pronunțarea unei decizii finale în cadrul procedurii de notificare.

([30]) Cauza T-214/95 *Het Vlaamse Gewest/Comisia*, Rec., 1998, p. II-717.

(138) Întrucât fondurile au fost puse deja la dispoziția întreprinderii VFAB, Comisia consideră că Suedia nu a respectat interdicția prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE.

7.1.2. **Compatibilitate**

7.1.2.1. *Aplicabilitatea Orientărilor din 2014 și din 2005 privind sectorul aviației*

(139) Articolul 107 alineatul (3) din TFUE prevede anumite excepții de la regula generală prevăzută la articolul 107 alineatul (1) din TFUE conform căreia ajutorul de stat nu este compatibil cu piața internă. Măsurile în cauză trebuie evaluate în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, care prevede că „ajutoarele destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, în cazul în care acestea nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun" pot fi considerate compatibile cu piața internă.

(140) În această privință, Orientările din 2014 privind sectorul aviației asigură un cadru pentru a evalua dacă ajutoarele acordate aeroporturilor pot fi declarate compatibile în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

(141) În conformitate cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației, dacă ajutorul ilegal pentru investiții a fost acordat înainte de 4 aprilie 2014, Comisia va aplica normele privind compatibilitatea care erau în vigoare la momentul acordării ajutorului ilegal pentru investiții.

(142) În temeiul Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, Comisia consideră că dispozițiile prevăzute în comunicarea sa privind stabilirea normelor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal nu trebuie să se aplice cazurilor nesoluționate care vizează ajutoarele de exploatare ilegale acordate aeroporturilor înainte de 4 aprilie 2014. În schimb, Comisia va aplica principiile menționate în Orientările din 2014 privind sectorul aviației în toate cazurile care vizează ajutoarele de exploatare (notificări în curs și ajutoare ilegale nenotificate) acordate aeroporturilor, chiar dacă acestea au fost acordate înainte de data de 4 aprilie 2014 și de începutul perioadei de tranziție.

(143) Comisia a concluzionat deja în considerentele 136-138 că respectivele contribuții ale acționarilor constituie ajutor de stat ilegal acordat înainte de 4 aprilie 2014.

7.1.2.2. *Distincția dintre ajutorul pentru investiții și ajutorul de exploatare*

(144) Având în vedere dispozițiile Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației menționate mai sus, Comisia trebuie să stabilească dacă măsura în cauză constituie ajutor ilegal pentru investiții sau ajutor ilegal de exploatare.

(145) În conformitate cu punctul 25 subpunctul (r) din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, ajutoarele pentru investiții reprezintă„ajutoarele menite să finanțeze active imobilizate; mai precis, să acopere «deficitul de finanțare a costurilor de capital»". De asemenea, în conformitate cu punctul 25 subpunctul (r) din orientări, ajutoarele pentru investiții se referă atât la plățile în avans (și anume acoperă costurile inițiale de investiție), cât și la ajutoarele plătite în tranșe periodice (destinate să acopere costurile de capital în ceea ce privește amortizarea anuală și cheltuielile de finanțare).

(146) Dimpotrivă, ajutoarele de exploatare se referă la acoperirea integrală sau parțială a costurilor de exploatare ale unui aeroport, definite ca fiind „costurile subiacente furnizării de servicii aeroportuare; acestea includ anumite categorii de costuri precum costurile cu personalul, cele aferente serviciilor contractate, cele legate de comunicații, deșeuri, energie, întreținere, chirie și administrație etc., dar exclud costurile de investiție, sprijinul pentru comercializare sau orice alte stimulente acordate companiilor aeriene de către aeroport, precum și costurile care se încadrează în sfera misiunii de serviciu public".

(147) Având în vedere aceste definiții, contribuțiile acționarilor, care au fost utilizate pentru acoperirea în mod continuu a pierderilor din exploatare ale întreprinderii VFAB, pot fi considerate ajutor de exploatare acordat în favoarea întreprinderii VFAB.

7.1.2.3. *Compatibilitatea ajutoarelor de exploatare în conformitate cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației*

(148) Secțiunea 5.1. din Orientările din 2014 privind sectorul aviației stabilește criteriile pe care Comisia le va aplica la evaluarea compatibilității ajutoarelor de exploatare cu piața internă în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE. În special, în temeiul punctului 172 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, Comisia va aplica aceste criterii tuturor cazurilor care vizează ajutoarele de exploatare, inclusiv notificărilor în curs și cazurilor de ajutor ilegal nenotificat.

(149) În conformitate cu punctul 137 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, ajutoarele ilegale de exploatare acordate înainte de începerea perioadei de tranziție (inclusiv ajutoarele plătite înainte de 4 aprilie 2014) pot fi declarate compatibile în limita costurilor de exploatare neacoperite, sub rezerva îndeplinirii următoarelor condiții:

(150) Contribuția la un obiectiv bine definit de interes comun (punctele 113 și 114 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației). Această condiție este îndeplinită, printre altele, dacă ajutorul sporește mobilitatea cetățenilor Uniunii Europene și conectivitatea regiunilor prin crearea de puncte de acces pentru zborurile din interiorul Uniunii sau dacă facilitează dezvoltarea regională. Cu toate acestea, multiplicarea aeroporturilor nerentabile nu contribuie la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun.

(151) Necesitatea unei intervenții din partea statului (punctele 116-118 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației). Ajutoarele trebuie să vizeze situațiile în care acestea pot determina o îmbunătățire substanțială pe care piața nu o poate realiza prin mijloace proprii. În acest sens, Comisia a observat că situația cu care se confruntă aeroporturile mai mici în dezvoltarea serviciilor acestora și în atragerea de capital privat este adeseori mai puțin favorabilă decât cea cu care se confruntă marile aeroporturi din Uniune. Prin urmare, în condițiile de piață actuale, aeroporturile mai mici pot întâmpina dificultăți în asigurarea finanțării activităților lor în absența finanțării publice.

(152) În consecință, în condițiile de piață actuale, Comisia consideră că:

— aeroporturile care înregistrează până la 200 000 de pasageri pe an s-ar putea să nu fie capabile să își acopere într-o mare măsură costurile de exploatare;

— aeroporturile cu un trafic anual de pasageri cuprins între 200 000 și 700 000 de pasageri s-ar putea să nu fie capabile să își acopere într-o măsură semnificativă costurile de exploatare;

— aeroporturile cu un trafic anual de pasageri cuprins între 700 000 și 1 milion ar trebui, în general, să fie capabile să își acopere într-o mai mare măsură costurile de exploatare; și

— aeroporturile cu un trafic anual de pasageri cuprins între 1 și 3 milioane ar trebui, în medie, să fie capabile să își acopere majoritatea costurile de exploatare.

(153) Caracterul adecvat al ajutorului de stat ca instrument de politică (punctul 120 din Orientările privind sectorul aviației). Statele membre trebuie să demonstreze că ajutorul este adecvat pentru a atinge obiectivul urmărit sau pentru a soluționa problemele vizate. O măsură de ajutor nu va fi considerată compatibilă cu piața internă dacă alte instrumente de politică sau de ajutor care produc efecte de denaturare mai reduse permit atingerea aceluiași obiectiv.

(154) Existența unui efect stimulativ (punctul 124 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației). Această condiție este îndeplinită în cazul în care este probabil ca nivelul activității economice a aeroportului în cauză să se reducă în mod semnificativ în absența ajutoarelor de exploatare și luând în considerare posibila prezență a unor ajutoare pentru investiții și nivelul traficului.

(155) Proporționalitatea cuantumului ajutorului, și anume limitarea ajutorului la minimul necesar (punctul 125 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației). Pentru a fi proporțional, ajutorul de exploatare acordat aeroporturilor trebuie să fie limitat la minimul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc.

(156) Evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale (punctul 131 din Orientările privind sectorul aviației). La evaluarea compatibilității ajutoarelor de exploatare, Comisia va ține cont de denaturarea concurenței și de efectele asupra comerțului. În cazul în care un aeroport este situat în aceeași zonă de deservire cu un alt aeroport care dispune de o capacitate neutilizată, planul de afaceri bazat pe previziuni solide ale traficului de pasageri și de mărfuri trebuie să identifice efectul probabil asupra traficului celorlalte aeroporturi situate în zona de deservire respectivă.

7.1.2.4. *Evaluarea compatibilității măsurii 1*

Contribuția la un obiectiv bine definit de interes comun

(157) Ajutorul de exploatare acordat întreprinderii VFAB a contribuit la menținerea aeroportului în funcțiune și i-a permis acestuia să asigure legături aeriene regulate, atât la nivel național, cât și la nivel internațional.

(158) Västerås este al cincilea oraș din Suedia în ceea ce privește populația. Acesta este situat în zona dens populată și prosperă din punct de vedere economic a Suediei centrale. Încă din anul 1999, 450 000 de locuitori, și anume aproximativ 5,5 % din populația totală a țării, erau domiciliați la o distanță de 45 de minute de aeroport. În zona de deservire a aeroportului, definită printr-un timp de deplasare de o oră, existau 1 milion de locuitori. Conform estimărilor din 2000 ale autorităților suedeze de trafic aerian, aproximativ 59 % din pasagerii care călătoreau de pe aeroporturile situate în regiunea centrală a Suediei (*Mälardalsregionen*) erau locuitori ai zonei.

(159) Cu toate acestea, aeroporturile cele mai apropiate sunt situate la o distanță mai mare de 100 de kilometri sau la mai mult de o oră distanță cu automobilul (cu excepția aeroportului Bromma, care se află la o distanță de 59 de minute cu automobilul). Oferind zboruri atât pe plan intern (cel puțin până în 2006), cât și către destinații din UE (de exemplu, către Oslo, Copenhaga, Londra), aeroportul a contribuit, prin urmare, la sporirea mobilității cetățenilor UE și la creșterea accesibilității prin crearea de puncte de acces pentru zborurile din interiorul Uniunii într-un punct central dintr-o regiune dens populată. Aceste puncte de acces au completat oferta altor aeroporturi situate la limitele zonei de deservire (Bromma și Arlanda), întrucât au oferit legături aeriene într-un perimetru de navetă convenabil bazat în principal pe un model de afaceri (transportatori low-cost) care este diferit de cel urmărit de aeroporturile Bromma și Arlanda. De asemenea, Comisia remarcă faptul că, potrivit estimărilor orașului Västerås, aeroportul Västerås a contribuit în mod direct și indirect la menținerea a circa 180 de locuri de muncă în Västerås.

(160) Comisia concluzionează că ajutorul de exploatare a contribuit la sporirea accesibilității între regiunea Västerås și alte zone din Suedia și UE și că ajutorul de exploatare a vizat un obiectiv bine definit de interes comun.

Necesitatea intervenției statului

(161) Astfel cum se prevede la punctul 118 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, Comisia consideră că, în condițiile de piață actuale, necesitatea unei finanțări publice destinate finanțării costurilor de exploatare variază din cauza costurilor fixe ridicate în funcție de dimensiunea unui aeroport și este, în mod normal, proporțional mai ridicată pentru aeroporturile mai mici. Comisia consideră că, în condițiile de piață actuale, viabilitatea financiară relativă a aeroporturilor poate fi determinată în funcție de dimensiune. Astfel, Comisia consideră că aeroporturile care înregistrează până la 200 000 de pasageri pe an nu pot să își acopere într-o mare măsură costurile de exploatare și că aeroporturile cu trafic anual de pasageri cuprins între 200 000 și 700 000 de pasageri nu pot să își acopere într-o măsură semnificativă costurile de exploatare.

(162) Astfel cum se arată în considerentul 20 de mai sus, întreprinderea VFAB nu a fost capabilă să își acopere costurile de exploatare începând cel puțin din anul 1999 și pe parcursul întregii perioade analizate.

(163) Comisia constată că, în perioada care face obiectul anchetei, numărul pasagerilor a fost mai mic de 200 000 pe an, cu excepția anului 2004 (242 376 de pasageri) și a anului 2005 (221 422 de pasageri), când acesta a rămas sub 300 000.

(164) Comisia constată că întreprinderea VFAB nu a fost capabilă să își acopere costurile de exploatare într-o măsură semnificativă și că, prin urmare, a fost necesară intervenția statului.

Caracterul adecvat al măsurii de ajutor

(165) În speță, activitatea aeroportului Västerås a fost periclitată de incapacitatea sa de a-și acoperi costurile de exploatare.

(166) Având în vedere natura acestei probleme, Comisia consideră că nicio altă măsură de politică nu i-ar fi permis aeroportului să își continue activitatea. Ajutorul de exploatare a fost limitat la pierderile de exploatare neacoperite și la minimul necesar, întrucât acesta a compensat numai pierderile suferite. Prin urmare, compensarea pierderilor este limitată la minimum și nu prevede niciun profit.

(167) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că măsura este adecvată pentru atingerea obiectivului de interes comun.

Efectul stimulativ

(168) Ajutoarele de exploatare acordate în trecut au contribuit la menținerea activității aeroportului. În absența ajutorului, aeroportul ar fi trebuit închis și nu ar fi contribuit la accesibilitatea locală. Valoarea ajutorului a fost limitată la pierderile din exploatare efective, întrucât acesta compensa numai pierderile din exploatare neacoperite.

(169) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că măsura de ajutor a avut un efect stimulativ.

Proporționalitatea ajutorului (ajutor limitat la minimum)

(170) Ajutorul trebuie limitat la minimul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc.

(171) În speță, valoarea ajutorului nu a depășit niciodată pierderile din exploatare neacoperite. Prin urmare, Comisia consideră că ajutorul de exploatare a fost proporțional, fiind limitat la minimum necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc.

Evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale

(172) Comisia remarcă faptul că există un singur aeroport situat în zona de deservire a aeroportului Västerås, astfel cum este aceasta definită la articolul 25 alineatul (12) din Orientările din 2014 privind sectorul aviației. În plus, aeroportul Arlanda este situat în afara zonei de deservire.

(173) Cu toate acestea, în ceea ce privește aeroportul Bromma, Comisia observă, în primul rând, că acesta este situat chiar la extremitatea zonei de deservire a aeroportului Västerås (59 de minute cu automobilul), fapt care poate diminua potențialele efecte negative ale ajutorului.

(174) De asemenea, Comisia constată că modelele de afaceri ale aeroporturilor Västerås și Bromma au fost destul de diferite. În perioada care face obiectul anchetei, aeroportul Västerås s-a concentrat în mod clar pe transportatorii aerieni low-cost prin dezvoltarea relației sale cu Ryanair și pierderea treptată a zborurilor interne. În schimb, aeroportul Bromma s-a concentrat pe zborurile interne pentru a deservi zona centrală în care este situat orașul Stockholm și unele destinații internaționale (de exemplu, Bruxelles, Helsinki) prin companiile aeriene tradiționale, dezvoltarea aeroportului Bromma (măsurată ca număr de pasageri) fiind foarte puternică în perioada care face obiectul anchetei, acesta crescând de la 981 256 pasageri în 2000 la 2 037 382 de pasageri în 2010 ([31]). De asemenea, în ceea ce privește aeroportul Arlanda, Comisia constată că acesta este situat în afara presupusei zone de deservire a aeroportului Västerås, ceea ce reduce potențialele efecte negative ale ajutorului. În orice situație, în cazul aeroportului Bromma, efectele negative sunt cu atât mai puțin probabile și datorită faptului că aeroportul Arlanda a urmat, de asemenea, un model de afaceri diferit de cel al aeroportului Västerås. Într-adevăr, aeroportul Arlanda, care este principalul aeroport din zona capitalei, oferă un număr mare de destinații interne și internaționale deservite de companiile aeriene tradiționale. În cele din urmă, traficul la scară redusă de la aeroportul Västerås înseamnă că efectul ajutorului este foarte puțin probabil să fi avut un impact semnificativ asupra operațiunilor aeroportului Arlanda, care este cel mai mare aeroport al Suediei ([32]).

(175) Prin urmare, este foarte puțin probabil ca ajutorul acordat aeroportului Västerås să fi condus la multiplicarea sau deturnarea inutilă a activității aeroporturilor Bromma sau Arlanda.

(176) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia consideră că efectele negative nejustificate asupra concurenței și asupra comerțului dintre statele membre sunt limitate.

Concluzie

(177) Comisia constată că ajutorul de exploatare acordat întreprinderii VFAB prin contribuțiile acționarilor acordate în perioada 2003-2010 (măsura1) este compatibil cu piața internă.

7.2. MĂSURA 2: PRESUPUSA CHIRIE REDUSĂ PLĂTITĂ DE ÎNTREPRINDEREA VFAB ÎNTREPRINDERII VÄSTERÅS FLYGFASTIGHETER AB PENTRU UTILIZAREA INFRASTRUCTURII AEROPORTUARE

(178) În decizia de inițiere a procedurii ([33]), Comisia a afirmat că au existat indicii potrivit cărora chiria era mai mică decât rata pieței. Această constatare s-a întemeiat, în principal, pe o afirmație în acest sens dintr-un document intern al orașului Västerås. În consecință, Comisia a solicitat autorităților suedeze să prezinte observații cu privire la aceste indicații, precum și cu privire la valoarea estimată a chiriei. Prin urmare, pe baza indicațiilor disponibile, Comisia a plecat de la premisa că prețul chiriei a conferit un avantaj întreprinderii VFAB.

(179) Suedia și întreprinderea VFAB au contestat faptul că prețul chiriei ar fi fost fixat sub nivelul chiriei pieței din întreaga perioadă cuprinsă între 2003 și 2010. În răspunsul la cererea de clarificări formulată în decizia de inițiere a procedurii, acestea au susținut că afirmația din documentul elaborat de consiliul municipal al orașului Västerås, la care face referire decizia de inițiere procedurii și potrivit căreia chiria ar fi sub nivelul pieței, nu se bazează pe niciun fel de cifre sau explicații concrete, fiind o declarație nemotivată. Prin urmare, Suedia și întreprinderea VFAB nu dispun de mijloacele necesare pentru a prezenta observații cu privire la conținutul acesteia. În schimb, acestea susțin că evaluarea chiriei pieței trebuie realizată având în vedere faptul că, în temeiul regulamentelor de urbanism relevante, bunurile respective pot fi utilizate numai pentru activități aeroportuare și ținând seama de rentabilitatea foarte scăzută a operațiunilor, chiria în cauză va părea conformă cu piața. De asemenea, contractul de închiriere prevede modificarea chiriei în cazul în care se realizează noi investiții.

([31]) *Sursă:* www.transportstyrelsen.se
([32]) Cu titlu de exemplu, aeroportul Arlanda avea 18 263 926 pasageri în 2000 și 16 948 127 de pasageri în 2010 (*sursă:* www.transportstyrelsen.se).
([33]) A se vedea considerentele 61 și 62 din decizia de inițiere a procedurii.

(180) În orice caz, Suedia și întreprinderea VFAB susțin că prețul chiriei este stabilit în mod liber de întreprinderea VFAB pe baza unor considerente pur comerciale și că nu s-a demonstrat de către Comisie că decizia de stabilire a chiriei întreprinderii VFAB este imputabilă statului.

(181) În această privință, Comisia ia act de argumentele prezentate de Suedia și de întreprinderea VFAB potrivit cărora rentabilitatea scăzută (sub pragul de rentabilitate) a activităților aeroportului Västerås are un impact asupra nivelului chiriei care poate fi taxat.

(182) Nicio altă parte terță nu a prezentat observații cu privire la acest aspect. Investigația oficială nu a relevat nicio informație care să permită susținerea afirmației potrivit căreia chiria plătită de întreprinderea VFAB ar fi mai mică decât ceea pe care un proprietar privat ar fi perceput-o în împrejurări asemănătoare. Prin urmare, afirmația la care se face referire în decizia de inițiere a procedurii nu a fost motivată în mod corespunzător. În aceste circumstanțe, Comisia constată că nicio dovadă nu susține indicațiile preliminare privind acordarea unui avantaj în favoarea întreprinderii VFAB. Comisia nu poate concluziona pe baza unor afirmații nemotivate că a fost acordat un ajutor de stat.

(183) Prin urmare, Comisia constată că măsura 2, chiria plătită de întreprinderea VFAB întreprinderii Västerås Flygfastigheter AB pentru utilizarea infrastructurii aeroportuare, nu constituie ajutor de stat.

7.3. MĂSURA 3: AJUTORUL DE EXPLOATARE ACORDAT ÎN TEMEIUL SCHEMEI DE AJUTOARE PENTRU AEROPORTURILE LOCALE ÎN PERIOADA 2001-2010

(184) Autoritățile suedeze au oferit explicații cu privire la ajutorul acordat de către stat în temeiul schemei de ajutoare pentru aeroporturile locale în perioada acoperită de anchetă, și anume 2001-2010. Schema a fost modificată ulterior, în 2011 ([34]).

(185) Cu toate că temeiul juridic al schemei a variat într-o oarecare măsură în perioada relevantă, caracteristicile fundamentale ale acesteia au rămas neschimbate. Începând cu anul 2007, Regulamentul (CE) nr. 1577/2006 privind ajutorul de exploatare destinat aeroporturilor care nu sunt deținute de stat constituie temeiul juridic pentru acordarea ajutorului. În 2005, bugetul total al ajutoarelor s-a ridicat la 103 milioane SEK, 22 de aeroporturi din Suedia beneficiind de acestea. În perioada în care statul, prin intermediul întreprinderii LFH Holding, a deținut 40 % din acțiunile întreprinderii VFAB, ajutorul de exploatare a fost redus în mod corespunzător cu 40 %.

(186) Obiectivul schemei l-a reprezentat promovarea dezvoltării regionale și a conectivității interregionale, pe baza responsabilității guvernului în ceea ce privește rețeaua națională de transport în general și infrastructura de transport aerian în special.

(187) Au fost eligibile pentru ajutor toate aeroporturile cu trafic aerian regulat, indiferent de forma de proprietate (însă obiectivele de dezvoltare regională, măsurate ca distanța până la cele trei mari aeroporturi naționale, au trebuit luate în considerare pentru evaluarea necesității ajutorului). Cu toate acestea, un aeroport își pierde eligibilitatea pentru ajutor de îndată ce atinge un volum de trafic (în mod normal, 300 000 de pasageri pe an) la care se consideră că are perspective încurajatoare în ceea ce privește rentabilitatea. Începând cu 1 ianuarie 2007, eligibilitatea a fost limitată și mai mult în momentul în care schema a exclus aeroporturile de la care se putea ajunge la Stockholm în cel mult două ore utilizând transportul public terestru.

(188) În ceea ce privește intensitatea ajutorului, ajutorul acordat unui anumit aeroport nu putea depăși pierderile din exploatare ale aeroportului respectiv. De asemenea, Suedia a clarificat faptul că, inițial, ajutorul era destinat să acopere în medie 75 % din pierderile din exploatare, dar că, în practică, acesta a depășit rareori 50 % în medie.

(189) Ultimul an în care aeroportul Västerås a beneficiat de ajutor în temeiul schemei a fost 2006.

7.3.1. **Existența ajutorului**

(190) Suedia recunoaște că schema constituie ajutor de stat. Astfel cum se menționează în decizia de inițiere a procedurii, Comisia constată că sunt îndeplinite criteriile prevăzute la articolul 107 din TFUE.

(191) În mod clar, schema este finanțată prin intermediul resurselor de stat, întrucât aceasta a fost finanțată în principal de la bugetul general și, într-o mai mică măsură, de la bugetul SCAA, care este o agenție guvernamentală centrală instituită prin lege. De asemenea, ajutorul este imputabil statului, întrucât schema a fost gestionată în mod succesiv de SCAA (1999-2005), de Autoritatea aeronautică civilă (2005-2010) și de succesorul acesteia, Administrația transporturilor din Suedia (începând cu anul 2010). Toate acestea sunt autorități publice instituite și reglementate prin lege.

([34]) Prezenta decizie vizează schema în cauză până în 2010.

(192) Schema prevede în mod clar un avantaj pentru beneficiarii săi, întrucât aceștia sunt scutiți de pierderile din exploatare pe care, altfel, ar fi trebuit să le suporte în cursul activității economice. Ajutorul, care este acordat sub formă de granturi, nu este oferit de către stat din perspectiva obținerii unui profit pentru fondurile sale. Avantajul este selectiv, întrucât este acordat numai aeroporturilor care nu sunt deținute de administrația centrală și care îndeplinesc criteriile de eligibilitate. În cele din urmă, avantajul este de natură să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre, întrucât există concurență între aeroporturi în cadrul Uniunii.

7.3.2. **Legalitatea ajutorului**

(193) În temeiul articolului 108 alineatul (3) din TFUE, statele membre trebuie să notifice orice planuri privind acordarea sau modificarea unui ajutor și nu pot pune în aplicare măsurile propuse înainte de pronunțarea unei decizii finale în cadrul procedurii de notificare.

(194) Întrucât fondurile au fost deja acordate, Comisia consideră că Suedia nu a respectat interdicția prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE. Prin urmare, schema este ilegală, întrucât nu a fost notificată Comisiei.

7.3.3. **Compatibilitatea ajutorului**

(195) Astfel cum se explică în considerentele 137-141, dispozițiile Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației se aplică cazurilor nesoluționate care vizează ajutoarele de exploatare ilegale acordate aeroporturilor înainte de 4 aprilie 2014.

(196) Schema constituie ajutor de exploatare conform principiilor orientărilor, întrucât scopul său este de a compensa deficitul de finanțare a costurilor de exploatare a aeroporturilor, și anume diferența dintre veniturile aeroportului și costurile de exploatare ale acestuia ([35]).

(197) Schema care face obiectul prezentei investigații oficiale a fost pusă în aplicare, de asemenea, înainte de 4 aprilie 2014.

(198) Prin urmare, Comisia va evalua compatibilitatea măsurii 3 în temeiul dispozițiilor privind compatibilitatea prevăzute în Orientările din 2014 privind sectorul aviației pentru ajutoarele de exploatare, astfel cum se explică în detaliu în considerentele 147-154.

7.3.3.1. *Contribuția la un obiectiv bine definit de interes comun*

(199) Obiectivul schemei l-a reprezentat promovarea dezvoltării regionale și a conectivității interregionale, pe baza responsabilității guvernului în ceea ce privește rețeaua națională de transport în general și infrastructura de transport aerian în special.

(200) Schema limitează la minimum riscul de multiplicare prin vizarea aeroporturilor mici din zonele cu o conectivitate slabă. De asemenea, schema a exclus în mod explicit aeroporturile situate în apropierea celor mai mari aeroporturi din țară (Arlanda, Landvetter și Sturup).

(201) Mărimea țării, densitatea scăzută a populației și condițiile de circulație adeseori dificile reduc la minimum, de asemenea, riscul multiplicării în cazurile rare în care două aeroporturi care beneficiază de ajutor sunt situate mai aproape decât distanțele indicative prevăzute la punctul 136 din orientări. Prin urmare, Comisia concluzionează că schema a contribuit la un obiectiv bine definit de interes comun.

7.3.3.2. *Necesitatea intervenției statului.*

(202) Astfel cum s-a explicat mai sus, aeroporturile și-au pierdut eligibilitatea în temeiul schemei în momentul în care s-a considerat că au perspective rezonabile de a atinge o rentabilitatea, înregistrat, în general, la aproximativ 300 000 de pasageri pe an. Aceasta este o abordare conservatoare care garantează faptul că ajutorul este acordat numai în cazurile în care este necesară o intervenție a statului pentru a asigura funcționarea aeroportului.

(203) În același timp, Comisia consideră că, în condițiile de piață actuale, aeroporturile care înregistrează până la 200 000 de pasageri pe an nu pot să își acopere costurile de exploatare într-o mare măsură și că aeroporturile cu trafic anual de pasageri cuprins între 200 000 și 700 000 de pasageri nu pot să își acopere costurile de exploatare într-o măsură semnificativă.

(204) Prin aplicarea acestor categorii aeroporturilor vizate de schemă, Comisia constată următoarele.

([35]) Astfel cum sunt definite la punctul 21 din orientări.

(205) Marea majoritate a aeroporturilor care au beneficiat de măsura 3 sunt foarte mici. Într-adevăr, dintre cele 29 de aeroporturi care au primit ajutor la un moment dat în perioada 1999-2007, 24 de aeroporturi au – în cel mai bun caz – mai puțin de 200 000 de pasageri pe an. Dintre acestea, 21 au avut mai puțin de 100 000 de pasageri pe an, iar 16, mai puțin de 50 000 de pasageri.

(206) Numai trei aeroporturi (Kristianstad, Västerås și Växjö) au înregistrat, la nivelul lor maxim din perioada de referință, peste 200 000, dar totuși sub 300 000 de pasageri (dar, la nivelul cel mai scăzut din perioada respectivă, 62 639, 107 565 și, respectiv, 154 755 de pasageri). Astfel cum s-a arătat mai sus, aeroportul Västerås nu primit niciun ajutor în temeiul măsurii 3 după 2006.

(207) Dintre celelalte două aeroporturi, cel mai mare în perioada respectivă era Skavsta (maximum 1 994 512, minimum 240 233 de pasageri). Cu toate acestea, aeroportul respectiv nu a mai primit ajutoare după anul 2004, când acesta a depășit pentru prima dată 1 000 000 de pasageri ([36]). Aeroportul Göteborg (maximum 743 892, minimum 2 972 de pasageri) a primit ajutor numai în 2003 (304 095 de pasageri) și în 2004 (433 935 de pasageri) ([37]).

(208) Pe această bază, Comisia consideră că ajutorul în temeiul schemei de ajutoare pentru aeroporturile locale a fost acordat atunci când era necesar pentru realizarea obiectivului de interes comun.

7.3.3.3. *Caracterul adecvat (punctul 120 din orientări)*

(209) Ajutoarele de exploatare reprezintă un instrument adecvat pentru a remedia problemele aeroporturilor vizate de schemă, și anume incapacitatea acestora de a-și finanța operațiunile.

7.3.3.4. *Efectul stimulativ (punctul 124 din orientări)*

(210) Astfel cum s-a arătat mai sus, având în vedere nivelul traficului și criteriile de eligibilitate ale schemei, este foarte puțin probabil ca aeroporturile vizate de schemă să fie capabile să își finanțeze activitățile ele însele și, astfel, să mențină nivelul de activitate dorit fără ajutor. Prin urmare, schema are un efect stimulativ.

7.3.3.5. *Proporționalitatea ajutorului (punctul 125 din orientări)*

(211) Ajutorul a fost limitat la minimul necesar, întrucât acesta nu a depășit niciodată deficitul de finanțare a costurilor de exploatare (depășind rareori 75 % în medie).

7.3.3.6. *Prevenirea denaturărilor nejustificate ale concurenței (punctul 131 din orientări)*

(212) Aeroporturile vizate de măsura 3 sunt de dimensiuni mici sau foarte mici, de regulă, fiind repartizate în întreaga țară și având zone de deservire mari conform standardelor europene continentale.

(213) Astfel cum s-a arătat mai sus, principiile schemei au exclus aeroporturile situate în apropierea aeroporturilor mari ale țării (Arlanda în Stockholm, Landvetter în Göteborg și Skurup aproape de Malmö), reducând astfel posibilele suprapuneri.

(214) Cu toate că, în unele cazuri, o serie de aeroporturi vizate de schemă pot fi situate mai aproape decât distanța indicativă prevăzută de criteriile menționate la punctul 136, Comisia reamintește faptul că aeroporturile respective sunt foarte mici și că, prin urmare, denaturarea concurenței va fi, probabil, foarte limitată.

7.3.4. **Concluzie**

(215) Pentru motivele de mai sus, Comisia consideră că ajutoarele acordate în temeiul schemei de ajutoare pentru aeroporturile locale în perioada 2000-2010 au fost compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

7.4. PRESUPUSUL AJUTOR ACORDAT ÎNTREPRINDERILOR RYANAIR ȘI AMS

7.4.1. **Existența ajutoarelor**

7.4.1.1. *Activitatea economică și noțiunea de întreprindere*

(216) Prin furnizarea de servicii de transport aerian, companiile aeriene desfășoară o activitate economică, prin urmare, sunt întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. În consecință, trebuie să se analizeze dacă acordurile dintre companiile aeriene și aeroportul în cauză, în cazul în care acestea sunt imputabile statului și implică un transfer de resurse de stat, au acordat companiilor aeriene un avantaj economic.

([36]) Aeroportul Skavsta a crescut de la 980 000 pasageri în 2003 la 1 350 000 de pasageri în 2004. *Sursă:* site-ul aeroportului Skavsta, http://www.skavsta.se/bulletin/3/kort-om-skavsta-passagerare.asp

([37]) Numărul de pasageri pentru 2003 și 2004 conform http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Statistik_och_analys/pass2004.pdf

7.4.1.2. *Resurse de stat și imputabilitatea statului*

(217) Curtea de Justiție a susținut în hotărârea *Stardust Marine* menționată mai sus că resursele unei întreprinderi constituite în temeiul dreptului privat, ale cărei acțiuni sunt majoritar deținute de stat constituie resurse de stat.

(218) În ceea ce privește imputabilitatea statului, în hotărârea *Stardust Marine* Curtea de Justiție a susținut, de asemenea, că faptul că statul sau o entitate a statutului este acționar unic majoritar al unei întreprinderi nu este suficient pentru a constata că un transfer de resurse realizat de către întreprindere este imputabil acționarilor publici ai acesteia. Potrivit Curții de Justiție, inclusiv în cazul în care statul este în măsură să controleze o întreprindere publică și să exercite o influență dominantă asupra operațiunilor sale, exercitarea efectivă a acestui control într-un caz anume nu poate fi presupusă în mod automat, întrucât o întreprindere publică poate acționa cu mai multă sau mai puțină independență, în funcție de gradul de autonomie acordat acesteia de către stat.

(219) Astfel cum arată Curtea de Justiție, indicatorii din care ar putea fi dedusă imputabilitatea sunt:

(a) faptul că întreprinderea în cauză nu putea adopta decizia contestată fără a ține seama de cerințele autorităților publice;

(b) faptul că întreprinderea trebuia să țină seama de directivele emise de autoritățile guvernamentale;

(c) integrarea întreprinderii publice în structurile administrației publice;

(d) natura activităților întreprinderii publice și exercitarea acestor activități pe piață în condiții normale de concurență cu operatori privați;

(e) statutul juridic al întreprinderii;

(f) intensitatea supravegherii exercitate de autoritățile publice asupra conducerii întreprinderii; și

(g) orice alt indicator care arată, într-un anumit caz, o implicare a autorităților publice în procesul de adoptare a unei măsuri sau improbabilitatea implicării acestora, ținându-se seama și de amploarea măsurii, de conținutul acesteia sau de condițiile pe care le cuprinde.

7.4.1.3. *Resursele de stat*

(220) Pe parcursul întregii perioade care face obiectul prezentei decizii, întreprinderea VFAB a fost deținută în proporție de 100 % de stat, fie exclusiv de orașul Västerås, fie în comun de orașul Västerås și de întreprinderea LFV Holding, o filială a SCAA, organism public. Se poate presupune că statul, având calitatea de acționar unic al întreprinderii VFAB și numind consiliul de administrație al acesteia, are influență totală asupra întreprinderii VFAB, controlându-i resursele. Prin urmare, orice avantaj acordat din resursele întreprinderii VFAB este acordat prin intermediul resurselor de stat.

7.4.1.4. *Imputabilitatea*

(221) În primul rând, Comisia constată că, în conformitate cu statutul întreprinderii VFAB, scopul întreprinderii este de a satisface nevoile de transport aerian ale regiunii, în conformitate cu principiile de drept public care se aplică activităților administrațiilor locale. Prin urmare, scopul general al întreprinderii se referă la obiectivele de interes general care sunt cele urmărite, de regulă, de autoritățile publice și la dispozițiile legale specifice care se aplică administrațiilor locale. În plus, orașul Västerås (împreună cu întreprinderea LFV Holding atunci când aceasta din urmă era acționar) numește consiliul de administrație al întreprinderii VFAB ([38]).

(222) De asemenea, decizia de a-l mandata pe directorul general al întreprinderii VFAB să încheie acordul inițial din 2001 cu Ryanair a fost adoptată de consiliul de administrație alcătuit din membrii obișnuiți numiți de autoritățile orașului Västerås ([39]).

(223) Statutul prevedea, de asemenea, obligația întreprinderii de a prezenta toate deciziile operaționale importante consiliului municipal, astfel încât acesta din urmă să își poată exprima opinia cu privire la acestea.

(224) Din documentele prezentate în cursul procedurii oficiale de investigare rezultă în mod clar că orașul Västerås a fost implicat în mod direct în deciziile comerciale majore. Astfel, dovezile prezentate arată că, în 2006, întrucât acordul privind acoperirea costurilor încheiat cu întreprinderea LFV Holding urma să expire, consiliul municipal a dezbătut strategia comercială viitoare a întreprinderii VFAB și a luat o decizie explicită cu privire la strategia

([38]) A se vedea, de exemplu http://www.Västerås.se/politikdemokrati/stadensorganisation/bolag/Sidor/bolag.aspx
([39]) Procesul-verbal al ședinței consiliului de administrație al întreprinderii VFAB din 18 octombrie 2000.

comercială pe care întreprinderea trebuia să o urmeze până în anul 2011. Prin urmare, autoritatea publică a fost implicată în mod direct în definirea strategiei comerciale a operatorului aeroportuar și, în consecință, trebuie considerată ca fiind implicată în deciziile adoptate de acesta din urmă în punerea în aplicare a strategiei respective.

(225) Pe baza acestor elemente, se pare că statul trebuie considerat ca fiind implicat în deciziile comerciale ale întreprinderii VFAB, o întreprindere care nu poate să își elaboreze strategia de piață fără a ține cont de directivele formale sau informale ale autorității publice. Prin urmare, Comisia, constatând că Suedia nu a contestat imputabilitatea, consideră că acordurile comerciale ale întreprinderii VFAB cu întreprinderile Ryanair și AMS din cadrul măsurilor 4 și 5 sunt imputabile statului.

7.4.1.5. *Avantajul economic*

(226) Pentru a evalua dacă un acord dintre un aeroport și o companie aeriană cu capital de stat conferă un avantaj economic acesteia din urmă, este necesar să se analizeze dacă acordul respectiv a respectat principiul operatorului economic privat în economia de piață. În aplicarea testului OEP unui acord dintre un aeroport și o companie aeriană, trebuie să se evalueze dacă, la data la care a fost încheiat acordul, un operator avizat într-o economie de piață s-ar fi așteptat ca acordul să îi aducă un profit mai mare decât cel realizat în lipsa acestuia. Acest profit mai ridicat trebuie măsurat pe baza diferenței dintre veniturile marginale care se preconizează a fi generate de contract (și anume, diferența dintre veniturile care ar fi realizate dacă ar fi încheiat contractul și veniturile care ar fi realizate în absența contractului) și costurile marginale care se preconizează a fi suportate ca urmare a contractului (și anume, diferența dintre costurile care ar fi suportate dacă ar fi încheiat contractul și costurile care ar fi suportate în absența contractului), fluxurile de lichidități rezultate fiind actualizate la o rată de actualizare corespunzătoare. Atunci când evaluează acordurile aeroporturilor/companiilor aeriene, Comisia ține seama, de asemenea, de măsura în care acordurile analizate pot fi considerate ca înscriindu-se în cadrul unei strategii globale a aeroportului, menită să restabilească rentabilitatea cel puțin pe termen lung (punctul 66 din orientări).

(227) Într-o astfel de analiză sunt luate în considerare toate veniturile și costurile marginale relevante asociate tranzacției. Diferitele elemente (reduceri ale tarifelor de aeroport, granturi de marketing, alte stimulente financiare) nu vor fi evaluate separat. Într-adevăr, astfel cum se menționează în hotărârea *Charleroi*: „În cadrul aplicării criteriului investitorului privat, este (…) necesar să se aibă în vedere operațiunea comercială în ansamblul său pentru a se verifica dacă entitatea de stat și entitatea controlată de aceasta, luate împreună, s-au comportat ca operatori raționali în economia de piață. Comisia trebuie, în momentul evaluării măsurii în cauză, să examineze toate caracteristicile relevante ale măsurilor și contextul acestora […]”.

(228) Veniturile marginale preconizate trebuie să includă, în special, veniturile provenite din tarifele de aeroport, luând în considerare reducerile de prețuri, precum și traficul care se preconizează a fi generat de acord și veniturile provenite din activitățile nonaeronautice care se preconizează a fi generate de traficul suplimentar. Costurile marginale preconizate trebuie să includă, în special, toate costurile de exploatare și de investiții marginale, care nu ar fi suportate în absența acordului, precum și costurile granturilor de marketing și altor stimulente financiare.

(229) De asemenea, Comisia constată în acest context că diferențierea prețurilor (inclusiv ajutorul de marketing și alte stimulente) constituie o practică comercială standard. Cu toate acestea, astfel de politici diferențiate în materie de fixare a prețurilor ar trebui să fie justificate din punct de vedere comercial.

Aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață acordurilor în cauză, în special acordurilor cu Ryanair

(230) În scopul aplicării principiului operatorului economic privat în economia de piață în acest caz, este necesar mai întâi să se răspundă la următoarele întrebări:

(a) În scopul aplicării principiului operatorului privat în economia de piață, contractul de marketing și acordurile privind tarifele de aeroport trebuie analizate împreună, astfel cum au susținut întreprinderile Ryanair și AMS, sau separat?

(b) În scopul aplicării principiului operatorului privat în economia de piață, este oportun să se compare acordurile care fac obiectul procedurii oficiale de investigare cu tarifele de aeroport aplicate de alte aeroporturi?

(231) Comisia va aborda mai întâi aceste două întrebări și va analiza ulterior aplicarea principiului operatorului privat în economia de piață în cazul măsurilor 4 și 5.

Evaluarea comună a contractelor de marketing și a acordurilor privind tarifele de aeroport

(232) Comisia consideră că două dintre măsurile care fac obiectul investigației oficiale în cazul de față, și anume acordul de servicii aeroportuare și contractele de marketing trebuie evaluate împreună, ca o singură măsură. Această abordare vizează acordul de servicii aeroportuare dintre întreprinderile VFAB și Ryanair, pe de o parte, și contractele de marketing dintre întreprinderile VFAB și Ryanair, precum și dintre întreprinderile VFAB și AMS. Ryanair nu contestă faptul că respectivul contract de marketing încheiat direct de întreprinderile Ryanair și VFAB trebuie evaluat împreună cu acordul privind tarifele de aeroport. Într-adevăr, cele două acorduri reglementează relația comercială dintre întreprinderile VFAB și Ryanair. Comisia consideră că acest lucru se aplică, de asemenea, în cazul contractului de marketing cu întreprinderea AMS, din următoarele motive.

(233) Există mai multe indicii care sugerează faptul că cele două contracte trebuie evaluate ca reprezentând o măsură unică, întrucât acestea au fost încheiate în cadrul unei singure tranzacții.

(234) În primul rând, întreprinderea AMS este o filială a Ryanair în proporție de 100 %. Contractul de marketing a fost semnat în numele întreprinderii AMS de către dl Edward Wilson, care era la momentul respectiv director al întreprinderii AMS și, concomitent, director al Ryanair. În scopul aplicării normelor privind ajutoarele de stat, întreprinderile AMS și Ryanair sunt considerate a fi o singură întreprindere, în sensul că întreprinderea AMS acționează ca intermediar în interesul și sub controlul administrativ al Ryanair. În ceea ce privește acordurile în cauză, acest lucru se poate deduce, de asemenea, din faptul că acordul de marketing prevede în preambul „[…] www.ryanair.com, site-ul companiei aeriene irlandeze cu tarife scăzute Ryanair".

(235) De asemenea, cu toate că respectivele contracte de marketing sunt contracte nominale încheiate între întreprinderile VFAB și AMS, acestea constituie în mod explicit acte adiționale la acordul din 2005, și anume acordul privind tarifele de aeroport din 31 ianuarie 2005 dintre întreprinderea VFAB și Ryanair. Acest lucru indică în mod clar că niciuna dintre cele două părți nu au făcut distincția între contractele de servicii aeroportuare și contractul de servicii de marketing, ci le-au considerat parte a unui acord comercial unic (de asemenea, Comisia constată că, deși cele două acte adiționale din 1 august sunt încheiate nominal între întreprinderile VFAB și AMS, acestea sunt totuși semnate în numele Ryanair Ltd).

(236) În al doilea rând, contractul de marketing cu întreprinderea AMS din 2010 prevede în prima secțiune, intitulată „obiectul contractului", că respectivul contract este „[…]". Această formulare stabilește o legătură directă clară între contractul de servicii și contractul de marketing în cauză, în sensul că niciunul dintre contracte nu ar fi fost încheiat fără celălalt. Contractul de marketing se bazează pe încheierea contractului de servicii aeroportuare și pe serviciile furnizate de Ryanair. Într-adevăr, preambulul prevede, de asemenea, că întreprinderea VFAB intenționează să vizeze pasagerii Ryanair pentru a promova turismul și oportunitățile de afaceri în regiune.

(237) În al treilea rând, contractul de marketing prevede în preambul că întreprinderea VFAB a decis să „promoveze în mod activ Västmanland și Västerås ca destinație de vacanță pentru pasagerii aerieni internaționali și, de asemenea, ca centru de afaceri atractiv". Aceasta este o indicație a faptului că încheierea contractului de marketing are ca scop principal și specific promovarea Aeroportului Västerås (și a zonei înconjurătoare, Västmanlands) în rândul potențialilor clienți Ryanair.

(238) În concluzie, contractul de servicii de marketing încheiat de întreprinderile VFAB și AMS este legat, prin urmare, în mod indivizibil de contractele de servicii aeroportuare semnate de întreprinderile Ryanair și VFAB. Considerațiile de mai sus demonstrează că, în absența contractelor de servicii aeroportuare, contractele de marketing nu ar fi fost încheiate. Într-adevăr, contractul de marketing prevede în mod explicit că se bazează pe serviciile oferite de Ryanair pe ruta Västerås-Londra și vizează în principal servicii de marketing menite să promoveze ruta respectivă.

(239) Din aceste motive, Comisia consideră că este necesară analizarea în comun a acordurilor de servicii aeroportuare dintre întreprinderile VFAB și Ryanair și a contractelor de marketing din 1 și 17 august 2010, pentru a stabili dacă acestea constituie sau nu măsuri de ajutor de stat.

Fezabilitatea comparării aeroportului Västerås cu alte aeroporturi europene

(240) Atât Suedia, cât și Ryanair au susținut că evaluarea principiului operatorului privat în economia de piață ar trebui efectuată comparând clauzele acordurilor comerciale dintre întreprinderea VFAB, pe de o parte, și Ryanair și AMS, pe de altă parte, cu clauzele unor contracte similare încheiate de alte aeroporturi.

(241) Conform noilor orientări privind aplicarea principiului operatorului în economia de piață, existența unui ajutor acordat unei companii aeriene care utilizează un anumit aeroport poate fi exclusă, în principiu, în cazul în care prețul perceput pentru serviciile aeroportuare corespunde prețului pieței, sau în cazul în care se poate demonstra prin intermediul unei analize *ex ante* că acordul dintre aeroport și compania aeriană va contribui în mod pozitiv la rentabilitatea marginală a aeroportului. Cu toate acestea, în ceea ce privește prima abordare (o comparație cu „prețul pieței"), Comisia are îndoieli cu privire la faptul că, în prezent, poate fi identificat un nivel de referință adecvat pentru stabilirea unui preț real al pieței pentru serviciile furnizate de aeroporturi. Prin urmare, Comisia consideră că o analiză *ex ante* privind rentabilitatea marginală reprezintă criteriul cel mai relevant pentru evaluarea acordurilor încheiate de aeroporturi cu companii aeriene individuale.

(242) Trebui remarcat faptul că, în general, aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață pe baza prețului mediu de pe alte piețe similare se poate dovedi utilă dacă prețul poate fi identificat sau dedus în mod rezonabil din alți indicatori de piață. Cu toate acestea, această metodă nu este relevantă în cazul serviciilor aeroportuare, întrucât structura costurilor și a veniturilor diferă foarte mult de la un aeroport la altul. Acest lucru se datorează faptului că structura costurilor și a veniturilor depinde de nivelul de dezvoltare al aeroportului, de numărul companiilor aeriene care utilizează aeroportul, de capacitatea în ceea ce privește traficul de călători, de starea infrastructurii și a investițiilor aferente, de cadrul de reglementare care poate varia de la un stat membru la altul, precum și de eventualele datorii sau obligații contractate de aeroport în trecut.

(243) De asemenea, astfel cum se poate observa în speță, practicile comerciale dintre aeroporturi și companiile aeriene nu sunt întotdeauna bazate exclusiv pe o listă a tarifelor publicată. Mai degrabă, aceste relații comerciale sunt foarte variate. Acestea includ partajarea riscurilor în ceea ce privește traficul de pasageri și orice răspundere comercială și financiară conexă, schemele de stimulare standard și modificarea partajării riscurilor pe întreaga perioadă a contractelor. Prin urmare, o tranzacție nu poate fi comparată cu o alta pe baza prețului unei escale sau a prețului per pasager.

(244) În cele din urmă, presupunând că s-ar putea stabili, pe baza unei analize comparative, că „prețurile" implicate în diversele tranzacții care fac obiectul evaluării sunt echivalente cu sau mai mari decât „prețul pieței" stabilit pe baza unui eșantion de tranzacții comparativ, Comisia nu ar putea concluziona din aceasta că operațiunile sunt conforme cu testul OEP dacă se dovedește că, atunci când acestea au fost stabilite, operatorul aeroportuar se aștepta ca acestea să genereze costuri marginale mai ridicate decât veniturile marginale. Prin urmare, un OEP nu va avea niciun interes să ofere bunuri sau servicii la „prețul de referință al pieței" în cazul în care acest lucru ar conduce la o pierdere marginală.

(245) În aceste condiții, Comisia consideră pe baza informațiilor pe care le are la dispoziție, că o analiză *ex ante* privind rentabilitatea marginală este cea mai bună abordare pentru a evalua dacă relația comercială dintre întreprinderea VFAB și Ryanair a implicat un avantaj în favoarea Ryanair în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

7.4.1.6. *Evaluarea costurilor și veniturilor marginale*

(246) Pentru a evalua dacă un acord încheiat de un aeroport cu o companie aeriană respectă principiul operatorului economic privat în economia de piață, veniturile preconizate din activitățile nonaeronautice care provin din activitatea companiei trebuie luate în considerare împreună cu tarifele de aeroport nete, excluzând rabaturi, ajutoare de marketing sau scheme de stimulare. În mod similar, trebuie luate în considerare toate costurile preconizate suportate treptat de aeroport în legătură cu activitatea companiei aeriene din cadrul aeroportului. Aceste costuri marginale cuprind toate categoriile de cheltuieli sau de investiții, precum costurile marginale cu personalul, cu echipamentele și cu investițiile, generate de prezența companiei aeriene pe aeroport. De exemplu, dacă aeroportul trebuie să se extindă sau să construiască un terminal nou sau alte facilități, în principal pentru a răspunde nevoilor unei anumite companii aeriene, costurile respective trebuie luate în considerare în calculul costurilor marginale. În schimb, costurile pe care aeroportul ar trebui să le suporte oricum, independent de acordul cu compania aeriană, nu trebuie luate în considerare.

(247) De asemenea, infrastructura aeroportuară trebuie să fie deschisă tuturor companiilor aeriene și să nu fie destinată unei anumite companii aeriene, pentru a exclude transferul avantajului rezultat din ajutorul compatibil acordat operatorului aeroportuar către o anumită companie aeriană.

(248) În acest context, Comisia va evalua dacă acordurile dintre întreprinderile VFAB și Ryanair, inclusiv contractele de marketing încheiate cu întreprinderea AMS, contribuie în mod pozitiv la rentabilitatea marginală a aeroportului. Evaluarea trebuie realizată având în vedere situația aeroportului la momentul în încheierii contractelor cu Ryanair și evoluția previzibilă a activității la momentul respectiv.

(249) În anul 2001, Aeroportul Västerås era un aeroport cu un nivel semnificativ de subutilizare. În anii '90, acesta s-a bazat pe un model de afaceri în care companiile aeriene tradiționale, special SAS, asigurau legături regulate cu destinații interne și unele externe, în principal cu Oslo și Copenhaga, care erau atractive pentru locuitorii regiunii Västerås, care călătoreau în scop de afaceri și care puneau mai mult preț pe rapiditatea conexiunilor, fiind, prin comparație, indiferenți la factorul preț. Cu titlu de exemplu, în anii 1999 și 2000, SAS a asigurat 4 legături zilnice cu Copenhaga și Skyways, 3 legături zilnice cu Göteborg, 3 legături zilnice cu Malmö și 2 zboruri zilnice către Copenhaga.

(250) Acest model de afaceri a eșuat la începutul anilor 2000, când întreprinderile au început să acorde o atenție mai mare costurilor, situația fiind agravată de scăderea călătoriilor cu avionul care a urmat după evenimentele teroriste din 11 septembrie 2001. Prin urmare, SAS a încetat complet să mai zboare de pe aeroportul Västerås în 2002, iar Skyways, care a preluat o parte dintre rutele SAS, a părăsit aeroportul Västerås în 2004. De la acea dată, companiile aeriene tradiționale au avut o activitate foarte limitată în cadrul aeroportului Västerås, astfel cum se prezintă în tabelul 1 de mai sus.

(251) În consecință, în anul 2001, aeroportul Västerås s-a confruntat cu intenția companiilor aeriene tradiționale cliente de a-și reduce activitățile de pe aeroport și cu refuzul acestora de a încheia acorduri pe termen lung, care ar fi adus aeroportului venituri stabile pe termen lung.

(252) În anul 2001, aeroportul Västerås avea o rată foarte scăzută de utilizare. Capacitatea maximă disponibilă era estimată la aproximativ 950 000 pasageri care pleacă pe an, în timp ce numărul real de pasageri era de 93 487 de persoane, însemnând mai puțin de 10 %.

(253) În același timp, costurile operaționale fixe ale aeroportului erau ridicate, majoritatea dintre acestea fiind, conform cifrelor prezentate de Suedia, imputabile activităților nonaeronautice ale aeroportului, care, în perioada 20002010, au reprezentat între 72 % și 92 % din traficul din aeroport ([40]). În schimb, activitatea companiilor aeriene comerciale a contribuit întotdeauna în mod progresiv la rentabilitatea aeroportului.

(254) La momentul respectiv, era firesc să se ia în considerare dezvoltarea operațiunilor companiilor aeriene low-cost din cadrul aeroportului. Conform estimărilor prezentate de Ministerul Întreprinderilor din Suedia într-un raport din 1999 privind perspectivele aeroportului Västerås ([41]), se preconiza o creștere a cotei de piață a companiilor aeriene low-cost în Europa de la 3 % la 12 % în ceea ce privește numărul de pasageri, o evoluție care se preconiza a fi deosebit de relevantă în întreaga zonă extinsă a orașului Stockholm, care se caracterizează printr-o frecvență ridicată a călătoriilor rezidenților săi. Într-adevăr, la momentul respectiv, alte aeroporturi au efectuat aceeași evaluare, reorientându-și modelele de afaceri în aceeași direcție, de exemplu aeroportul Skavsta.

(255) În acest context, întreprinderea VFAB intenționa să încheie contracte cu Ryanair, care, spre deosebire de SAS care își reducerea operațiunile din cadrul aeroportului și de alte companii aeriene tradiționale, era pregătită să stabilească relații contractuale pe termen lung și să garanteze un număr minim de pasageri care să contribuie la rentabilitatea marginală a aeroportului. Comisia constată că un operator aeroportuar privat în aceeași situație ar fi urmat probabil aceeași strategie ca întreprinderea VFAB, întrucât aceasta pare singura opțiune rezonabilă de creștere a traficului aeroportului și, astfel, a veniturilor acestuia.

(256) În acest sens, Ryanair a prezentat un raport comandat firmei de consultanță Oxera care evaluează rentabilitatea preconizată a acordurilor dintre întreprinderile VFAB și Ryanair pe o bază *ex ante*.

(257) Raportul analizează rentabilitatea preconizată a acordurilor din 2001, 2003 și 2005 dintre întreprinderile VFAB și Ryanair, precum și a contractului de servicii de marketing dintre întreprinderile AMS și VFAB. Rentabilitatea preconizată a fost evaluată la momentul semnării fiecărui acord, și anume veniturile suplimentare pe care întreprinderea VFAB preconiza să le obțină ca urmare a acordurilor („venituri marginale") au fost comparate cu costurile suplimentare preconizate ale întreprinderii VFAB ca urmare a acordurilor („costuri marginale"). Această evaluare ia în considerare, de asemenea, impactul unei evaluări comune a rentabilității acordurilor de servicii aeroportuare și a contractelor de marketing care, pentru motivele indicate în considerentele 232239, este considerată de Comisie ca fiind abordarea corectă.

(258) Evaluarea Oxera se bazează pe documentele și datele care erau disponibile la momentul negocierii acordurilor și utilizează date din perioadele anterioare fiecărui acord pentru a informa ipotezele privind așteptările rezonabile la momentul semnării. Analiza se bazează pe previziunile referitoare la mai mulți parametri: volumul total al traficului de călători al aeroportului Västerås (bazat pe nivelurile de trafic total observate înainte de semnarea fiecărui acord, upgradate cu creșterea preconizată a traficului european de călători), traficul de călători al Ryanair (bazat pe datele privind rezultatul Ryanair până la semnarea fiecărui acord), veniturile aeronautice (bazate pe tarifele convenite în acorduri și pe previziunile privind pasagerii), veniturile nonaeronautice (previziuni bazate pe datele privind rezultatul anterior semnării fiecărui acord), costurile de exploatare marginale (bazate pe estimările *ex ante* puse la dispoziție de întreprinderea VFAB), costurile de marketing marginale și costurile de investiție (în

([40]) Măsurată în mișcări de aeronave conform datelor Transportstyrelsen raportate de întreprinderea VFAB.
([41]) Luftfartsverket Km/DL 69.245, din data de 15 ianuarie 2000.

măsura în care s-a preconizat rambursarea acestora din urmă prin acorduri comerciale cu companiile aeriene). Pentru a verifica robustețea acestor ipoteze *ex ante*, întreprinderea VFAB a furnizat date privind veniturile aeronautice, nonaeronautice, costurile de exploatare și cheltuielile de capital pentru perioada 2000-2010.

(259) Sensibilitatea previziunilor a fost testată prin diverse verificări pentru a analiza modul în care rentabilitatea acordurilor poate fi afectată de anumiți factori negativi. Scenariul de bază, care se bazează pe ipotezele menționate în considerentul 258, a fost testat în ceea ce privește următoarele sensibilități: (i) o rată de actualizare de 10 % în calculul VAN (valoarea actualizată netă) în locul ratelor de referință stabilite în Comunicarea Comisiei privind ratele de referință; (ii) traficul de călători (al Ryanair și al aeroportului) bazat mai degrabă pe rezultatul real decât pe ipotezele *ex ante*; (iii) costurile de exploatare marginale estimate pe baza unei abordări de regresie în care estimările sunt testate și corectate în funcție de efectele reale ale modificării numărului de pasageri asupra costurilor de exploatare ale aeroportului.

(260) Concluzia evaluării este că se preconiza ca toate acordurile să fie rentabile la momentul încheierii acestora. Într-adevăr, inclusiv în scenariile „de criză" (și anume, în aplicarea verificărilor de sensibilitate), VAN-ul fiecărui acord individual a fost pozitiv. Astfel, în cel mai nefavorabil scenariu, valoarea actualizată netă pentru acordul din 2001 a fost de 5,8 milioane SEK, pentru acordul din 2003 valoarea actualizată netă a fost de 8,7 milioane SEK, valoarea actualizată netă pentru acordul din 2005 (și contractul de marketing din 2008) a fost de 15,87 milioane SEK, iar pentru contractul de marketing din 2010, valoarea actualizată netă a fost de 9,9 milioane SEK. O evaluare comună a valorii actualizate nete combinate a tuturor acordurilor (efectuată sub forma unei verificări) indică faptul că VAN ar fi de 22,2 milioane SEK în scenariul de referință și de 13,7 milioane SEK în scenariul cel mai nefavorabil.

(261) Prin urmare, concluzia evaluării este că, pe baza unei analize *ex ante*, rentabilitatea preconizată a diferitelor acorduri vizate de prezenta anchetă a fost pozitivă, chiar și în condițiile unor ipoteze prudente.

(262) Comisia consideră că această evaluare, care nu este contrazisă de nicio dovadă prezentată în cursul procedurii oficiale de investigare, este plauzibilă și susține constatarea că, în condiții similare, un investitor OEP ar fi încheiat probabil acorduri similare.

(263) De asemenea, Comisia constată că Suedia a furnizat informații financiare detaliate *ex post* care, printre altele, indică costurile și veniturile marginale ale Ryanair și ale celorlalte companii aeriene care operează pe aeroportul Västerås în perioada care face obiectul procedurii oficiale de investigare. Informațiile respective sunt sintetizate în tabelul 6 (în care toate costurile aferente acordurilor de marketing cu întreprinderile Ryanair și AMS au fost alocate drept costuri de exploatare destinate Ryanair). Comisia observă că datele, cu toate că sunt întemeiate pe o viziune *ex post*, confirmă evaluarea *ex ante* conform căreia acordurile cu Ryanair contribuie la rentabilitatea aeroportului Västerås.

Tabelul 6

Costurile și veniturile marginale ale companiei aeriene la aeroportul Västerås. Suma totală în EUR

An	Total venituri (aviatice și nonaviatice) per companie aeriană			**Costurile de exploatare aferente anumitor companii aeriene** [1]			Rentabilitate marginală	
	Compania aeriană A SAS	Compania aeriană B Ryanair	Compania aeriană C Altele	Compania aeriană SAS	Compania aeriană B Ryanair	Compania aeriană C Altele	Ryanair	Toate companiile aeriene
2001	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

An	Total venituri (aviatice și nonaviatice) per companie aeriană			**Costurile de exploatare aferente anumitor companii aeriene** [1]			Rentabilitate marginală	
	Compania aeriană A SAS	Compania aeriană B Ryanair	Compania aeriană C Altele	Compania aeriană SAS	Compania aeriană B Ryanair	Compania aeriană C Altele	Ryanair	Toate companiile aeriene
2003	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[1] Toate costurile plătite în temeiul acordurilor de marketing cu întreprinderile Ryanair și AMS au fost considerate costuri de exploatare dedicate Ryanair.

(264) În ceea ce privește ipoteza *ex ante* de la momentul încheierii acordurilor dintre întreprinderile VFAB și Ryanair, Suedia a explicat că, în acest context, cu toate că nu fusese stabilit niciun plan de afaceri formal și complet, era evident pentru întreprinderea VFAB că acordurile aveau să contribuie în mod pozitiv la rentabilitatea marginală a aeroportului. Având în vedere subutilizarea aeroportului, costul marginal corespunzător operațiunilor Ryanair putea fi, într-adevăr, limitat.

(265) Potrivit Suediei, se preconiza *ex ante* că tarifele de aeroport convenite în temeiul acordului din 2001 și veniturile nonaeronautice urmau să acopere costurile marginale care decurg din acord, aducând întreprinderii VFAB un profit de […] SEK pe an.

(266) La momentul acordului din 2003, întreprinderea VFAB se putea baza pe rezultatele financiare reale ale operațiunilor Ryanair din perioada 2001-2002, care au confirmat evaluarea *ex ante* din 2001 conform căreia acordul urma să contribuie în mod pozitiv la rentabilitatea marginală a aeroportului. Pe baza datelor cunoscute la momentul respectiv, întreprinderea VFAB a apreciat că modificările introduse de acordul din 2003 urmau să acopere costurile marginale care decurg din acordurile întreprinderii Ryanair, aducând întreprinderii VFAB un profit de […] SEK pe an. La momentul încheierii acordului din 2005, întreprinderea VFAB se putea baza pe rezultatele reale ale operațiunilor Ryanair de pe aeroport din perioada 2001-2004, care aduseseră o contribuție pozitivă substanțială la profitul marginal al aeroportului. Conform evaluării realizate de întreprinderea VFAB la momentul respectiv, tarifele de aeroport împreună cu veniturile nonaeronautice care decurg din contract urmau să acopere costurile generate de operațiunile derulate de Ryanair și începând din 2007 urmau să aducă aeroportului un profit de […] SEK, pe an.

(267) În ceea ce privește retragerea întreprinderii LFV Holding din întreprinderea VFAB în anul 2006, orașul Västerås a realizat, de asemenea, o evaluare a perspectivelor de afaceri ale aeroportului pentru a decide cu privire la strategia pe care o va adopta în calitate de acționar unic (astfel cum se menționează în considerentul 224). La momentul respectiv, municipalitatea a luat în considerare mai multe scenarii, în special: (a) „statu-quo”, și anume continuarea strategiei comerciale existente și menținerea neschimbată a structurilor de cost; sau (b) urmărirea scalei existente și a orientării aeroportului – menținerea operațiunilor Ryanair – dar, în același timp, reducerea costurilor cu personalul în conformitate cu modelul unui aeroport „de bază”. Această evaluare a indicat că scenariul b, și anume continuarea acțiunilor în direcția comercială existentă, inclusiv a acordurilor cu Ryanair, încercând în același timp reducerea costurilor cu personalul – ar fi mai avantajos din punct de vedere financiar, întrucât aceasta ar reduce pierderile orașului în comparație cu alte opțiuni care au fost examinate. Această analiză a confirmat ulterior că evaluarea acordurilor cu Ryanair (inclusiv a acordurilor de marketing) a fost rațională din punct de vedere economic.

(268) Atunci când evaluează acordurile dintre aeroporturi și companiile aeriene, Comisia trebuie să țină seama, de asemenea, de măsura în care acordurile analizate pot fi considerate ca înscriindu-se în cadrul unei strategii globale a aeroportului menită să restabilească rentabilitatea cel puțin pe termen lung. În acest sens, Comisia trebuie să țină seama de dovezile concrete disponibile și de evoluțiile care puteau fi preconizate în mod rezonabil la momentul încheierii acordurilor, în special de condițiile de piață predominante, și anume de schimbările de pe piață provocate de liberalizarea pieței transporturilor aeriene, de intrarea pe piață și de dezvoltarea transportatorilor low cost și a altor transportatori direcți și de alte modificări în structura organizațională și economică a industriei aeroportuare, precum și de gradul de diversificare și de complexitate a funcțiilor îndeplinite de aeroporturi, de intensificarea concurenței dintre companiile aeriene și aeroporturi, de mediul economic incert ca urmare a modificărilor survenite în condițiile de piață predominante sau de orice altă incertitudine din mediul economic. Comisia constată că, astfel cum s-a explicat în considerentele 249-255, mai multe motive (precum pierderea oportunităților de afaceri cu companiile aeriene tradiționale și perspectiva rentabilității treptate a acordurilor pe termen lung cu număr de pasageri garantat încheiate cu companiile aeriene low-cost dinamice din punct de vedere comercial) au determinat aeroportul Västerås să considere acordurile comerciale cu Ryanair, care au adus o contribuție pozitivă rentabilității întreprinderii VAFB, drept un pas necesar în cadrul strategiei menite să îi asigure viabilitatea și rentabilitatea viitoare.

(269) În continuare, Comisia constată că infrastructura aeroportului Västerås este deschisă tuturor companiilor aeriene și nu este destinată unei anumite companii aeriene. De asemenea, aceasta ia act de faptul că, astfel cum se prezintă în tabelul 6, rentabilitatea operațiunilor de trafic aerian din cadrul aeroportului Västerås a crescut treptat pe parcursul întregii perioade care face obiectul deciziei.

(270) Având în vedere aceste considerații și acceptând faptul că se putea preconiza pe o bază *ex ante* că activitatea care rezultă din acordurile cu Ryanair avea să creeze venituri marginale, Comisia constată că, prin încheierea acordurilor privind tarifele de aeroport (măsura 4) cu Ryanair și a contractelor de marketing cu întreprinderile Ryanair și AMS (măsura 5), întreprinderea VFAB a acționat ca un OEP. Prin urmare, măsurile nu au conferit niciun avantaj economic întreprinderilor Ryanair și AMS.

8. **CONCLUZIE**

(271) Comisia consideră că Suedia a pus în aplicare în mod ilegal contribuțiile acționarilor acordate întreprinderii VFAB în perioada 2003-2010, încălcând articolul 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Cu toate acestea, Comisia constată că ajutorul de stat în cauză este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

(272) Comisia constată că chiria plătită de întreprinderea VFAB întreprinderii Västerås Flygfastigheter AB (măsura 2) nu constituie ajutor de stat.

(273) Comisia constată că Suedia a pus în aplicare în mod ilegal schema de ajutoare pentru aeroporturile locale în perioada 2001-2010 (măsura 3), cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Cu toate acestea, schema de ajutor în cauză este compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

(274) Comisia constată că acordurile comerciale dintre întreprinderea VFAB, pe de o parte, și întreprinderile Ryanair și AMS, pe de altă parte (măsurile 4 și 5) nu constituie ajutor de stat,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de stat pe care Suedia l-a pus în aplicare sub formă de contribuții ale acționarilor, acordat întreprinderii VFAB în perioada 2003-2010 (măsura 1), este compatibil cu piața internă.

Articolul 2

Schema de ajutoare de stat pusă în aplicare de Suedia sub forma ajutorului de exploatare acordat întreprinderii VFAB și altor aeroporturi în temeiul schemei de ajutoare pentru aeroporturile locale (măsura 3) în perioada 2001-2010 este compatibilă cu piața internă.

Articolul 3

Chiria plătită de întreprinderea VFAB întreprinderii Västerås Flygfastigheter AB în perioada 2003-2010 (măsura 2) nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 4

Tarifele de aeroport aplicate de întreprinderea VFAB întreprinderii Ryanair în perioada 2001-2010 (măsura 4) nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 5

Ajutorul de marketing acordat de întreprinderea VFAB întreprinderilor Ryanair și AMS în 2001, 2008 și 2010 (măsura 5) nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 6

Prezenta decizie se adresează Regatului Suediei.

Adoptată la Bruxelles, 1 octombrie 2014.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte