ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2015/1344

z 1. októbra 2014

o štátnej pomoci SA.18857 (2012/C, ex 2011/NN) – Údajná pomoc letisku Västerås a spoločnosti Ryanair Ltd

[oznámené pod číslom C(2014) 6832]

(Iba švédske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

(1) Listom z 25. januára 2012 Komisia informovala Švédsko o rozhodnutí začať konanie podľa článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) v súvislosti s určitými opatreniami švédskych orgánov týkajúcimi sa letiska Västerås a spoločnosti Ryanair Ltd.

(2) Po niekoľkých upomienkach a predĺženiach lehoty na odpoveď švédske orgány 16. mája 2012 predložili svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania. Ďalšie pripomienky boli predložené 12. novembra 2012, 5. marca 2014 a 14. mája 2014.

(3) Spoločnosť Ryanair predložila pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania listom z 13. mája 2012. Komisia odoslala švédskym orgánom verziu týchto pripomienok, ktorá nemá dôverný charakter, 25. júla 2012.

(4) Rozhodnutie Komisie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([2]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby k opatreniam predložili svoje pripomienky.

(5) Komisii boli v reakcii na jej výzvu tretím stranám, aby k predmetným opatreniam predložili svoje pripomienky, 16. júla 2012 doručené tri podania. Podania predložili spoločnosti Västerås Flygplats AB (ďalej len „VFAB“), Ryanair a dcérska spoločnosť spoločnosti Ryanair, Airport Marketing Services (ďalej len „AMS“). Ďalšie pripomienky od spoločností Ryanair a AMS boli Komisii doručené 20., 23. a 24. júla 2012.

(6) Komisia odoslala podania spoločností VFAB, Ryanair a AMS na pripomienkovanie švédskym orgánom listom z 5. septembra 2012. Švédske orgány odpovedali 5. októbra 2012.

(7) Spoločnosti Ryanair a AMS predložili ďalšie pripomienky 10. apríla 2013. Podania boli odoslané Švédsku na pripomienkovanie 3. mája 2013. Švédsko sa v odpovedi zo 17. mája 2013 odmietlo vyjadriť.

([1]) Ú. v. EÚ C 172, 16.6.2012, s. 27.
([2]) Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

(8) Spoločnosť Ryanair predložila pripomienky 20. decembra 2013. Podania boli odoslané Švédsku na pripomienkovanie 8. januára 2014. Švédsko sa v odpovedi zo 4. februára 2014 odmietlo vyjadriť.

(9) Spoločnosť Ryanair predložila ďalšie pripomienky 24., 27. a 31. januára 2014, 7. februára a 2. septembra 2014. Tieto podania boli odoslané aj Švédsku, ktoré sa k nim nevyjadrilo.

(10) Komisia listom z 24. februára 2014 informovala Švédsko, spoločnosti VFAB, Ryanair a AMS a navrhovateľa, spoločnosť Scandinavian Airlines System (ďalej len „SAS“), o prijatí usmernení EÚ o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti ([3]) (ďalej „usmernenia v oblasti letectva z roku 2014“) a o tom, že tieto usmernenia sa začnú uplatňovať na opatrenia, ktoré podliehajú formálnemu vyšetrovaniu, od okamihu ich uverejnenia v Úradnom vestníku Európskej únie, a vyzvala adresátov, aby predložili svoje pripomienky.

(11) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014 boli uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* 4. apríla 2014 ([4]). Od tohto dátumu nahradili usmernenia Spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk ([5]) (ďalej len „usmernenia v oblasti letectva z roku 2005“) ([6]).

(12) Dňa 15. apríla 2014 bolo v *Úradnom vestníku Európskej únie* uverejnené oznámenie vyzývajúce členské štáty a zainteresované strany, aby v lehote jedného mesiaca od uverejnenia predložili v súvislosti s týmto prípadom pripomienky k uplatňovaniu usmernení v oblasti letectva z roku 2014 ([7]). Švédske orgány predložili svoje pripomienky 14. mája 2014. Komisia nedostala žiadne pripomienky od zainteresovaných strán.

2. SÚVISLOSTI TÝKAJÚCE SA VYŠETROVANIA A KONTEXT OPATRENÍ

2.1. LETISKO VÄSTERÅS

(13) Letisko Västerås je malé letisko, ktoré sa nachádza asi 100 km západne od Štokholmu. Letisko bolo pôvodne vojenským letiskom, ktoré začalo fungovať v roku 1930, ale v roku 1983 letectvo túto základňu vyradilo z prevádzky. V roku 1976 bolo letisko otvorené aj pre civilné letectvo.

(14) V rokoch 2000 – 2010 možno osobnú leteckú dopravu na letisku Västerås zhrnúť takto:

Tabuľka 1

Frekvencia osobnej dopravy a letecké spoločnosti pôsobiace na letisku Västerås v rokoch 2000 – 2010

Rok	Počet pristátí	Počet cestujúcich	Letecké spoločnosti pôsobiace na letisku
2000	12 450	113 626	European Executive Express, SAS a Direktflyg
2001	18 708	185 302	European Executive Express, SAS, Direktflyg a Ryanair
2002	19 146	190 038	European Executive Express, SAS (činnosť ukončená v októbri), Direktflyg, Ryanair a Skyways
2003	16 500	197 584	European Executive Express (činnosť ukončená v októbri), Direktflyg, Skyways a Ryanair

([3]) Oznámenie Komisie – Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (Ú. v. EÚ C 99, 4.4.2014, s. 3).
([4]) Pozri poznámku pod čiarou č. 3.
([5]) Usmernenia Spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk (Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1).
([6]) Odôvodnenie 171 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.
([7]) Ú. v. EÚ C 113, 15.4.2014, s. 30.

Rok	Počet pristátí	Počet cestujúcich	Letecké spoločnosti pôsobiace na letisku
2004	17 599	242 376	SAS (obmedzená činnosť, začiatok v novembri), Direktflyg (obmedzená činnosť od mája), Skyways (činnosť ukončená v júli) a Ryanair
2005	14 123	221 422	SAS (obmedzená činnosť), Direktflyg (obmedzená činnosť ukončená v marci) a Ryanair
2006	13 097	182 700	SAS (obmedzená činnosť) a Ryanair ([1])
2007	13 994	178 795	SAS (činnosť ukončená v marci) a Ryanair
2008	11 973	186 612	Ryanair a Wizzair (začiatok v máji)
2009	15 193	174 495	Ryanair a Wizzair (činnosť ukončená v októbri)
2010	14 420	150 793	Ryanair a City airlines (začiatok v apríli, ukončenie v máji)

Zdroje: Transportstyrelsen a informácie poskytnuté švédskymi orgánmi (http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Statistik-/Flygplatsstatistik-/).

([1]) Podľa švédskych orgánov spoločnosť Ryanair prerušila svoju činnosť na letisku Västerås v období medzi koncom októbra 2006 a 12. februárom 2007.

(15) V rokoch nasledujúcich po období, na ktoré sa vzťahuje vyšetrovanie, boli počty cestujúcich nasledujúce: 142 992 v roku 2011, 163 472 v roku 2012 a 273 362 v roku 2013.

(16) Popri činnosti civilnej leteckej dopravy využívala letisko Västerås aj švédska letecká škola Aviation College of Sweden (Hässlö gymnasium) poskytujúca stredoškolské vzdelanie pilotom a leteckým mechanikom a Švédska národná agentúra vyššieho odborného vzdelávania, ktorá poskytuje vzdelanie leteckým technikom. Letisko sa používa aj na vojenské účely ako dopravná základňa pre medzinárodné aktivity. Letisko okrem toho zdarma využíval aj súkromný letecký klub.

(17) Najbližšie ([8]) letiská sú:

a) Bromma, približne 94 km alebo cca. 59 minút jazdy autom;

b) Arlanda, približne 103 km alebo cca. 64 minút jazdy autom;

c) letisko Örebro, približne 113 km alebo 70 minút jazdy autom;

d) Skavsta, približne 133 km alebo cca. 108 minút jazdy autom.

2.2. SPOLOČNOSŤ VFAB

(18) Letisko Västerås prevádzkuje spoločnosť VFAB, podnik založený mestom Västerås na konci 90. rokov 20. storočia. Švédsky úrad civilného letectva (ďalej len „úrad SCAA“), úrad verejnej správy, v roku 2000 nadobudol prostredníctvom svojej dcérskej spoločnosti LFV Holding AB 40 % akcií v spoločnosti VFAB. V decembri 2006 odpredala spoločnosť LFV Holding AB svoj podiel v spoločnosti VFAB naspäť mestu Västerås, ktoré sa opäť stalo jediným akcionárom. Počas celého obdobia, na ktoré sa vzťahuje toto rozhodnutie, bola preto spoločnosť VFAB plne vo verejnom vlastníctve.

(19) Spoločnosť VFAB vlastnila letiskovú infraštruktúru, ktorú prevádzkovala do roku 2003, keď bola infraštruktúra odpredaná spoločnosti Västerås Flygfastigheter AB vo vlastníctve mesta Västerås, ktorému spoločnosť VFAB platí nájomné za využívanie letiska. V období rokov 2004 – 2010 sa ročné nájomné hradené spoločnosti Västerås Flygfastigheter AB pohybovalo v rozmedzí od 2,1 do 4,2 milióna SEK.

(20) Podľa výročných správ utrpela spoločnosť VFAB v dôsledku svojej činnosti na letisku Västerås takéto ročné straty. (Všetky hodnoty sú v miliónoch SEK.)

([8]) Všetky vzdialenosti sú uvádzané v kilometroch podľa najrýchlejšej trasy. Zdroj: maps.google.com, z 30. júna 2014.

Tabuľka 2

Ročný výsledok hospodárenia spoločnosti VFAB

Rok	Výnosy	Ostatná prevádzková podpora	EBITDA bez prevádzkovej podpory	EBIT bez prevádzkovej podpory	Čistý zisk/strata bez prevádzkovej podpory
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
	SPOLU	**15,8**			

Zdroj: Výročné správy spoločnosti VFAB.

([1]) Keďže letisko prevádzkuje spoločnosť Västerås Flygfastigheter AB, údaje zahŕňajú činnosti súvisiace s nehnuteľnosťami.

(21) „Ostatnú prevádzkovú podporu“ za roky 1999 – 2006 tvorí štátna pomoc v rámci celoštátneho dotačného programu na prevádzku letísk, ktoré nie sú v priamom vlastníctve štátu (ďalej len „schéma pomoci pre miestne letiská“). Podpora sa stanovuje ročne na základe straty vykázanej jednotlivými letiskami.

(22) Podpora poskytnutá v rokoch 2008 – 2009 však nie je spojená s touto schémou pomoci; týka sa náhrady, ktorú poskytol štát ako platbu za služby riadenia letovej prevádzky poskytované letiskom Västerås ako súčasť vnútroštátneho systému riadenia letovej prevádzky.

(23) Vlastníci spoločnosti VFAB poskytli s cieľom čiastočne pokryť straty uvedené v tabuľke 2 tieto príspevky akcionárov:

Tabuľka 3

Príspevky akcionárov spoločnosti VFAB v rokoch 2001 – 2010

Rok	Suma (v miliónoch SEK)
2003	38,5
2005	8

Rok	Suma (v miliónoch SEK)
2006	65,5
2008	47
2010	35
SPOLU	**194**

Zdroj: Výročné správy spoločnosti VFAB.

2.3. DOHODY O LETISKOVÝCH POPLATKOCH MEDZI SPOLOČNOSŤOU VFAB A RYANAIR

(24) Podľa švédskych orgánov neexistuje žiadny cenník, zákon alebo nariadenie, ktorým je spoločnosť VFAB povinná sa riadiť pri stanovovaní letiskových poplatkov ([9]). Spoločnosť VFAB preto môže slobodne rozhodovať o výške poplatkov. Pre používateľov, ktorí majú so spoločnosťou VFAB uzavretú dohodu, sú predmetné poplatky stanovené v príslušných dohodách. Na *ad hoc* lety používateľov, ktorí nemajú so spoločnosťou VFAB uzavretú dohodu, sa vzťahuje oficiálny cenník letiskových poplatkov. ([10])

(25) Spoločnosť Ryanair poskytovala služby na letisku Västerås od apríla 2001 v rámci nasledujúcich dohôd so spoločnosťou VFAB.

2.3.1. **Dohoda z 5. apríla 2001 (ďalej len „dohoda z roku 2001“)**

(26) Podľa podmienok dohody z roku 2001 ([11]) má spoločnosť Ryanair počas obdobia […] (*) rokov minimálne raz denne prevádzkovať služby pravidelnej leteckej osobnej dopravy medzi letiskom Västerås a letiskom Londýn-Stansted a, podľa voľby spoločnosti Ryanair, medzi letiskom Västerås a ďalšími bodmi v sieti spoločnosti Ryanair s využitím lietadla Boeing 737-800 a poskytovať štandard „nízkonákladových“ služieb a štruktúry cestovného pre cestujúcich. Spoločnosť Ryanair bude na každú rotáciu služieb garantovať minimálny počet […] cestujúcich s odletom z letiska Västerås ročne.

(27) Letiskové poplatky budú hradené ako pevná jednotková cena za cestujúceho s odletom z letiska Västerås takto:

Tabuľka 4

Letiskové poplatky za cestujúceho s odletom z letiska Västerås

Obdobie	Suma (SEK)	Max. suma za odlietajúce lietadlo (SEK)
Do 31.3.2002	[…]	[…]
1.4.2002 – 31.3.2006	[…]	[…]
1.4.2006 – 31.3.2011	[…]	[…]

(28) Služby spoločnosti VFAB zahŕňajú služby terminálov a manipulačné služby, ktorých súčasťou je súčinnosť s miestnymi orgánmi a informovanie zainteresovaných strán o pohyboch lietadiel spoločnosti Ryanair; systém riadenia nákladu, komunikácie a riadenia odletov; služby vybavenia cestujúcich a batožiny; servis lietadiel; poskytovanie a prevádzkovanie zariadenia na dopĺňanie paliva atď.; letovú prevádzku a správu posádky; dohľad a správu a bezpečnosť.

(29) Spoločnosti Ryanair a VFAB jednotlivo uhradia […] z akýchkoľvek environmentálnych, bezpečnostných a ďalších poplatkov súvisiacich s letiskom, ktoré uložia štátne orgány.

([9]) Úrad SCAA môže vydať záväzné nariadenia týkajúce sa letiskových poplatkov platných pre civilné letiská, ale v období, na ktoré sa vzťahuje toto rozhodnutie, neboli takého nariadenia stanovené.
([10]) Švédske orgány predložili cenníky platné v rokoch 2004 a 2007. Podrobné informácie sa uvádzajú v rozhodnutí o začatí konania.
([11]) Hoci bola dohoda podpísaná 11. marca 2002, mala sa uplatňovať spätne od 1. apríla 2001 (do marca 2011).
(*) Informácie, na ktoré sa vzťahuje služobné tajomstvo.

(30) Spoločnosť VFAB zaplatí spoločnosti Ryanair marketingovú podporu vo výške […] SEK zameranú na opatrenia propagujúce lety spoločnosti Ryanair na letisko Västerås a z neho.

(31) Spoločnosť VFAB poskytne na letisku rezervačnú službu. Ako náhradu dostane províziu vo výške […] % z každého cestovného spoločnosti Ryanair predaného spoločnosťou VFAB a províziu vo výške […] % z každého prenájmu vozidla rezervovaného spoločnosťou VFAB v spojení s letmi spoločnosti Ryanair.

2.3.2. **Dodatok z 1. februára 2003 k dohode z roku 2001 (ďalej len „dohoda z roku 2003“)**

(32) Spoločnosti VFAB a Ryanair podpísali 1. februára 2003 dodatok k dohode z roku 2001 (ďalej len „dodatok z roku 2003“), v ktorom došlo k nasledujúcej zmene letiskových poplatkov za cestujúcich.

Tabuľka 5

Letiskové poplatky podľa dodatku z roku 2003

Počet denných rotácií ([1])	1 rotácia		2 rotácie		3 rotácie	
Obdobie	Suma (SEK)	Obmedzené max. sumou za odlietajúce lietadlo	Suma (SEK)	Obmedzené max. sumou za odlietajúce lietadlo	Suma (SEK)	Obmedzené max. sumou za odlietajúce lietadlo
Do 31.3.2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Od 1.4.2002 do 31.3.2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Od 1.4.2006 do 31.3.2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Od 1.4.2009 do 31.3.2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Počet denných rotácií	4 rotácie		5 rotácií		6 rotácií	
Do 31.3.2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Od 1.4.2002 do 31.3.2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Od 1.4.2006 do 31.3.2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Od 1.4.2009 do 31.3.2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Rotáciou sa rozumie prílet na letisko a následný odlet.

2.3.3. **Dohoda z 31. januára 2005 (ďalej len „dohoda z roku 2005“)**

(33) Spoločnosti VFAB a Ryanair uzavreli 31. januára 2005 na obdobie od 1. januára 2005 do […] dohodu, ktorá nahradila dohody z rokov 2001 a 2003 (ďalej len „dohoda z roku 2005“). Dohodou z roku 2005 sa ustanovenia predchádzajúcich dohôd menia takto:

a) Spoločnosť Ryanair vykoná […] rotácií denne a bude naďalej zaručovať minimálny počet […] odlietajúcich cestujúcich ročne na každú rotáciu.

b) V období medzi 1. januárom 2005 a 31. marcom 2011 boli letiskové poplatky stanovené vo výške […] SEK za odlietajúceho cestujúceho. Na zostávajúce obdobie platnosti zmluvy boli tieto poplatky stanovené na úroveň […] SEK. Podľa švédskych orgánov sa však poplatky dohodnuté na obdobie po 1. januári 2005 neuplatňovali a výška skutočne uplatňovaných letiskových poplatkov od 1. januára 2005 bola […] SEK za odlietajúceho cestujúceho.

2.4. DOHODY SO SPOLOČNOSŤAMI RYANAIR A AMS V SÚVISLOSTI S MARKETINGOVOU PODPOROU A STIMULAČNÝMI PROGRAMAMI

(34) Spoločnosť VFAB podpísala so spoločnosťou Ryanair a jej dcérskou spoločnosťou Airport Marketing Services Ltd (ďalej len „AMS“) dve dohody o marketingovej podpore.

(35) Predmetom prvej dohody, ktorú podpísali spoločnosti VFAB a Ryanair Ltd 12. júna 2008, bola reklama vo švédskej a britskej tlači, v palubnom časopise spoločnosti Ryanair, na webovej lokalite Ryanair.com, prostredníctvom e-mailov zasielaných odberateľom v Spojenom kráľovstve atď. Z celkovej hodnoty týchto služieb vo výške […] EUR sa spoločnosť VFAB zaviazala zaplatiť […] EUR.

(36) Druhá dohoda ([12]) medzi spoločnosťami VFAB a AMS mala tri časti, a to:

a) marketing na domovskej webovej stránke spoločnosti Ryanair v Spojenom kráľovstve […] od 1. novembra 2010 do 31. marca 2011 v hodnote […] EUR;

b) marketing na domovskej webovej stránke spoločnosti Ryanair v Spojenom kráľovstve […] od 1. novembra 2010 do 31. októbra 2013 v hodnote […] EUR ročne (spolu […] EUR);

c) program stimulov pre nové linky: bolo dohodnuté, že […].

2.5. SŤAŽNOSŤ

(37) V roku 2006 dostala Komisia od spoločnosti SAS sťažnosť, podľa ktorej švédske orgány prostredníctvom dohôd na letisku Västerås poskytovali štátnu pomoc v prospech spoločnosti Ryanair. Spoločnosť SAS uviedla, že spoločnosť VFAB uplatnila v prípade spoločnosti Ryanair bez objektívneho odôvodnenia (bez súvisu s nákladmi) nižšie letiskové poplatky, ako boli poplatky stanovené pre spoločnosť SAS. Navrhovateľ zároveň tvrdil, že ročné straty spoločnosti VFAB boli pokryté z verejných finančných prostriedkov mesta Västerås a úradu SCAA. Navrhovateľ ďalej uviedol, že táto pomoc nie je zlučiteľná s vnútorným trhom.

3. **DÔVODY NA ZAČATIE FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA A VYŠETROVANIE KOMISIE**

(38) Komisia začala formálne vyšetrovacie konanie, pretože mala pochybnosti o zlučiteľnosti nasledujúcich opatrení s pravidlami štátnej pomoci:

a) príspevky akcionárov poskytnuté spoločnosti VFAB v rokoch 2003 – 2010;

b) nájomné, ktoré platila spoločnosť VFAB spoločnosti Västerås Flygfastigheter AB za využívanie letiskovej infraštruktúry v rokoch 2003 – 2010;

c) prevádzková podpora poskytnutá spoločnosti VFAB a iným letiskám v rámci schémy pomoci pre miestne letiská v období rokov 2001 – 2010;

d) letiskové poplatky stanovené spoločnosťou VFAB pre spoločnosť Ryanair v rokoch 2001 – 2010;

e) marketingová podpora, ktorú poskytla spoločnosť VFAB spoločnostiam Ryanair a AMS v rokoch 2001, 2008 a 2010.

3.1. OPATRENIE 1: PRÍSPEVKY AKCIONÁROV POSKYTNUTÉ SPOLOČNOSTI VFAB V ROKOCH 2003 – 2010

(39) V rozhodnutí o začatí konania Komisia konštatovala, že spoločnosť VFAB bola plne v štátnom vlastníctve a príspevky akcionárov boli podľa všetkého pripísateľné štátu a predstavovali štátne zdroje.

(40) Komisia nezistila, že by príspevky predstavovali náhradu za služby všeobecného hospodárskeho záujmu, skôr sa zdalo, že boli poskytnuté na pokrytie strát vyplývajúcich z obchodných činností spoločnosti VFAB. Na základe dostupných informácií a vzhľadom na skutočnosť, že spoločnosť VFAB vytvárala viac ako 10 rokov značné straty, mala Komisia vážne pochybnosti o tom, či akcionári pri poskytovaní príspevkov konali ako súkromné subjekty v trhovom hospodárstve. Komisia preto prijala predbežné stanovisko, že príspevky akcionárov predstavovali pre spoločnosť VFAB hospodársku výhodu, pretože ju zbavovali nákladov, ktoré by inak musela znášať.

(41) Komisia prijala predbežné stanovisko, že príspevky akcionárov predstavovali štátnu pomoc, a vyjadrila pochybnosti o zlučiteľnosti tejto pomoci s vnútorným trhom.

([12]) Dohoda sa uzatvorila prostredníctvom dvoch sprievodných listov k dohode z roku 2005 (obidva boli podpísané 1. augusta 2010) a prostredníctvom dohody o marketingových službách (podpísanej 17. augusta 2010).

3.2. OPATRENIE 2: NÁJOMNÉ ZA LETISKOVÚ INFRAŠTRUKTÚRU, KTORÉ PLATILA SPOLOČNOSŤ VFAB V ROKOCH 2003 – 2010

(42) Na základe veľmi obmedzených dostupných informácií Komisia usúdila, že predbežne je možné sa domnievať, že nájomné za využívanie letiskovej infraštruktúry mohlo byť nižšie ako výška trhového nájomného.

(43) Dotované nájomné by zbavilo spoločnosť VFAB nákladov, ktoré by inak musela znášať, a preto predstavuje selektívnu výhodu. Letisková infraštruktúra je plne vo vlastníctve mesta Västerås (prostredníctvom jeho dcérskej spoločnosti Västerås Stads Strategiska Fastigheter AB) a Komisia prijala predbežné stanovisko, že rozhodnutie určiť výšku nájomného sa týkalo štátnych zdrojov a bolo pripísateľné štátu.

(44) Komisia následne prijala predbežné stanovisko, že ak by bola výška nájomného nižšia ako trhová sadzba, nájomné by predstavovalo pomoc, a vyjadrila pochybnosti o zlučiteľnosti tejto pomoci s vnútorným trhom.

3.3. OPATRENIE 3: PREVÁDZKOVÁ PODPORA POSKYTNUTÁ SPOLOČNOSTI VFAB A INÝM LETISKÁM V RÁMCI SCHÉMY POMOCI PRE MIESTNE LETISKÁ V ROKOCH 2001 – 2010

(45) Základ pre poskytnutie podpory bol stanovený zákonom a pomoc poskytovali na ročnej báze švédske orgány. Podpora bola financovaná zo štátneho rozpočtu. Komisia preto usúdila, že išlo o prevod štátnych zdrojov a podpora bola pripísateľná štátu.

(46) Opatrenie zbavilo určitú kategóriu letísk finančnej záťaže, ktorú by inak museli znášať. Na základe informácií, ktoré mala Komisia k dispozícii, podpora podľa všetkého nebola založená na záväzku služby vo verejnom záujme ani nepokrývala výhradne nehospodárske činnosti na príslušných letiskách. Štát podporu neposkytoval z pozície akcionára, a preto nebolo zjavné, že sa bude uplatňovať zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Komisia preto a *priori* usúdila, že prevádzková podpora poskytovala určitým podnikom v porovnaní s inými podnikmi selektívnu hospodársku výhodu.

(47) Keďže príjemcovia opatrenia pôsobili na trhu, ktorý je otvorený hospodárskej súťaži a na ktorom sa uskutočňuje obchod medzi členskými štátmi, opatrenie narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže a ovplyvnením obchodu medzi členskými štátmi.

(48) Je teda zrejmé, že prevádzková podpora poskytnutá spoločnosti VFAB a ďalším letiskám, ktoré neboli priamo vo vlastníctve štátu, predstavovala štátnu pomoc. Na základe dostupných informácií mala Komisia pochybnosti, či bola predmetná pomoc zlučiteľná so zmluvou.

3.4. OPATRENIE 4: LETISKOVÉ POPLATKY STANOVENÉ SPOLOČNOSŤOU VFAB PRE SPOLOČNOSŤ RYANAIR V ROKOCH 2001 – 2010

(49) Počas celého obdobia, ktoré je predmetom vyšetrovania, bola spoločnosť VFAB v 100 % štátnom vlastníctve. Vzhľadom na túto skutočnosť a na informácie o štruktúre riadenia spoločnosti VFAB prijala Komisia predbežné stanovisko, že stanovenie letiskových poplatkov spoločnosťou VFAB sa týkalo štátnych zdrojov a bolo pripísateľné štátu.

(50) Komisia dospela k záveru, že tieto letiskové poplatky predstavovali pre spoločnosť Ryanair selektívnu výhodu, ak boli stanovené nižšie ako trhová cena za služby poskytované spoločnosťou VFAB spoločnosti Ryanair. V tejto súvislosti Komisia konštatovala, že letiskové poplatky stanovené spoločnosťou VFAB pre spoločnosť Ryanair boli zjavne nižšie ako poplatky stanovené pre navrhovateľa. Komisia ďalej na základe dostupných informácií vyjadrila pochybnosti o tom, že postup spoločnosti VFAB, ktorým stanovila letiskové poplatky pre spoločnosť Ryanair, bol v súlade s konaním súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(51) Na základe uvedených skutočností Komisia prijala predbežné stanovisko, že letiskové poplatky dohodnuté konkrétne so spoločnosťou Ryanair v dohodách z rokov 2001, 2003 a 2005 neboli stanovené za bežných trhových podmienok a poskytli spoločnosti Ryanair selektívnu hospodársku výhodu, ktorá môže predstavovať štátnu pomoc.

(52) Komisia tiež vyjadrila pochybnosti o zlučiteľnosti tejto pomoci s vnútorným trhom, najmä so zreteľom na ustanovenia usmernení v oblasti letectva z roku 2005.

3.5. OPATRENIE 5: MARKETINGOVÁ PODPORA, KTORÚ POSKYTLA SPOLOČNOSŤ VFAB SPOLOČNOSTIAM RYANAIR A AMS V ROKOCH 2001, 2008 A 2010

(53) Pokiaľ ide o opatrenie 5, Komisia prijala predbežné stanovisko, že zmluvy uzavreté spoločnosťou VFAB zahŕňali využitie štátnych zdrojov a boli pripísateľné štátu.

(54) Pokiaľ ide o možnú výhodu vyplývajúcu z dohôd o marketingovej podpore, Komisia mala pochybnosti, že podmienky týchto dohôd by v prípade spoločnosti VFAB boli v súlade s konaním súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, pretože dostupné dôkazy *prima facie* nepreukázali, že dohoda priniesla spoločnosti VFAB porovnateľnú hospodársku hodnotu. Komisia preto prijala predbežné stanovisko, že tieto dohody poskytli spoločnosti Ryanair výhodu, pretože ju zbavili nákladov, ktoré by inak musela v rámci svojej podnikateľskej činnosti znášať, a že táto evidentná výhoda bola selektívna, pretože sa vzťahovala výlučne na spoločnosť Ryanair/AMS ([13]).

(55) Na základe uvedených skutočností Komisia prijala predbežné stanovisko, že marketingová podpora poskytnutá spoločnosti Ryanair/AMS zahŕňala štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Komisia ďalej vyjadrila pochybnosti o zlučiteľnosti tejto pomoci s vnútorným trhom, a to najmä so zreteľom na ustanovenia usmernení v oblasti letectva z roku 2005.

4. **PRIPOMIENKY ŠVÉDSKA**

(56) Pripomienky Švédska vo formálnom vyšetrovacom konaní sú zhrnuté nižšie, ale budú podrobnejšie opísané v príslušných častiach v kapitole 6 „Posúdenie“.

4.1. OPATRENIE 1: PRÍSPEVKY AKCIONÁROV POSKYTNUTÉ SPOLOČNOSTI VFAB V ROKOCH 2003 – 2010

(57) Švédsko v podstate z rovnakých dôvodov ako spoločnosť VFAB (pozri odôvodnenia 63 až 65 nižšie) argumentovalo, že akákoľvek podpora poskytnutá spoločnosti VFAB zo štátnych zdrojov by v žiadnom prípade nemohla predstavovať štátnu pomoc, pretože slúžila na náhradu strát vyplývajúcich výhradne z nehospodárskych činností na letisku, alebo preto, že predstavovala náhradu za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (SVHZ).

4.2. OPATRENIE 2: NÁJOMNÉ ZA LETISKOVÚ INFRAŠTRUKTÚRU, KTORÉ PLATILA SPOLOČNOSŤ VFAB V ROKOCH 2003 – 2010

(58) Švédsko popiera, že nájomné zaplatené za užívanie letiskovej infraštruktúry predstavovalo štátnu pomoc pre spoločnosť VFAB.

(59) Švédsko popiera, že nájomné bolo nižšie ako trhová cena. Poukazuje na skutočnosť, že na základe existujúcich ustanovení týkajúcich sa plánovania možno predmetné pozemky použiť len na prevádzku letiska a že nájomné musí byť posudzované okrem iného so zreteľom na nízku ziskovosť tejto činnosti.

(60) Švédsko ďalej tvrdí, že neexistujú žiadne konkrétne dôkazy, ktoré by podporili zjavné pochybnosti Komisie o výške nájomného.

4.3. OPATRENIE 3: PREVÁDZKOVÁ PODPORA POSKYTNUTÁ SPOLOČNOSTI VFAB A INÝM LETISKÁM V RÁMCI SCHÉMY POMOCI PRE MIESTNE LETISKÁ V OBDOBÍ ROKOV 2001 – 2010

(61) Švédsko argumentovalo, že prevádzková podpora neštátnym letiskám by sa mala považovať za schému prevádzkovej pomoci, ktorá je zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle bodu 137 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

5. **PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN**

(62) Pripomienky zainteresovaných strán vo formálnom vyšetrovacom konaní sú zhrnuté nižšie, ale budú podrobnejšie opísané v príslušných častiach v kapitole 6 „Posúdenie“.

5.1. PRIPOMIENKY SPOLOČNOSTI VFAB

5.1.1. **Opatrenie 1: Príspevky akcionárov poskytnuté spoločnosti VFAB v rokoch 2003 – 2010**

(63) Spoločnosť VFAB tvrdí, že veľká väčšina letiskových služieb bola poskytovaná školám, ktoré tam pôsobia, a leteckému klubu (pozri odôvodnenie 16). Spoločnosť VFAB ďalej tvrdí, že títo používatelia sa nepodieľajú na hospodárskej činnosti a že ani poskytovanie letiskových služieb týmto používateľom nepredstavuje hospodársku činnosť, preto nepodlieha kontrole štátnej pomoci, rovnako ani akékoľvek verejné zdroje použité na pokrytie prevádzkových strát, ktoré vznikli v dôsledku poskytovania týchto služieb.

([13]) V tejto súvislosti podľa Komisie nebolo podstatné, že časť marketingovej podpory nebola poskytnutá priamo spoločnosti Ryanair, ale prostredníctvom jej dcérskej spoločnosti AMS. Komisia poznamenala, že spoločnosť Ryanair mala v čase podpisu dohôd nad spoločnosťou AMS priamu kontrolu a podľa všetkého dokonca jeden zo sprievodných listov podpísala v mene spoločnosti AMS. V dohode o marketingových službách medzi spoločnosťou VFAB a AMS sa tiež uvádza, že „*spoločnosť Ryanair má záväzok zriadiť a prevádzkovať služby liniek z letiska London Stansted na letisko VST 4-krát týždenne…*“.

(64) Ak by sa však letiskové činnosti predsa považovali za hospodársku činnosť, spoločnosť VFAB ich považuje za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (SVHZ) a tvrdí, že prípadná verejná podpora na pokrytie strát vyplývajúcich z poskytovania týchto SVHZ nepredstavuje štátnu pomoc.

(65) Spoločnosť VFAB na záver uviedla, že príspevky akcionárov by boli relevantné pre hodnotenie z hľadiska pravidiel štátnej pomoci len na základe toho, že boli použité na pokrytie strát spojených s obchodnými činnosťami spoločnosti VFAB, chápanými ako poskytovanie letiskových služieb komerčným leteckým spoločnostiam. V tejto súvislosti sa spoločnosť VFAB domnieva, že príspevky akcionárov boli v súlade s konaním súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, pretože ziskovosť obchodných činností letiska postupne narastala (v zmysle, že príjmy z týchto činností pokrývali náklady na samotnú prevádzku a prinášali zisk).

5.1.2. **Opatrenie 2: Nájomné za letiskovú infraštruktúru, ktoré platila spoločnosť VFAB v rokoch 2003 – 2010**

(66) Spoločnosť VFAB namieta proti tvrdeniu, že nájomné bolo stanovené nižšie ako trhová cena, a to vzhľadom na platné obmedzenia využívania územia a zápornú ziskovosť prevádzky letiska v daných priestoroch.

(67) V každom prípade spoločnosť VFAB popiera, že stanovenie nájomného možno pripísať štátu. Hoci je spoločnosť Västerås Flygfastigheter AB, vlastník letiskovej infraštruktúry, plne vo vlastníctve mesta Västerås, firma pôsobí nezávisle od svojho verejného akcionára a výšku nájomného svojho majetku stanovuje na základe obchodných úvah. Výška nájomného preto nie je pripísateľná štátu.

5.1.3. **Opatrenia 4 a 5: Letiskové poplatky stanovené pre spoločnosť Ryanair v rokoch 2001 – 2010 a marketingová podpora poskytnutá spoločnostiam Ryanair a AMS v rokoch 2001, 2008 a 2010**

(68) Spoločnosť VFAB uviedla, že obchodné dohody medzi spoločnosťami VFAB, Ryanair a AMS sú, pokiaľ ide o spoločnosť VFAB, v súlade s konaním súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, a preto nepredstavujú štátnu pomoc.

(69) Spoločnosť VFAB bola v období, počas ktorého prebiehalo vyšetrovanie aj v predchádzajúcich rokoch neustále v strate. Podľa spoločnosti VFAB však tieto straty boli pripísateľné údajným nehospodárskym činnostiam letiska, zatiaľ čo dohody s komerčnými leteckými spoločnosťami vrátane opatrení 4 a 5 pokrývali ich prírastkové náklady a priniesli zisk z prevádzky, a preto pozitívne prispeli k finančnému výsledku spoločnosti VFAB.

(70) Spoločnosť VFAB na žiadosť Komisie predložila aj podrobné finančné informácie.

5.2. PRIPOMIENKY SPOLOČNOSTI RYANAIR

5.2.1. **Opatrenie 4: Letiskové poplatky pre spoločnosť Ryanair v rokoch 2001 – 2010**

(71) Spoločnosť Ryanair uviedla, že letiskové poplatky stanovené spoločnosťou VFAB pre spoločnosť Ryanair nezahŕňali štátnu pomoc, pretože boli v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(72) Po prvé, spoločnosť Ryanair uviedla, že na účely uplatnenia zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve by mala Komisia porovnávať dohody medzi spoločnosťou Ryanair a VFAB s dohodami uzavretými so súkromným a verejno-súkromným letiskom. Spoločnosť Ryanair predložila tiež údaje týkajúce sa letiska vypracované poradenskou firmou Oxera, na základe ktorých tvrdila, že letiskové poplatky, ktoré platila spoločnosť Ryanair na letisku Västerås, zodpovedali poplatkom uplatňovaným na viacerých „porovnateľných letiskách“, a preto vyhovujú kritériu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(73) Po druhé, spoločnosť Ryanair tvrdila, že letisko v situácii letiska Västerås by v danom čase splnilo zásadu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve jednoducho znížením svojich strát, a nie zvýšením ziskovosti prostredníctvom dohôd o letiskových poplatkoch. Komisia by sa teda mala pýtať, či bola zmluva pre letisko výhodná z hľadiska rastúceho zisku. Podľa spoločnosti Ryanair by preto Komisia mala pri posudzovaní súladu zmluvy so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve vziať do úvahy iba prírastkové náklady letiska, ktoré sú priamo spojené s poskytovaním letiskových služieb predmetnej leteckej spoločnosti, a skúmať, či celkový výnos (z leteckých a neleteckých činností) vyplývajúci zo zmluvy prevažuje tieto prírastkové náklady.

(74) V tejto súvislosti spoločnosť Ryanair tvrdila, že prírastkové výnosy spoločnosti VFAB vyplývajúce z dohôd so spoločnosťou Ryanair prevyšovali prírastkové náklady na služby poskytnuté spoločnosti Ryanair. Spoločnosť Ryanair okrem iných správ a dokumentov na podporu svojho podania predložila aj štúdie poradenskej firmy Oxera s analýzou postupného rastu ziskovosti vyplývajúceho z dohôd medzi spoločnosťami VFAB, Ryanair a AMS.

5.2.2. **Marketingová podpora, ktorú poskytla spoločnosť VFAB spoločnosti Ryanair/AMS v rokoch 2001, 2008 a 2010**

(75) Pokiaľ ide o dohody o marketingových službách so spoločnosťou VFAB, spoločnosť Ryanair zdôraznila, že dohody spoločnosti AMS o marketingovej podpore sa jasne odlišujú od dohôd spoločnosti Ryanair s letiskami a mali by sa posudzovať osobitne, pretože sa na ich základe nemôže uvažovať o jedinom príjemcovi. O dohodách sa rokovalo samostatne, vzťahujú sa na rozdielne služby a neboli predmetom žiadneho prepojenia, ktoré by bolo dôvodom, aby sa považovali za jediný zdroj údajnej štátnej pomoci. Uzavretie dohody o marketingových službách so spoločnosťou AMS nepredstavuje pre spoločnosť Ryanair podmienku prevádzky liniek smerujúcich na letisko a z letiska.

(76) Pokiaľ ide o hodnotu marketingových služieb, spoločnosť Ryanair uviedla, že marketingový priestor na webovej lokalite spoločnosti Ryanair je nedostatkovým zdrojom a dopyt po tomto priestore je vysoký nielen zo strany letísk, ale aj iných podnikov. Spoločnosť Ryanair sa domnieva, že dohody o marketingových službách medzi spoločnosťami VFAB a Ryanair alebo AMS boli v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(77) Spoločnosť Ryanair tiež tvrdila, že Komisia v každom prípade nepreukázala, že opatrenia 4 a 5 zahŕňali využitie štátnych zdrojov alebo boli pripísateľné štátu.

5.3. PRIPOMIENKY SPOLOČNOSTI AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(78) Spoločnosť AMS uviedla, že Komisia by nemala, v rozpore s tvrdením uvedeným v rozhodnutí o začatí konania, považovať dohody spoločnosti VFAB so spoločnosťou Ryanair (opatrenie 4) a jej dohody o marketingových službách so spoločnosťou AMS (opatrenie 5) za prepojené, ale naopak za dve samostatné obchodné transakcie. Spoločnosť AMS uviedla, že je dcérskou spoločnosťou spoločnosti Ryanair, ktorá má vlastný reálny obchodný účel a vznikla s cieľom rozvíjať činnosť, ktorá nepatrí k hlavnej činnosti spoločnosti Ryanair. Spoločnosť AMS ďalej uviedla, že dohody o marketingových službách spoločnosti AMS s letiskami sa v zásade prerokúvajú a uzatvárajú oddelene od dohôd spoločnosti Ryanair s týmito letiskami.

(79) Podľa spoločnosti AMS má pre malé regionálne letisko význam kupovať si marketingové služby od spoločnosti AMS. Spoločnosť AMS uviedla, že tieto letiská zvyčajne potrebujú zvýšiť informovanosť o svojej značke a reklama na webovej lokalite leteckej spoločnosti môže zvýšiť počet prilietajúcich cestujúcich (zahraniční cestujúci vytvárajú vyšší príjem z neleteckých činností ako odlietajúci cestujúci pochádzajúci z regiónu, v ktorom sa letisko nachádza). Dohody o marketingových službách preto spoločnosti VFAB prinášajú skutočnú obchodnú hodnotu.

(80) Spoločnosť AMS ďalej uviedla, že pri uzatváraní dohôd o marketingových službách v rámci opatrenia 5 spoločnosť VFAB konala v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, pretože o reklame na lokalite Ryanair.com sa hovorí ako o vysokej skutočnej hodnote pre letisko Västerås, a že cena, ktorú účtovala spoločnosť AMS, bola trhovou cenou za tieto služby.

6. **PRIPOMIENKY ŠVÉDSKA K PRIPOMIENKAM TRETÍCH STRÁN**

(81) Švédsko sa k pripomienkam tretích strán nevyjadrilo.

7. **POSÚDENIE**

(82) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ „pomoc poskytovaná členským štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.

(83) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ sú kumulatívne. S cieľom určiť, či opatrenie predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musia byť splnené všetky nasledujúce podmienky, a najmä je potrebné určiť, či finančná podpora:

a) je udelená štátom alebo prostredníctvom štátnych zdrojov;

b) poskytuje selektívnu výhodu, t. j. zvýhodňuje určité podniky alebo niektoré druhy tovaru;

c) narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže a

d) ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

7.1. OPATRENIE 1: PRÍSPEVKY AKCIONÁROV POSKYTNUTÉ SPOLOČNOSTI VFAB V ROKOCH 2003 – 2010

7.1.1. **Existencia pomoci**

7.1.1.1. *Pojem podnik*

(84) S cieľom určiť, či opatrenie patrí do pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musí Komisia najskôr posúdiť, či je príjemca opatrenia podnikom v zmysle tohto článku.

(85) Podľa ustálenej judikatúry zahŕňa pojem podnik akýkoľvek subjekt vykonávajúci hospodársku činnosť bez ohľadu na jeho právne postavenie a spôsob financovania ([14]) a akákoľvek činnosť založená na ponúkaní tovarov a služieb na danom trhu predstavuje hospodársku činnosť. ([15])

(86) V rozsudku vo veci letisko Leipzig-Halle všeobecný súd potvrdil, že prevádzkovanie civilného letiska je hospodárskou činnosťou, ktorej neoddeliteľnou súčasťou je výstavba letiskovej infraštruktúry. ([16]) Keď prevádzkovateľ letiska vykonáva hospodárske činnosti, je podnikom v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ bez ohľadu na svoje právne postavenie alebo spôsob financovania ([17]).

(87) Pokiaľ ide o dátum, od ktorého sa výstavba a prevádzkovanie letiska považujú za hospodársku činnosť, Komisia pripomína, že postupný vývoj trhových síl v odvetví letísk neumožňuje určiť dátum presne. Súdy Únie však uznali vývoj povahy letiskových činností a Všeobecný súd vo veci letisko Leipzig-Halle dospel k záveru, že od roku 2000 už nemožno vylúčiť uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci na financovanie letiskovej infraštruktúry. Od vydania rozsudku vo veci Aéroports de Paris (12. decembra 2000) ([18]) sa preto prevádzka a výstavba letiskovej infraštruktúry musia považovať za hospodárske činnosti podliehajúce kontrole štátnej pomoci.

(88) Je však potrebné poznamenať, že všetky činnosti prevádzkovateľa letiska nie sú nevyhnutne hospodárskej povahy ([19]). Súdny dvor rozhodol, že činnosti, ktoré sú obvykle zodpovednosťou štátu pri vykonávaní jeho úradných právomocí ako verejného orgánu, nie sú hospodárskej povahy a vo všeobecnosti nepatria do rozsahu pravidiel štátnej pomoci. Medzi takéto činnosti patrí zaisťovanie bezpečnosti, kontrola leteckej dopravy, činnosť polície, colných úradov atď. ([20]). Financovanie týchto nehospodárskych činností musí byť obmedzené výlučne na náhradu vzniknutých nákladov a nesmie sa používať na financovanie iných hospodárskych činností ([21]).

(89) Švédsko a spoločnosť VFAB počas formálneho vyšetrovacieho konania namietali proti predbežným zisteniam Komisie v súvislosti s označením spoločnosti VFAB ako podniku s odôvodnením, že väčšina činností spoločnosti VFAB nepredstavuje hospodárske činnosti.

(90) V tejto súvislosti Švédsko a spoločnosť VFAB argumentovali, že títo používatelia letiska neboli podnikmi, ale vykonávali nehospodárske činnosti:

— Hässlögymnasiet (s tvrdením, že ide o nehospodárske činnosti, pretože je súčasťou vnútroštátneho systému vzdelávania),

— výcvik pilotov na Škandinávskej leteckej akadémii,

— činnosti neziskového leteckého klubu „Hässlö flygförening“, ktorý mohol využívať letisko bezplatne.

([14]) Vec C-35/96, Komisia/Taliansko, Zb. 1998, s. I-3851, bod 36; C-41/90, Höfner a Elser, Zb. 1991, s. I-1979, bod 21; C-244/94, Fédération Francaise des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Zb. 1995, s. I-4013, bod 14; C-55/96, Job Centre, Zb. 1997, s. I-7119, bod 21.

([15]) Pozri napr. vec C-35/96, Komisia/Taliansko, Zb. 1998, s. I-3851, bod 36, a veci C-180/98 až 184/98, Pavlov, Zb. 2000, s. I-6451, bod 75.

([16]) Spojené veci T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH a Mitteldeutsche Flughafen AG/Komisia, a T-443/08, Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt/Komisia (ďalej len „vec letisko Leipzig-Halle“), Zb. 2011, zatiaľ neuverejnené v Zb. Pozri aj vec T-128/89, Aéroports de Paris/Komisia (ďalej len „rozsudok vo veci Aéroports de Paris“), Zb. 2001, s. II-3929, potvrdený Súdnym dvorom EÚ vo veci C-82/01 P, Zb. 2002, s. I-9297, a veci T-196/04, Ryanair/Komisia (ďalej len „vec Charleroi“), Zb. 2008, s. II-3643, bod 88.

([17]) Pozri napr. veci C-159/91 a C-160/91, Poucet/AGV a Pistre/Cancave, Zb. 1993, s. I-0637.

([18]) Rozsudok vo veci letisko Leipzig-Halle, body 42 – 43.

([19]) Pozri napr. vec C-364/92, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, Zb. 1994, s. I-43.

([20]) Rozhodnutie Komisie N309/2002 z 19. marca 2003, Letecká bezpečnosť – náhrada nákladov, ktoré vznikli v dôsledku teroristických útokov z 11. septembra 2001.

([21]) Vec C-343/95, Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova, Zb. 1997, s. I-1547; rozhodnutie Komisie N309/2002 z 19. marca 2003; rozhodnutie Komisie N438/2002 zo 16. októbra 2002, Pomoc na podporu vykonávania funkcií orgánov verejnej správy v sektore prístavov v Belgicku.

(91) Podľa Švédska tieto údajne nehospodárske činnosti spoločne tvorili veľkú väčšinu činností využívajúcich kapacitu letiska. Švédsko tiež uviedlo, že prevádzkovanie komerčných letov na letisku (definovaných ako lety prevádzkované leteckými spoločnosťami) bolo ziskové a že všetky straty spoločnosti VFAB boli teda pripísateľné nehospodárskej činnosti, a preto sa na akúkoľvek podporu z verejných zdrojov na náhradu týchto strát nevzťahujú pravidlá štátnej pomoci.

(92) Stanovisko Švédska v tejto súvislosti je v podstate postavené na tvrdení, že ak je činnosť používateľa letiskových služieb nehospodárska, potom samotné poskytovanie letiskových služieb tomuto používateľovi nepredstavuje hospodársku činnosť.

(93) Komisia s týmto stanoviskom nesúhlasí.

(94) Ako bolo vysvetlené vyššie, v praxi sa ponúkanie tovarov alebo služieb na danom trhu za odplatu považuje za hospodársku činnosť. Letisko môže okrem úzko vymedzených letiskových služieb (t. j. služieb poskytovaných leteckým spoločnostiam ([22])) poskytovať aj ďalšie druhy služieb na komerčnom základe, ako je napríklad využívanie letiskovej infraštruktúry na iné letecké činnosti za odmenu, napr. činnosť leteckých škôl. Na účely označenia letiska za podnik nie je podstatné, či kupujúci týchto služieb, napr. letecké školy, sú tiež podnikmi, pretože pre predmetné služby existuje trh.

(95) Ako pripúšťa samotné Švédsko, gymnázium Hässlögymnasiet a Škandinávska letecká akadémia platili za využívanie letiska poplatok. Poskytovanie týchto služieb zo strany prevádzkovateľa letiska je teda hospodárskou činnosťou bez ohľadu na charakter činnosti škôl.

(96) Letecký klub mohol podľa Švédska a spoločnosti VFAB používať letisko bez platenia poplatku. Skutočnosť, že letecký klub neplatí za služby poskytované letiskom, ale nevyhnutne neznamená, že tieto služby nie sú hospodárske. Švédsko a spoločnosť VFAB v každom prípade pripustili, že v účtovníctve neoddeľovali náklady, ktoré vznikli používaním letiska leteckým klubom, od nákladov, ktoré vznikli používaním letiska leteckými školami, a preto neexistuje žiadny konkrétny údaj, ktorý možno bezpečne pripísať tejto údajne nehospodárskej činnosti. Služby poskytované leteckému klubu preto nemajú vplyv na zistenie Komisie, že spoločnosť VFAB je podnikom.

(97) V tomto prípade Komisia konštatuje, že letisko Västerås je prevádzkované na komerčnom základe. Prevádzkovateľ letiska účtuje používateľom poplatky za využívanie letiskovej infraštruktúry a za služby poskytované na letisku. Spoločnosť VFAB je preto podnikom v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.1.1.2. *Štátne zdroje a pripísateľnosť štátu*

(98) Predmetné opatrenia predstavujú štátnu pomoc, ak sú financované zo štátnych zdrojov a ak je rozhodnutie o poskytnutí opatrenia pripísateľné štátu.

(99) Pojem štátna pomoc sa vzťahuje na akékoľvek zvýhodnenie, ktoré zo štátnych zdrojov poskytol samotný štát alebo akýkoľvek sprostredkovateľský subjekt konajúci na základe zverených právomocí ([23]). Zdroje miestnych orgánov predstavujú na účely článku 107 ZFEÚ štátne zdroje ([24]).

(100) V tomto prípade rozhodli o príspevkoch akcionárov a poskytli ich vlastníci spoločnosti VFAB, t. j. mesto Västerås a, v prípade niektorých opatrení, úrad SCAA prostredníctvom svojej dcérskej spoločnosti LFV Holding.

(101) Pokiaľ ide o mesto Västerås, o príspevkoch akcionárov rozhodla zvolená mestská rada (kommunfullmäktige) a boli vyplatené priamo z rozpočtu mesta.

(102) Čo sa týka spoločnosti LFV Holding, Komisia poznamenáva, že firma bola plne vo vlastníctve úradu SCAA, ktorý je orgánom verejnej moci. Spoločnosť LFV Holding nemôže podľa svojich stanov zakladať nové dcérske spoločnosti alebo získavať akcie bez súhlasu švédskej vlády. Poslanci švédskeho parlamentu majú právo zúčastňovať sa na zasadnutiach rady.

([22]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 22 ods. 8.
([23]) Vec C-482/99, Francúzsko/Komisia („Stardust Marine"), Zb. 2002, s. I-4397.
([24]) veci T-267/08 a T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, Zb. 2011, s. I-1999, bod 108.

(103) Komisia poznamenáva, že Švédsko ani žiadna tretia strana v tejto súvislosti nenamietala proti predbežným zisteniam rozhodnutia o začatí konania, a preto sa domnieva, že opatrenie 1 je financované zo štátnych zdrojov a je pripísateľné štátu.

7.1.1.3. *Hospodárska výhoda*

Údajné služby všeobecného hospodárskeho záujmu

(104) Spoločnosť VFAB argumentovala, že poskytovanie letiskových služieb leteckým školám a leteckému klubu uvedené v odôvodnení 90 v každom prípade predstavuje služby všeobecného hospodárskeho záujmu („SVHZ“) a že podpora z verejných zdrojov poskytnutá spoločnosti VFAB nepredstavuje štátnu pomoc, pretože ide o náhradu strát, ktoré sú výlučne pripísateľné vykonávaniu týchto SVHZ.

(105) Orgány verejnej moci môžu skutočne vymedziť určité hospodárske činnosti vykonávané letiskami alebo leteckými spoločnosťami ako SVHZ v zmysle článku 106 ods. 2 ZFEÚ a poskytovať za tieto služby náhradu.

(106) Podľa rozsudku vo veci Altmark ([25]) nepredstavuje verejné financovanie za poskytovanie SVHZ selektívnu výhodu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ak sú splnené tieto štyri podmienky:

a) príjemca náhrady musí byť formálne poverený poskytovaním a vykonávaním SVHZ a musí mať jasne určené povinnosti;

b) parametre na výpočet náhrady musia byť stanovené vopred objektívnym a transparentným spôsobom;

c) náhrada nesmie prekročiť sumu potrebnú na pokrytie všetkých častí nákladov vynaložených pri vykonávaní SVHZ alebo ich časti so zohľadnením príslušných príjmov a primeraného zisku za vykonávanie týchto povinností a

d) ak príjemca nie je vybratý na základe postupu verejného obstarávania, ktorým sa zabezpečí poskytovanie služby za najnižšie náklady pre spoločenstvo, úroveň poskytnutej náhrady sa musí určiť na základe analýzy nákladov, ktoré by typický riadne vedený podnik vynaložil na vykonávanie týchto povinností so zohľadnením príslušných príjmov a primeraného zisku.

(107) Podmienky kritérií vo veci Altmark sú kumulatívne, t. j. musia byť splnené všetky štyri, aby sa podpora z verejných zdrojov mohla nepovažovať za štátnu pomoc na uvedenom základe.

(108) V tomto prípade Komisia konštatuje, že Švédsko a spoločnosť VFAB nepredložili žiadne dôkazy o tom, že údajné povinnosti verejnej služby boli skutočne a jasne vymedzené a ich vykonávaním bola formálne poverená spoločnosť VFAB. V tomto ohľade sa spoločnosť VFAB odvoláva iba na svoje stanovy, v ktorých je poslanie podniku vymedzené najskôr ako „pokrývanie potreby leteckej dopravy regiónu“ ([26]) („tillgodose regionens behov av flygtransporter“) a až potom ako „zabezpečovanie civilného letectva na letisku Västerås“ ([27]) („betjäna den civila luftfarten vid Västerås Flygplats“). Ani jedna z uvedených formulácií sa nevzťahuje na tri údajné záväzky verejnej služby a v žiadnom prípade nemôžu byť považované za jasné a skutočné povinnosti SVHZ (predstavujú skôr všeobecný opis predmetu podnikania). Podporu poskytnutú spoločnosti VFAB z verejných zdrojov nemožno považovať za podporu nepodliehajúcu pravidlám štátnej pomoci podľa judikatúry vo veci Altmark iba na základe tohto dôvodu.

(109) Komisia okrem toho pripomína, že podľa všetkého neboli splnené najmenej dve ďalšie kritériá vo veci Altmark: neexistuje dôkaz o určení náhrady *ex ante* (ale skôr o náhrade neočakávaných strát *ex post*) a spoločnosť VFAB nebola vybratá na základe postupu verejného obstarávania a neexistuje dôkaz o tom, že údajná náhrada bola založená na analýze nákladov riadne vedeného podniku (skôr naopak, keďže výška podpory bola určená jednoducho potrebou kompenzovať niekoľko rokov nepretržitých strát).

(110) Neprijíma sa preto tvrdenie spoločnosti VFAB, že podpora, ktorá jej bola poskytnutá z verejných zdrojov, nepodlieha pravidlám štátnej pomoci, pretože by išlo o náhradu za vykonávanie povinnosti verejnej služby.

([25]) Vec C-280/00, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH („rozsudok vo veci Altmark“), Zb. 2003, s. I-7747, pozri body 86 až 93.
([26]) V stanovách vzťahujúcich sa na obdobie od 28. decembra 2000 do 28. januára 2007.
([27]) V stanovách vzťahujúcich sa na obdobie od 23. januára 2007.

Zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve

(111) Výhoda je v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ akákoľvek hospodárska výhoda, ktorú by podnik nezískal za bežných trhových podmienok, t. j. bez zásahu štátu. Dôležitý je iba vplyv opatrenia na daný podnik, nie príčina ani cieľ zásahu štátu. Keď sa finančná situácia podniku zlepší v dôsledku zásahu štátu, ide vždy o výhodu.

(112) Komisia ďalej pripomína, že „kapitál, ktorý štát priamo alebo nepriamo poskytne podniku za okolností, ktoré zodpovedajú obvyklým podmienkam trhu, nemôže byť kvalifikovaný ako štátna pomoc“. V tomto prípade musí Komisia na účely určenia, či príspevky akcionárov predstavujú pre spoločnosť VFAB výhodu, ktorú by nezískala za bežných trhových podmienok, porovnať konanie orgánov verejnej moci, ktoré poskytujú kapitálové injekcie, s konaním súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, ktorý sa riadi vyhliadkami dlhodobej ziskovosti.

(113) Hodnotenie by nemalo zohľadňovať akýkoľvek pozitívny vplyv na ekonomiku regiónu, v ktorom sa letisko nachádza, keďže Súdny dvor objasnil, že relevantnou otázkou pre uplatňovanie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve je, či „by za podobných okolností súkromný akcionár takýto kapitál upísal s prihliadnutím na reálne možnosti zisku a bez ohľadu na sociálne a regionálne politiky a na sektory.“

(114) Vo veci Stardust Marine Súdny dvor uviedol, že „[…] s cieľom preskúmať, či štát prijal alebo neprijal správanie obozretného investora konajúceho v trhovom hospodárstve, je potrebné preniesť sa do kontextu obdobia, počas ktorého sa prijali opatrenia finančnej pomoci s cieľom posúdiť ekonomickú racionálnosť správania štátu, a teda zdržať sa akéhokoľvek hodnotenia založeného na neskoršej situácii.“ Súdny dvor ďalej vo veci EDF vyhlásil, že „[…] ekonomické posúdenia vykonané po poskytnutí uvedenej výhody, retrospektívne konštatovanie efektívnej rentability investície vykonanej dotknutým členským štátom alebo neskoršie odôvodnenia výberu skutočne prijatého postupu nemôžu postačovať na preukázanie, že tento členský štát prijal predtým alebo súbežne s poskytnutím ekonomickej výhody takéto rozhodnutie ako akcionár.“ ([28])

(115) Aby bolo možné uplatňovať zásadu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, Komisia sa musí presunúť v čase do obdobia, keď boli prijaté jednotlivé rozhodnutia o poskytnutí verejných prostriedkov spoločnosti VFAB. Komisia musí tiež založiť svoje posúdenie na informáciách a predpokladoch, ktoré boli k dispozícii o príslušných miestnych úradoch v čase prijatia rozhodnutia o finančných podmienkach daných opatrení v súvislosti s infraštruktúrou.

(116) V rozhodnutí o začatí konania Komisia uviedla svoju predbežnú analýzu, v ktorej odôvodnila, prečo príspevky akcionárov do spoločnosti VFAB predstavujú výhodu pre spoločnosť a najmä prečo nebola splnená zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(117) Komisia najskôr poznamenala, že spoločnosť VFAB viac ako 10 rokov vytvárala značné straty. V čase prvého vkladu príspevkov akcionárov v roku 2003 bola spoločnosť VFAB už najmenej (podľa informácií, ktoré má k dispozícii Komisia) päť po sebe nasledujúcich rokov v strate. Počas celého obdobia, na ktoré sa vzťahuje vyšetrovanie, pokračovala táto stratovosť bez prerušenia do takej miery, že v čase každého vkladu príspevkov akcionárov bola spoločnosť VFAB stále stratová. Za týchto okolností Komisia považuje za veľmi nepravdepodobné, že by súkromný investor bol ochotný prispieť kapitálovými injekciami v celkovej hodnote 194 miliónov SEK (cca. 21,4 milióna EUR) na pokrytie takýchto strát. Keďže spoločnosť VFAB bola počas celého tohto obdobia plne vo vlastníctve štátu, nie je možné urobiť porovnanie so súkromnými vlastníkmi. Súlad so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve by sa za týchto okolností preukázal iba na základe presvedčivých vyhliadok dlhodobej ziskovosti spoločnosti VFAB.

(118) Pred rozhodnutím o začatí konania švédske orgány tvrdili, že príspevky akcionárov boli vykonané na základe finančnej analýzy podobnej analýzam, ktoré vypracoval súkromný vlastník letiska Skavsta (pozri odôvodnenie 52 rozhodnutia o začatí konania). Ako už ale bolo uvedené v rozhodnutí o začatí konania, Švédsko neposkytlo žiadne konkrétne informácie o tom, že by vlastníci letiska Skavsta poskytli kapitál v podobnej situácii ako v prípade letiska Västerås, a porovnanie nebolo možné aj preto, že cez letisko Skavsta lieta desaťkrát toľko cestujúcich ako cez letisko Västerås. Počas formálneho vyšetrovania neboli v tejto súvislosti predložené ďalšie dôkazy.

([28]) Vec C-124/10 P, Komisia/Electricité de France (EDF), zatiaľ neuverejnené, bod 84.

(119) Pred rozhodnutím o začatí konania švédske orgány predložili veľmi obmedzené dôkazy preukazujúce, že mesto Västerås a spoločnosť LFV Holding konali pri poskytovaní kapitálu ako bežní investori v trhovom hospodárstve. Ako je uvedené v rozhodnutí o začatí konania, existujú dôvody domnievať sa, že úrad SCAA vykonal pred nadobudnutím akcií v spoločnosti VFAB v roku 2000 analýzu trhu. Podľa prognóz, na ktorých bol založený nákup, mal počet cestujúcich na letisku Västerås narásť zo 120 000 v roku 1999 na 600 000 o 8 rokov neskôr, čo by viedlo k trvalo udržateľnej ziskovosti na úrovni 7 – 10 miliónov SEK ročne. Odhadovalo sa, že spoločnosť VFAB by dosiahla prah rentability v roku 2003 pri frekvencii osobnej dopravy na úrovni 400 000 cestujúcich.

(120) Ukázalo sa však, že tieto predpoklady boli, ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania, vzhľadom na predchádzajúce výsledky letiska Västerås veľmi optimistické, a neboli poskytnuté žiadne ďalšie dôkazy na preukázanie spoľahlivosti týchto predpokladov (ako sa uvádza v tabuľke 1 vyššie, frekvencia osobnej dopravy sa nezvýšila päťnásobne, ale naopak sa znížila). Do konca roka 2006 spoločnosť LFV Holding AB predala svoj podiel späť mestu Västerås za cenu 1 SEK. Dôvodom podľa informácií predložených švédskymi orgánmi bolo, že úrad SCAA nebol ochotný naďalej poskytovať príspevky akcionárov na pokrytie strát spoločnosti VFAB.

(121) Komisia ďalej poznamenáva, že podľa pripomienok spoločnosti VFAB predložených počas vyšetrovania bolo cieľom príspevkov akcionárov mesta Västerås a spoločnosti LFV Holding „pokryť straty, ktoré vznikli pri činnostiach spoločnosti VFAB“. ([29]) Spoločnosť VFAB uviedla, že tieto činnosti sú väčšinou nehospodárske, a domnieva sa, že otázka, či sú príspevky akcionárov v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, sa musí posudzovať len vo vzťahu k ziskovosti vyplývajúcej z dohôd s komerčnými leteckými spoločnosťami, ktoré sú podľa stanoviska spoločnosti VFAB jedinými činnosťami v rámci prevádzky letiska, ktoré majú hospodársku povahu. Keďže tieto dohody boli výhodné z hľadiska rastúceho zisku, spoločnosť VFAB tvrdí, že príspevky akcionárov boli v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(122) Švédsko proti týmto pripomienkam nenamietalo.

(123) Po prvé, Komisia z vyššie uvedených dôvodov neakceptuje tvrdenie spoločnosti VFAB, že činnosti v rámci prevádzky letiska by boli z veľkej časti nehospodárske a že súlad príspevkov akcionárov so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve by sa mal posudzovať len vo vzťahu k ziskovosti dohôd spoločnosti VFAB s komerčnými leteckými spoločnosťami. Spoločnosť VFAB je podnik a z pohľadu akcionárov by sa mal súlad so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve posudzovať s prihliadnutím na finančný výsledok spoločnosti VFAB ako celku. V každom prípade spoločnosť VFAB neposkytla žiadne podložené údaje, na základe ktorých by bolo možné rozdeliť jej činnosti na hospodárske a nehospodárske.

(124) Pokiaľ ide o vyhliadky, že výsledky spoločnosti VFAB poskytnú návratnosť príspevkov akcionárov, ktorá by bola pre súkromný subjekt prijateľná, Komisia poznamenáva, že Švédsko ani zainteresované strany počas vyšetrovania nepredložili informácie, ktorými by vyvrátili predbežné zistenia Komisie, že príspevky akcionárov neboli v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(125) Neboli predložené žiadne dôkazy doplňujúce veľmi obmedzené dôkazy predložené pred rozhodnutím o začatí konania, ktoré by napriek jasným údajom svedčiacim *prima facie* o opaku (ako je zhrnuté v odôvodneniach 119 až 121) dokazovali, že príspevky akcionárov boli poskytnuté na základe odôvodnených predpokladov návratnosti, ktorá by bola prijateľná pre súkromný subjekt v trhovom hospodárstve v podobnej situácii.

(126) Komisia naopak konštatuje, že jej predbežné závery potvrdzujú vyhlásenia samotnej spoločnosti VFAB (pozri odôvodnenie 121), proti ktorým Švédsko nenamietalo, že príspevky akcionárov neboli poskytnuté s cieľom dosiahnuť návratnosť, ktorá by bola prijateľná pre súkromný subjekt v trhovom hospodárstve, ale na pokrytie strát, ktoré činnosti spoločnosti VFAB priebežne vytvárali. Nepretržité krytie strát bez jasných a dôveryhodných vyhliadok zlepšenia výsledkov firmy, ktoré by viedlo k prijateľnej návratnosti, by pre súkromný subjekt v trhovom hospodárstve nebolo prijateľné.

(127) Švédsko nepredložilo žiadne informácie týkajúce sa pochybností vyjadrených v rozhodnutí o začatí konania najmä v súvislosti s veľmi optimistickými prognózami, ktoré boli údajne vypracované pred prvým vkladom príspevkov akcionárov, ani nepredložilo dôkaz o tom, že neskoršie príspevky boli poskytnuté na základe akéhokoľvek posúdenia budúceho zisku, a nie iba na pokrytie strát.

([29]) Pripomienky spoločnosti VFAB zo 16. júla 2012, oddiel 3.3.

Záver

(128) Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by príspevky akcionárov neposkytol. Dôkazy, ktoré členský štát poskytol, nepotvrdzujú, že v čase poskytnutia predmetných príspevkov bolo vykonané posúdenie, ktoré by bolo prijateľné pre súkromný subjekt v trhovom hospodárstve, ale naopak že príspevky akcionárov boli určené na priebežné krytie strát spoločnosti VFAB bez spojitosti s výsledkami firmy. Príspevky akcionárov preto spoločnosti VFAB poskytujú hospodársku výhodu, ktorú by nezískala za bežných trhových podmienok.

7.1.1.4. *Selektívnosť*

(129) Štátne opatrenie podlieha článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ak „uprednostňuje určité podniky alebo niektoré druhy tovaru“. Pojem štátna pomoc preto zahŕňa iba opatrenia, ktoré uprednostňujú podniky selektívnym spôsobom.

(130) V tomto prípade príspevky akcionárov prinášajú osoh iba spoločnosti VFAB, a preto sú jednoznačne selektívne v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.1.1.5. *Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod*

(131) Ak sa prostredníctvom pomoci poskytnutej zo strany členského štátu posilní postavenie podniku v porovnaní s inými podnikmi, s ktorými súťaží pri obchodovaní v rámci vnútorného trhu, tieto iné podniky sa musia považovať za podniky ovplyvnené touto pomocou. ([30]) Hospodárska výhoda vyplývajúca z príspevkov akcionárov posilnila hospodárske postavenie spoločnosti VFAB, pretože prevádzkovateľ letiska mohol pokračovať vo svojej činnosti bez toho, aby znášal všetky vlastné náklady.

(132) Ako bolo vysvetlené vyššie, prevádzkovanie letiska je hospodárska činnosť. Na jednej strane hospodárska súťaž prebieha medzi letiskami o prilákanie leteckých spoločností a príslušnej leteckej dopravy (osobná a nákladná doprava) a na druhej strane medzi prevádzkovateľmi letísk, ktorí môžu medzi sebou súťažiť o poverenie riadiť dané letisko. Najmä v súvislosti s nízkonákladovými leteckými spoločnosťami a prevádzkovateľmi chartrových letov môžu okrem toho letiská, ktoré sa nachádzajú v rôznych spádových oblastiach, a dokonca aj v rôznych členských štátoch, medzi sebou súťažiť, aby tieto letecké spoločnosti prilákali.

(133) Ako je uvedené v bode 40 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 a znovu potvrdené v bode 45 usmernení v oblasti letectva z roku 2014, z pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ nemožno vylúčiť ani malé letiská. V bode 45 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa navyše jasne uvádza, že „relatívne malá veľkosť podniku, ktorý prijíma verejné financovanie, ako taká nevylučuje možnosť ovplyvnenia obchodu medzi členskými štátmi.“

(134) V období, na ktoré sa vzťahuje formálne vyšetrovanie, bolo na letisku Västerås obslúžených 113 626 až 242 376 cestujúcich ročne a v súčasnosti letisko obslúži približne 273 000 cestujúcich ročne (údaje za rok 2013). Významný podiel leteckej dopravy pochádza z iných členských štátov a z letiska Västerås sú, a aj v minulosti boli, prevádzkované medzinárodné lety do destinácií, ako je Londýn-Stansted, Alicante a Malaga. Preto je potrebné vyvodiť záver, že spoločnosť VFAB pôsobí na trhu otvorenom hospodárskej súťaži v európskom meradle.

(135) Vzhľadom na uvedené skutočnosti treba konštatovať, že verejné financovanie spoločnosti VFAB narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže a má aspoň potenciálny vplyv na obchod.

7.1.1.6. *Záver*

(136) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že verejné financovanie poskytované spoločnosti VFAB vo forme príspevkov akcionárov v rokoch 2003 – 2010 (opatrenie 1) predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ZFEÚ.

7.1.1.7. *Zákonnosť pomoci*

(137) Podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ musia členské štáty oznámiť akékoľvek plány poskytnúť alebo zmeniť pomoc a nemôžu vykonať navrhované opatrenia, pokiaľ sa vo veci nerozhodne s konečnou platnosťou.

([30]) Vec T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Komisia, Zb. 1998, s. II-717.

(138) Vzhľadom na to, že finančné prostriedky boli už spoločnosti VFAB poskytnuté, Komisia sa domnieva, že Švédsko nedodržalo zákaz podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ.

7.1.2. **Zlučiteľnosť**

7.1.2.1. *Uplatniteľnosť usmernení v oblasti letectva z roku 2014 a 2005*

(139) V článku 107 ods. 3 ZFEÚ sa stanovujú určité výnimky zo všeobecného pravidla, že štátna pomoc nie je zlučiteľná s vnútorným trhom, stanoveného v článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Predmetnú pomoc možno posudzovať na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, v ktorom sa stanovuje, že „pomoc na rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí za predpokladu, že táto pomoc nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom“, sa môže považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

(140) V tejto súvislosti poskytujú pokyny v oblasti letectva z roku 2014 rámec na posúdenie, či možno pomoc pre letiská vyhlásiť za zlučiteľnú podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

(141) Podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2014 bude Komisia v prípade neoprávnenej investičnej pomoci letiskám poskytnutej pred 4. aprílom 2014 uplatňovať pravidlá zlučiteľnosti platné v čase poskytnutia neoprávnenej investičnej pomoci.

(142) Vzhľadom na usmernenia v oblasti letectva z roku 2014 sa Komisia domnieva, že ustanovenia jej oznámenia o určení príslušných pravidiel na posudzovanie neoprávnenej štátnej pomoci by sa nemali vzťahovať na nerozhodnuté prípady neoprávnenej prevádzkovej pomoci letiskám poskytnutej pred 4. aprílom 2014. Komisia však uplatní zásady stanovené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014 na všetky prípady týkajúce sa prevádzkovej pomoci (nerozhodnuté oznámenia a neoprávnená neoznámená pomoc) letiskám, a to aj v prípade, že pomoc bola poskytnutá pred 4. aprílom 2014 a pred začatím prechodného obdobia.

(143) Komisia už v odôvodneniach 136 až 138 dospela k záveru, že príspevky akcionárov predstavujú neoprávnenú štátnu pomoc poskytnutú pred 4. aprílom 2014.

7.1.2.2. *Rozdiel medzi investičnou a prevádzkovou pomocou*

(144) Vzhľadom na ustanovenia usmernení v oblasti letectva z roku 2014 uvedené vyššie musí Komisia určiť, či predmetné opatrenie predstavuje neoprávnenú investičnú alebo prevádzkovú pomoc.

(145) Podľa bodu 25 písm. r) usmernení v oblasti letectva z roku 2014 je investičná pomoc vymedzená ako „pomoc na financovanie hmotného kapitálového majetku, najmä na pokrytie schodku financovania kapitálových nákladov“. Ďalej podľa bodu 25 písm. r) usmernení sa investičná pomoc môže týkať počiatočnej platby (t. j. na pokrytie počiatočných investičných nákladov) a podpory vo forme pravidelných splátok (na pokrytie kapitálových nákladov v súvislosti s ročnými odpismi a nákladmi na financovanie).

(146) Na druhej strane sa prevádzková pomoc vzťahuje na pokrytie všetkých častí prevádzkových nákladov letiska vymedzených ako „náklady na poskytovanie leteckých služieb vrátane kategórií nákladov ako náklady na zamestnancov, zmluvné služby, komunikácie, odpad, energie, údržbu, nájom, správu atď., ale ktoré nezahŕňajú kapitálové náklady, marketingovú podporu alebo iné stimuly, ktoré letisko poskytuje leteckým spoločnostiam, ani náklady patriace do právomoci verejnej politiky“.

(147) Na základe týchto vymedzení možno usudzovať, že príspevky akcionárov, ktoré boli použité na priebežné pokrytie prevádzkových strát spoločnosti VFAB, možno označiť za prevádzkovú pomoc v prospech spoločnosti VFAB.

7.1.2.3. *Zlučiteľnosť prevádzkovej pomoci podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2014*

(148) V oddiele 5.1. usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sú stanovené kritériá, ktoré Komisia uplatní pri posudzovaní zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. Komisia uplatní tieto kritériá najmä podľa bodu 172 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 vo všetkých prípadoch týkajúcich sa prevádzkovej pomoci vrátane nerozhodnutých oznámení a prípadov neoprávnenej neoznámenej pomoci.

(149) Podľa bodu 137 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa môže prevádzková pomoc poskytnutá pred začatím prechodného obdobia (vrátane pomoci vyplatenej pred 4. aprílom 2014) vyhlásiť za zlučiteľnú do plnej výšky nepokrytých prevádzkových nákladov za predpokladu, že sú splnené nasledujúce podmienky:

(150) Príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu (body 113 a 114 usmernení v oblasti letectva z roku 2014). Táto podmienka je okrem iného splnená, ak pomoc zvyšuje mobilitu občanov Únie a prepojenosť regiónov otvorením prístupových bodov pre lety v rámci Únie alebo napomáha regionálnemu rozvoju. Duplicita neziskových letísk však neprispieva k cieľu spoločného záujmu.

(151) Potreba zásahu štátu (body 116 až 118 usmernení v oblasti letectva z roku 2014). Pomoc by sa mala zameriavať na situácie, v ktorých môže priniesť podstatné zlepšenie, ktoré trh nie je schopný poskytnúť sám. V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že podmienky, ktorým čelia menšie letiská pri rozvíjaní svojich služieb a pri lákaní súkromných prostriedkov na financovanie, sú často menej priaznivé, než je to v prípade najväčších letísk v Európskej únii. Preto môžu mať menšie letiská za súčasných trhových podmienok ťažkosti so zaručením financovania svojej prevádzky bez verejného financovania.

(152) Komisia sa preto vzhľadom na súčasné trhové podmienky domnieva, že:

— letiská s počtom cestujúcich do 200 000 ročne nemôžu byť schopné pokryť veľkú časť svojich prevádzkových nákladov,

— letiská s počtom cestujúcich 200 000 až 700 000 ročne nemôžu byť schopné pokryť podstatnú časť svojich prevádzkových nákladov,

— letiská s ročným objemom 700 000 – 1 milión cestujúcich by spravidla mali byť schopné pokryť väčšiu časť svojich prevádzkových nákladov a

— letiská s ročným objemom 1 – 3 milióny cestujúcich by spravidla mali byť schopné pokryť väčšinu svojich prevádzkových nákladov.

(153) Primeranosť štátnej pomoci ako politického nástroja (bod 120 usmernení v oblasti letectva z roku 2014). Členské štáty musia preukázať, že táto pomoc je vhodná na dosiahnutie plánovaného cieľa alebo na riešenie problémov, ktoré sa majú na základe tejto pomoci riešiť. Opatrenie pomoci sa nebude považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom, ak iné menej deformujúce politické nástroje alebo nástroje pomoci umožňujú dosiahnuť ten istý cieľ.

(154) Existencia stimulačného účinku (bod 124 usmernení v oblasti letectva z roku 2014). Táto podmienka je splnená, ak je pravdepodobné, že v prípade neposkytnutia prevádzkovej pomoci a vzhľadom na možnú prítomnosť investičnej pomoci a úrovne dopravy by sa úroveň hospodárskej činnosti daného letiska podstatne znížila.

(155) Primeranosť výšky pomoci, t. j. pomoc obmedzená na potrebné minimum (bod 125 usmernení v oblasti letectva z roku 2014). V záujme primeranosti sa prevádzková pomoc letiskám musí obmedziť na minimum, ktoré je nevyhnutné na uskutočnenie podporovanej činnosti.

(156) Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod (bod 131 usmernení v oblasti letectva z roku 2014). Komisia pri posudzovaní zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci zohľadní narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod. Ak sa letisko nachádza v rovnakej spádovej oblasti ako iné letisko s voľnou kapacitou, podnikateľský plán založený na spoľahlivých predpovediach objemu cestujúcich a nákladu musí určiť pravdepodobný vplyv na objem dopravy iných letísk nachádzajúcich sa v tejto spádovej oblasti.

7.1.2.4. *Posúdenie zlučiteľnosti opatrenia 1*

Príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu

(157) Prevádzková pomoc poskytovaná spoločnosti VFAB slúžila na udržanie letiska v prevádzke a na zachovanie pravidelných leteckých vnútroštátnych aj medzinárodných liniek.

(158) Mesto Västerås je podľa počtu obyvateľov piate najväčšie mesto vo Švédsku. Nachádza sa v husto osídlenej a hospodársky prosperujúcej oblasti v centrálnej časti Švédska. V roku 1999 bolo pre 450 000 obyvateľov, t. j. asi 5,5 % z celkového počtu obyvateľov krajiny, letisko vzdialené do 45 minút cesty. V spádovej oblasti letiska vymedzenej trvaním cesty na letisko do jednej hodiny žilo milión obyvateľov. Podľa odhadov švédskych leteckých orgánov z roku 2000 asi 59 % cestujúcich, ktorí cestovali z letísk v regióne stredného Švédska (Mälardalsregionen), boli obyvateľmi tejto oblasti.

(159) Najbližšie letisko je však vzdialené viac ako 100 km alebo viac ako jednu hodinu jazdy autom (okrem letiska mesta Bromma, ktoré je vzdialené 59 minút autom). Keďže letisko ponúkalo vnútroštátne lety (minimálne do roku 2006) a lety do destinácií v rámci EÚ (napr. Oslo, Kodaň, Londýn), prispelo k zvýšeniu mobility občanov EÚ a zvýšeniu dostupnosti zriadením prístupových bodov pre lety v rámci Únie v centre husto obývanej oblasti. Tieto prístupové body doplnili ponuku ostatných letísk nachádzajúcich sa na okraji spádovej oblasti (Bromma a Arlanda), pretože poskytli letecké spojenia v rámci okruhu výhodného na dochádzanie, ktoré sú predovšetkým založené na odlišnom obchodnom modeli (nízkonákladoví dopravcovia), ako majú letiská Bromma a Arlanda. Komisia tiež konštatuje, že letisko Västerås podľa odhadov mesta Västerås priamo a nepriamo prispelo k zachovaniu približne 180 pracovných miest v meste Västerås.

(160) Komisia dospela k záveru, že prevádzková podpora slúžila na zlepšenie prístupnosti medzi oblasťou Västerås a ďalšími časťami Švédska a EÚ a že prevádzková podpora slúžila jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu.

Potreba zásahu štátu

(161) Ako sa uvádza v bode 118 usmernení v oblasti letectva z roku 2014, Komisia sa domnieva, že za súčasných trhových podmienok sa potreba verejných prostriedkov na financovanie prevádzkových nákladov z dôvodu vysokých fixných nákladov líši podľa veľkosti letiska a spravidla je vyššia ako v prípade menších letísk. Komisia usudzuje, že za súčasných trhových podmienok sa môže relatívna finančná životaschopnosť letísk určiť vo vzťahu k veľkosti. Komisia sa preto domnieva, že letisko s ročným objemom do 200 000 cestujúcich nemusí byť schopné pokryť veľkú časť svojich prevádzkových nákladov a že letisko s ročným objemom 200 000 až 700 000 cestujúcich nemusí byť schopné pokryť podstatnú časť svojich prevádzkových nákladov.

(162) Ako sa uvádza v odôvodnení 20 vyššie, spoločnosť VFAB nebola schopná pokryť svoje prevádzkové náklady najmenej od roku 1999 a počas celého posudzovaného obdobia.

(163) Komisia konštatuje, že v období, na ktoré sa vzťahuje vyšetrovanie, počet cestujúcich dosahoval úroveň menej ako 200 000 cestujúcich ročne, s výnimkou rokov 2004 (242 376 cestujúcich) a 2005 (221 422 cestujúcich), v ktorých ale nepresiahol úroveň 300 000.

(164) Komisia konštatuje, že spoločnosť VFAB nebola schopná pokryť veľkú alebo aspoň podstatnú časť prevádzkových nákladov, a preto vznikla potreba zásahu štátu.

Primeranosť opatrenia pomoci

(165) V tomto prípade bola činnosť na letisku Västerås ohrozená neschopnosťou pokryť prevádzkové náklady.

(166) Vzhľadom na povahu tohto problému sa Komisia domnieva, že žiadne iné politické opatrenie by letisku neumožnilo pokračovať v prevádzke. Prevádzková pomoc bola obmedzená rozsahom nepokrytých prevádzkových strát a bola obmedzená na nevyhnutné minimum, pretože iba kompenzovala straty, ktoré skutočne vznikli. Náhrada strát je preto obmedzená na minimum a nie je zdrojom zisku.

(167) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že opatrenie bolo primerané na dosiahnutie požadovaného cieľa spoločného záujmu.

Stimulačný účinok

(168) Prevádzková pomoc poskytnutá v minulosti slúžila na zachovanie prevádzky letiska. V prípade neposkytnutia pomoci by sa letisko muselo zatvoriť a nemohlo by prispieť k miestnej dostupnosti. Výška pomoci bola obmedzená na rozsah skutočných prevádzkových strát, pretože kompenzovala iba nepokryté prevádzkové straty.

(169) Vzhľadom na uvedenú skutočnosť sa Komisia domnieva, že opatrenie pomoci malo stimulačný účinok.

Proporcionalita pomoci (pomoc obmedzená na minimum)

(170) Prevádzková pomoc sa musí obmedziť na minimum, ktoré je nevyhnutné na uskutočnenie podporovanej činnosti.

(171) V tomto prípade výška pomoci nikdy nepresiahla rozsah nepokrytých prevádzkových strát. Komisia sa preto domnieva, že prevádzková pomoc bola primeraná a obmedzená na minimum, ktoré je nevyhnutné na uskutočnenie podporovanej činnosti.

Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod

(172) Komisia poznamenáva, že v spádovej oblasti letiska Västerås sa nachádza iba jedno letisko podľa vymedzenia v bode 25 ods. 12 usmernení v oblasti letectva z roku 2014. Letisko Arlanda sa navyše nachádza tesne mimo spádovej oblasti.

(173) V súvislosti s letiskom Bromma však Komisia v prvom rade poznamenáva, že sa nachádza úplne na okraji spádovej oblasti letiska Västerås (59 minút autom), čo pravdepodobne znižuje možnosť negatívneho účinku pomoci.

(174) Komisia ďalej poznamenáva, že obchodné modely letiska Västerås a letiska Bromma sa podstatne líšia. Letisko Västerås sa v období, na ktoré sa vzťahuje vyšetrovanie, jasne zameriavalo na nízkonákladových dopravcov rozvíjaním vzťahov so spoločnosťou Ryanair a postupným znižovaním počtu domácich letov. Profil letiska Bromma bol naopak zameraný na vnútroštátne lety s cieľom zabezpečovať dopravu v oblasti Štokholmu v centrálnej časti Švédska v kombinácii s niektorými zahraničnými destináciami (napr. Brusel, Helsinki), ktoré poskytovali tradičné letecké spoločnosti, a letisko Bromma zaznamenalo v období, na ktoré sa vzťahuje vyšetrovanie, veľmi výrazný nárast (z hľadiska počtu cestujúcich) z 981 256 cestujúcich v roku 2000 na 2 037 382 cestujúcich v roku 2010 ([31]). Pokiaľ ide o letisko Arlanda, Komisia ďalej poznamenáva, že sa nachádza mimo predpokladanej spádovej oblasti letiska Västerås, čo znižuje potenciálny negatívny vplyv pomoci. V každom prípade sú navyše nepriaznivé účinky v prípade letiska Bromma ešte menej pravdepodobné, pretože aj letisko Arlanda má celkom odlišný obchodný model ako letisko Västerås. Letisko Arlanda, ktoré je hlavným letiskom pre oblasť hlavného mesta, ponúka veľké množstvo domácich a zahraničných destinácií poskytovaných klasickými leteckými spoločnosťami. Vzhľadom na malý rozsah dopravy na letisku Västerås je veľmi nepravdepodobné, že by účinok pomoci mal významný vplyv na prevádzku letiska Arlanda, ktoré je najväčším letiskom vo Švédsku. ([32])

(175) Je preto veľmi nepravdepodobné, že by pomoc letisku Västerås viedla k nehospodárnej duplicite alebo spôsobila odlev obchodu z letiska Bromma alebo Arlanda.

(176) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že neprimeraný negatívny vplyv na obchod medzi členskými štátmi je obmedzený.

Záver

(177) Komisia konštatuje, že prevádzková pomoc poskytnutá spoločnosti VFAB vo forme príspevkov akcionárov vložených v rokoch 2003 – 2010 (opatrenie 1) je zlučiteľná s vnútorným trhom.

7.2. OPATRENIE 2: ÚDAJNÉ ZNÍŽENÉ NÁJOMNÉ, KTORÉ PLATILA SPOLOČNOSŤ VFAB SPOLOČNOSTI VÄSTERÅS FLYGFASTIGHETER AB ZA VYUŽÍVANIE LETISKOVEJ INFRAŠTRUKTÚRY

(178) V rozhodnutí o začatí konania ([33]) Komisia uviedla, že existujú dôvody domnievať sa, že nájomné môže byť nižšie ako trhová sadzba. Vyplýva to predovšetkým z interného dokumentu mesta Västerås, v ktorom sa uvádza vyhlásenie v tomto zmysle. Komisia následne požiadala švédske orgány, aby sa vyjadrili k týmto údajom, ako aj k odhadovanej trhovej výške nájomného. Na základe dostupných údajov však Komisia prijala predbežné stanovisko, že nájomné poskytlo spoločnosti VFAB výhodu.

(179) Švédsko a spoločnosť VFAB namietali proti tvrdeniu, že nájomné bolo kedykoľvek v rokoch 2003 – 2010 stanovené pod úrovňou trhových cien. V reakcii na žiadosť o vysvetlenie v rozhodnutí o začatí konania argumentovali, že tvrdenie v dokumente vypracovanom pre mestskú radu mesta Västerås, na ktoré sa rozhodnutie o začatí konania odvoláva a v ktorom sa uvádza, že nájomné bolo pod úrovňou trhových cien, nie je podložené číselnými údajmi alebo konkrétnym vysvetlením, ale ide o nepodložené tvrdenie. Švédsko a spoločnosť VFAB sa preto k predmetnej veci nemajú ako vyjadriť. Argumentujú ale, že akékoľvek posúdenie trhovej výšky nájomného by sa malo vykonať so zreteľom na skutočnosť, že majetok sa podľa príslušných nariadení týkajúcich sa plánovania môže využívať iba na prevádzku letiska, a vzhľadom na veľmi nízku ziskovosť činností je aktuálne nájomné podľa všetkého v súlade s trhovými cenami. V zmluve o prenájme sa navyše stanovuje, že výška nájomného sa v prípade nových investícií upraví.

([31]) Zdroj: www.transportstyrelsen.se.
([32]) Na ilustráciu, v roku 2000 malo letisko Arlanda 18 263 926 cestujúcich a 16 948 127 v roku 2010 (zdroj www.transportstyrelsen.se).
([33]) Pozri body 62 a 62 rozhodnutia o začatí konania.

(180) V každom prípade Švédsko a spoločnosť VFAB tvrdia, že nájomné stanovuje spoločnosť VFAB slobodne na základe čisto obchodných úvah, a Komisia nepreukázala, že by rozhodnutie stanoviť výšku nájmu pre spoločnosť VFAB bolo pripísateľné štátu.

(181) V tejto súvislosti Komisia berie na vedomie argumenty Švédska a spoločnosti VFAB, že nízka (v skutočnosti záporná) ziskovosť prevádzky letiska Västerås má vplyv na nájomné, ktoré možno účtovať.

(182) Ostatné tretie strany sa k tejto veci nevyjadrili. Formálne vyšetrovanie neprinieslo žiadne informácie, z ktorých by vyplývalo, že nájomné platené spoločnosťou VFAB bolo nižšie ako cena, ktorú by za podobných okolností účtoval súkromný prenajímateľ. Vyhlásenie uvedené v rozhodnutí o začatí konania preto nie je podložené. Za daných okolností Komisia konštatuje, že žiadne dôkazy nepotvrdzujú predbežné náznaky výhody pre spoločnosť VFAB. Komisia nemôže na základe nepodložených tvrdení vyvodiť záver, že štátna pomoc bola poskytnutá.

(183) Komisia preto konštatuje, že opatrenie 2, nájomné, ktoré platila spoločnosť VFAB spoločnosti Västerås Flygfastigheter AB za využívanie letiskovej infraštruktúry, nepredstavuje štátnu pomoc.

7.3. OPATRENIE 3: PREVÁDZKOVÁ PODPORA POSKYTNUTÁ V RÁMCI SCHÉMY POMOCI PRE MIESTNE LETISKÁ V ROKOCH 2001 – 2010

(184) Švédske orgány poskytli vysvetlenie v súvislosti s podporou poskytnutou štátom v rámci schémy pomoci pre miestne letiská v období, počas ktorého prebiehalo vyšetrovanie, t. j. v rokoch 2001 – 2010. Schéma pomoci bola ďalej upravená v roku 2011 ([34]).

(185) Hoci sa právny základ schémy pomoci v danom období mierne menil, základné charakteristiky schémy pomoci ostali nezmenené. Od roku 2007 je právnym základom podpory nariadenie (2006:1577) o prevádzkovej podpore pre letiská, ktoré nie sú v štátnom vlastníctve. V roku 2005 dosahoval celkový rozpočet podpory sumu 103 miliónov SEK, ktorá bola poskytnutá 22 letiskám vo Švédsku. V období, v ktorom štát prostredníctvom spoločnosti LFH Holding vlastnil 40 % akcií v spoločnosti VFAB, bola prevádzková podpora zodpovedajúco znížená o 40 %.

(186) Cieľom schémy pomoci je podporovať regionálny rozvoj a medziregionálnu prepojenosť na základe všeobecnej zodpovednosti vlády za vnútroštátnu sieť dopravy, a najmä infraštruktúru leteckej dopravy.

(187) Na pomoc mali nárok všetky letiská s pravidelnou leteckou dopravou bez ohľadu na formu vlastníctva (potreba pomoci by sa však mala posudzovať s prihliadnutím na ciele regionálneho rozvoja merané vzdialenosťou k trom najväčším letiskám v krajine). Letisko však stratilo nárok na pomoc, keď dosiahlo objem dopravy (zvyčajne stanovený na 300 000 cestujúcich ročne), pri ktorom sa považovalo za letisko s dobrými vyhliadkami ziskovosti. Od 1. januára 2007 sa nárok na pomoc ďalej zúžil, keď boli zo schémy pomoci vylúčené letiská, z ktorých je možné dostať sa do Štokholmu verejnou pozemnou dopravou v rozmedzí dvoch hodín.

(188) Čo sa týka intenzity pomoci, pomoc poskytnutá jednému letisku nesmela byť vyššia ako prevádzkové straty letiska. Švédsko navyše vysvetlilo, že podľa pôvodného zámeru mala pomoc pokryť priemerne 75 % prevádzkových strát, ale v praxi iba výnimočne presiahla v priemere 50 %.

(189) Letisku Västerås bola naposledy vyplatená pomoc v rámci schémy pomoci v roku 2006.

7.3.1. **Existencia pomoci**

(190) Švédsko uznáva, že schéma pomoci predstavuje štátnu pomoc. Ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania, Komisia poznamenáva, že sú splnené kritériá článku 107 ZFEÚ.

(191) Schéma pomoci je jasne financovaná zo štátnych zdrojov, pretože bola financovaný najmä zo všeobecného rozpočtu a v menšej miere z rozpočtu úradu SCAA, ktorý je ústrednou vládnou agentúrou zriadenou podľa právnych predpisov. Pomoc je pripísateľná štátu aj preto, že schému pomoci postupne spravovali úrad SCAA (1999 – 2005), Úrad pre civilné letectvo (2005 – 2010) a po ňom Švédska dopravná správa (od roku 2010). Ide o orgány verejnej moci zriadené a riadené podľa právnych predpisov.

([34]) Toto rozhodnutie sa vzťahuje na uvedenú schému pomoci do roku 2010.

(192) Schéma pomoci poskytuje jasnú výhodu príjemcom pomoci, pretože ich zbavuje prevádzkových nákladov, ktoré by inak museli v rámci podnikateľskej činnosti znášať. Štát neudeľuje pomoc, ktorá je poskytovaná vo forme grantov, s vyhliadkou návratnosti svojich prostriedkov. Táto výhoda je selektívna, pretože je poskytovaná iba letiskám, ktoré nevlastní ústredná vláda a ktoré spĺňajú kritériá oprávnenosti. Výhoda môže narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, pretože medzi letiskami v rámci Únie prebieha hospodárska súťaž.

7.3.2. **Zákonnosť pomoci**

(193) Podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ musia členské štáty oznámiť akékoľvek plány poskytnúť alebo zmeniť pomoc a nemôžu vykonať navrhované opatrenia, pokiaľ sa vo veci nerozhodne s konečnou platnosťou.

(194) Keďže finančné prostriedky už boli poskytnuté, Komisia sa domnieva, že Švédsko nedodržalo zákaz podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ. Schéma pomoci je teda neoprávnená, pretože nebola Komisii oznámená.

7.3.3. **Zlučiteľnosť pomoci**

(195) Ako je vysvetlené v odôvodneniach 137 až 141, ustanovenia usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa vzťahujú na nerozhodnuté prípady neoprávnenej prevádzkovej pomoci letiskám poskytnutej pred 4. aprílom 2014.

(196) Schéma pomoci predstavuje prevádzkovú pomoc v súlade so zásadami usmernení, pretože jej presným cieľom bolo nahradiť chýbajúce financovanie prevádzky letísk, t. j. schodok medzi výnosmi a prevádzkovými nákladmi letísk ([35]).

(197) Schéma pomoci, na ktorú sa vzťahuje toto formálne vyšetrovanie, sa zaviedla pred 4. aprílom 2014.

(198) Komisia následne posúdi zlučiteľnosť opatrenia 3 podľa ustanovení usmernení v oblasti letectva z roku 2014 o zlučiteľnosti týkajúcich sa prevádzkovej pomoci, ako je podrobne vysvetlené v odôvodneniach 147 až 154.

7.3.3.1. *Príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu*

(199) Cieľom schémy pomoci je podporovať regionálny rozvoj a medziregionálnu prepojenosť na základe všeobecnej zodpovednosti vlády za vnútroštátnu sieť dopravy, a najmä infraštruktúru leteckej dopravy.

(200) Schéma pomoci obmedzila duplicitu na minimum zameraním sa na malé letiská v oblastiach s nedostatočnou prepojenosťou. Zo schémy pomoci boli navyše jasne vylúčené letiská nachádzajúce sa v blízkosti najväčších letísk v krajine (Arlanda, Landvetter a Sturup).

(201) Rozloha krajiny, nízka hustota obyvateľstva a často sťažené podmienky cestovania autom tiež znižujú riziko duplicity vo výnimočnom prípade dvoch letísk, ktoré boli príjemcami pomoci a nachádzajú sa vo vzdialenosti menšej, ako sú smerodajné vzdialenosti uvedené v bode 136 usmernení. Komisia preto dospela k záveru, že schéma pomoci prispela k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu.

7.3.3.2. *Potreba zásahu štátu.*

(202) Ako je vysvetlené vyššie, letiská stratili nárok na pomoc v rámci schémy pomoci, ak mali odôvodnené vyhliadky na dosiahnutie zisku, t. j. zvyčajne pri objeme približne 300 000 cestujúcich ročne. Je to konzervatívny prístup zaručujúci poskytnutie pomoci iba v prípadoch, v ktorých vznikne potreba zásahu štátu na zabezpečenie prevádzky letiska.

(203) Komisia sa vzhľadom na súčasné podmienky trhu domnieva, že letiská s ročným objemom nepresahujúcim 200 000 cestujúcich nemusia byť schopné pokryť veľkú časť svojich prevádzkových nákladov a letiská s ročným objemom 200 000 až 700 000 cestujúcich nemôžu byť schopné pokryť podstatnú časť svojich prevádzkových nákladov.

(204) Po zohľadnení kategórií letísk, na ktoré sa schéma pomoci vzťahuje, Komisia poznamenáva nasledovné.

([35]) Ako sa uvádza v bode 21 usmernení.

(205) Letiská, ktoré využívali opatrenie 3, sú väčšinou veľmi malé. V skutočnosti 24 z 29 letísk, ktoré prijali pomoc niekedy medzi rokmi 1999 a 2007, dosahovalo ročný objem menší ako 200 000 cestujúcich. Z nich malo 21 letísk ročný objem menší ako 100 000 cestujúcich a 16 letísk menší ako 50 000 cestujúcich.

(206) Iba tri letiská (Kristianstad, Västerås a Växjö) dosiahli v danom období maximálny ročný objem väčší ako 200 000, ale stále menší ako 300 000 cestujúcich (pričom však ich najnižší objem v danom období bol 62 639, 107 565 a 154 755 cestujúcich). Ako sa uvádza vyššie, letisko Västerås od roku 2006 nedostalo žiadnu pomoc v rámci opatrenia 3.

(207) Spomedzi dvoch zostávajúcich letísk bolo v danom období najväčším letiskom Skavsta (najväčší objem 1 994 512, najnižší 240 233 cestujúcich). Toto letisko však nedostalo žiadnu ďalšiu pomoc od roku 2004, t. j. od roku, v ktorom prvýkrát presiahlo hranicu 1 000 000 cestujúcich ([36]). Letisko Göteborg City (najvyšší objem 743 892, najnižší 2 972) dostalo pomoc iba v roku 2003 (304 095 cestujúcich) a 2004 (433 935 cestujúcich) ([37]).

(208) Komisia sa preto domnieva, že pomoc v rámci schémy pomoci pre miestne letiská bola poskytnutá v nevyhnutných prípadoch na dosiahnutie cieľa spoločného záujmu.

7.3.3.3. *Primeranosť (bod 120 usmernení)*

(209) Prevádzková pomoc je primeraný nástroj na nápravu problémov letísk, na ktoré sa vzťahuje schéma pomoci, t. j. ich neschopnosti financovať vlastnú prevádzku.

7.3.3.4. *Stimulačný účinok (bod 124 usmernení)*

(210) Ako sa uvádza vyššie, vzhľadom na úroveň dopravy a kritériá oprávnenosti schémy pomoci je veľmi nepravdepodobné, že by letiská, na ktoré sa vzťahuje schéma pomoci, boli schopné samé financovať svoje činnosti, a udržiavať tak želanú úroveň činnosti bez pomoci. Schéma pomoci má preto stimulačný účinok.

7.3.3.5. *Proporcionalita (bod 125 usmernení)*

(211) Pomoc bola obmedzená na potrebné minimum, pretože nikdy nepresiahla úroveň chýbajúcich finančných prostriedkov na prevádzku (a v priemere len zriedka presiahla 75 %).

7.3.3.6. *Zabránenie neprimeranému narušeniu hospodárskej súťaže (bod 131 usmernení)*

(212) Letiská, na ktoré sa vzťahuje opatrenie 3, sú zvyčajne malé alebo veľmi malé, sú rozptýlené po krajine a z hľadiska európskych štandardov majú veľké spádové oblasti.

(213) Ako bolo vysvetlené vyššie, zásady schémy pomoci vylučujú letiská, ktoré sa nachádzajú v blízkosti najväčších letísk v krajine (Arlanda v Štokholme, Landvetter v Göteborgu a Skurup pri Malmö), a obmedzujú tak možnú duplicitu.

(214) Hoci sa v malom počte prípadov letiská, na ktoré sa vzťahuje schéma pomoci, nachádzajú vo vzdialenosti, ktorá je menšia ako kritérium vzdialenosti uvedené v bode 136, Komisia pripomína, že ide o veľmi malé letiská a narušenie hospodárskej súťaže je pravdepodobne veľmi obmedzené.

7.3.4. **Záver**

(215) Z vyššie uvedených dôvodov sa Komisia domnieva, že pomoc poskytnutá v rámci schémy pomoci pre miestne letiská v rokoch 2000 – 2010 bola zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

7.4. ÚDAJNÁ POMOC SPOLOČNOSTIAM RYANAIR A AMS

7.4.1. **Existencia pomoci**

7.4.1.1. *Hospodárska činnosť a pojem podnik*

(216) Poskytovaním služieb leteckej dopravy vykonávajú letecké spoločnosti hospodársku činnosť, a preto predstavujú podnik v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Je preto potrebné analyzovať, či dohody medzi leteckými spoločnosťami a predmetným letiskom, ak sú pripísateľné štátu a zahŕňajú prevod štátnych zdrojov, poskytli leteckým spoločnostiam hospodársku výhodu.

([36]) Letisko Skavsta zvýšilo objem cestujúcich z 980 000 v roku 2003 na 1 350 000 v roku 2004. Zdroj: webové stránky letiska Skavsta, http://www.skavsta.se/bulletin/3/kort-om-skavsta-passagerare.asp.

([37]) Počet cestujúcich v roku 2003 a 2004 uvedené na lokalite http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Statistik_och_analys/pass2004.pdf.

7.4.1.2. *Štátne zdroje a pripísateľnosť štátu*

(217) Súdny dvor vo vyššie uvedenom rozsudku vo veci Stardust Marine stanovil, že zdroje podniku súkromného práva, ktorého väčšina akcií je vo verejnom vlastníctve, predstavujú štátne zdroje.

(218) Pokiaľ ide o pripísateľnosť, v rozsudku vo veci Stardust Marine Súdny dvor ďalej stanovil, že skutočnosť, že štát alebo štátny subjekt je jediným alebo väčšinovým akcionárom podniku, nestačí na určenie, že prevod zdrojov je pripísateľný jeho verejným akcionárom. Podľa rozhodnutia Súdneho dvora, aj keď je štát spôsobilý kontrolovať verejnoprávny podnik a mať rozhodujúci vplyv na jeho činnosti, skutočný výkon kontroly v konkrétnom prípade nemožno automaticky predpokladať, pretože verejnoprávny podnik môže tiež konať viac alebo menej nezávisle podľa stupňa autonómie ponechanej štátom.

(219) Podľa Súdneho dvora sú ukazovatele pripísateľnosti nasledujúce:

a) skutočnosť, že predmetný podnik nemohol prijať napadnuté rozhodnutie bez zohľadnenia požiadaviek orgánov verejnej moci;

b) skutočnosť, že podnik musel zohľadniť smernice vydané orgánmi vlády;

c) integrácia verejného podniku do štruktúr verejnej správy;

d) povaha činností verejného podniku a ich vykonávania na trhu za bežných podmienok hospodárskej súťaže so súkromnými subjektmi;

e) právne postavenie podniku;

f) intenzita dohľadu orgánov verejnej moci nad riadením podniku a

g) akýkoľvek iný ukazovateľ, ktorý v konkrétnom prípade preukáže zapojenie orgánov verejnej moci do prijatia opatrenia alebo nepravdepodobnosť, že takéto zapojenie neexistuje, pričom je potrebné zohľadniť aj vplyv opatrenia, jeho obsah alebo podmienky, ktoré zahŕňa.

7.4.1.3. *Štátne zdroje*

(220) Počas celého obdobia, na ktoré sa vzťahuje toto rozhodnutie, bola spoločnosť VFAB v 100 % štátnom vlastníctve, a to buď plne vo vlastníctve mesta Västerås alebo v spoločnom vlastníctve mesta Västerås a spoločnosti LFV Holding, ktorá je dcérskou spoločnosťou úradu SCAA (orgán verejnej moci). Jediným akcionárom spoločnosti VFAB je štát, ktorý tiež vymenúva členov jej správnej rady, preto možno predpokladať, že má na spoločnosť VFAB rozhodujúci vplyv a kontroluje jej zdroje. Akákoľvek výhoda poskytnutá zo zdrojov spoločnosti VFAB je preto poskytovaná zo štátnych zdrojov.

7.4.1.4. *Pripísateľnosť opatrení štátu*

(221) Komisia v prvom rade poznamenáva, že podľa stanov spoločnosti VFAB je účelom podniku plniť potreby leteckej dopravy v regióne v súlade so zásadami verejného práva vzťahujúceho sa na činnosti miestnych správ. Všeobecný účel podniku sa teda vzťahuje na ciele všeobecného záujmu, na ktoré sa zameriavajú orgány verejnej moci, a na konkrétne právne ustanovenia týkajúce sa miestnych správ. Správnu radu spoločnosti VFAB navyše menuje mesto Västerås (spolu so spoločnosťou LFV Holding, keď bola akcionárom) ([38]).

(222) Okrem toho rozhodnutie poveriť výkonného riaditeľa spoločnosti VFAB uzavretím pôvodnej dohody so spoločnosťou Ryanair z roku 2001 bolo prijaté správnou radou, ktorú tvorili riadni členovia menovaní mestom Västerås ([39]).

(223) Podľa stanov musí podnik ďalej predložiť všetky dôležité rozhodnutia týkajúce sa jeho činností mestskej rade, aby k nim mohla zaujať stanovisko.

(224) Z dokumentov predložených počas formálneho vyšetrovania jasne vyplýva, že mesto Västerås sa priamo podieľa na hlavných obchodných rozhodnutiach. Dôkazy preto dosvedčujú, že v roku 2006, keď sa platnosť dohody o pokrytí nákladov so spoločnosťou LFV Holding končila, mestská rada rokovala o budúcej obchodnej stratégii

([38]) Pozri napr. http://www.Västerås.se/politikdemokrati/stadensorganisation/bolag/Sidor/bolag.aspx.
([39]) Zápisnica zo stretnutia správnej rady spoločnosti VFAB z 18. októbra 2000.

spoločnosti VFAB a prijala jasné rozhodnutie o obchodnej stratégii, ktorú mala firma uplatňovať v období do roku 2011. Orgán verejnej moci sa teda priamo podieľal na návrhu obchodnej stratégie prevádzkovateľa letiska, a preto sa musí považovať za orgán podieľajúci sa na rozhodnutiach, ktoré prijal prevádzkovateľ letiska pri uplatňovaní tejto stratégie.

(225) Z týchto skutočností vyplýva, že štát sa podieľal na obchodných rozhodnutiach spoločnosti VFAB, ktorá nemôže navrhovať svoju trhovú stratégiu bez formálnych alebo neformálnych usmernení orgánu verejnej moci. Komisia pripomína, že Švédsko nenamietalo proti pripísateľnosti, a preto sa domnieva, že obchodné dohody spoločnosti VFAB so spoločnosťami Ryanair a AMS v rámci opatrení 4 a 5 sú pripísateľné štátu.

7.4.1.5. *Hospodárska výhoda*

(226) S cieľom posúdiť, či dohoda medzi letiskom vo verejnom vlastníctve a leteckou spoločnosťou poskytuje leteckej spoločnosti hospodársku výhodu, je potrebné analyzovať, či je táto dohoda v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Pri uplatnení kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na dohodu medzi letiskom a leteckou spoločnosťou sa musí posúdiť, či by v čase uzavretia dohody obozretný subjekt v trhovom hospodárstve očakával, že táto dohoda povedie k vyššiemu zisku ako iný spôsob dosiahnutia zisku. Vyšší zisk sa určí na základe rozdielu medzi prírastkovými výnosmi, ktoré má zmluva priniesť (t. j. rozdiel medzi výnosmi dosiahnutými po uzavretí zmluvy a výnosmi dosiahnutými bez uzavretia zmluvy), a prírastkovými nákladmi, ktoré by mali zo zmluvy vyplynúť (t. j. rozdiel medzi nákladmi vyplývajúcimi z uzavretia zmluvy a nákladmi, ktoré vzniknú bez uzavretia zmluvy), pričom sa výsledné peňažné toky znížia o primeranú diskontnú sadzbu. Komisia pri posudzovaní dohôd uzavretých medzi letiskom a leteckou spoločnosťou zohľadní aj mieru, do akej možno posudzované dohody považovať za súčasť vykonávania celkovej stratégie letiska zameranej na dosiahnutie aspoň dlhodobej ziskovosti (bod 66 usmernení).

(227) V tejto analýze sa musia zohľadniť všetky príslušné prírastkové výnosy a náklady spojené s transakciou. Rôzne faktory (zľavy z letiskových poplatkov, marketingové granty, iné finančné stimuly) sa nesmú posudzovať samostatne. Ako sa uvádza v rozsudku vo veci Charleroi: „V rámci uplatnenia kritéria súkromného investora je (…) nevyhnutné posudzovať obchodnú transakciu ako celok s cieľom overiť, či sa štátny subjekt a ním ovládaný subjekt zohľadňované spoločne správali ako rozumné hospodárske subjekty v trhovom hospodárstve. Komisia je totiž povinná zohľadniť pri posudzovaní sporných opatrení všetky relevantné skutočnosti a ich kontext […]."

(228) Očakávané prírastkové výnosy musia zahŕňať predovšetkým výnosy z letiskových poplatkov so zohľadnením zliav, ako aj očakávaný objem dopravy vyplývajúci z dohody a očakávané neletecké výnosy z ostatnej dopravy. Očakávané prírastkové náklady musia zahŕňať najmä všetky prírastkové prevádzkové a investičné náklady, ktoré by nevznikli, ak by dohoda neexistovala, ako aj náklady marketingových grantov a iných finančných stimulov.

(229) Komisia v tejto súvislosti tiež poznamenáva, že diferenciácia ceny (vrátane marketingovej podpory a iných stimulov) je štandardnou obchodnou praxou. Politiky rozličných cien by však mali mať obchodné odôvodnenie.

Uplatnenie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na predmetné dohody, najmä so spoločnosťou Ryanair

(230) Na účely uplatnenia zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve v tomto prípade je najskôr potrebné posúdiť tieto otázky:

a) Mala by sa dohoda o marketingovej podpore a dohody o letiskových poplatkoch na účely zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve posudzovať spoločne alebo, ako argumentujú spoločnosti Ryanair a AMS, samostatne?

b) Je z hľadiska uplatnenia zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve relevantné porovnať dohody, na ktoré sa vťahuje formálne vyšetrovanie, s letiskovými poplatkami uplatňovanými na iných letiskách?

(231) Komisia sa najskôr bude zaoberať týmito dvoma otázkami a následne uplatní na opatrenia 4 a 5 zásadu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

Spoločné posúdenie marketingových dohôd a dohôd o letiskových poplatkoch

(232) Komisia sa domnieva, že dva druhy opatrení, na ktoré sa v tomto prípade vzťahuje formálne vyšetrovanie, t. j. dohoda o letiskových službách a dohody o marketingovej podpore, musia byť hodnotené spoločne ako jedno opatrenie. Tento prístup sa na jednej strane týka dohody o letiskových službách uzavretej medzi spoločnosťami VFAB a Ryanair a dohôd o marketingovej podpore medzi spoločnosťami VFAB a Ryanair a tiež medzi spoločnosťami VFAB a AMS. Spoločnosť Ryanair nenamieta proti tomu, že zmluva o marketingovej podpore uzavretá priamo medzi spoločnosťami Ryanair a VFAB sa bude posudzovať spoločne s dohodou o letiskových poplatkoch. Týmito dvomi dohodami sa spoločne upravujú obchodné vzťahy medzi spoločnosťou VFAB a spoločnosťou Ryanair. Komisia sa domnieva, že to isté platí aj pre dohodu o marketingovej podpore so spoločnosťou AMS, a to z nasledujúcich dôvodov.

(233) Existujú dôvody domnievať sa, že tieto zmluvy je potrebné hodnotiť ako jedno opatrenie, pretože boli uzavreté v rámci jednej transakcie.

(234) Po prvé, spoločnosť AMS je 100 % dcérskou spoločnosťou spoločnosti Ryanair. Zmluvu o marketingovej podpore podpísal v mene spoločnosti AMS Edward Wilson, ktorý bol v tom čase riaditeľom spoločnosti AMS a súčasne riaditeľom spoločnosti Ryanair. Na účely uplatnenia pravidiel štátnej pomoci sa spoločnosti AMS a Ryanair považujú za jeden podnik v tom zmysle, že spoločnosť AMS pôsobí ako sprostredkovateľ v záujme spoločnosti Ryanair a podlieha jej riadeniu. Čo sa týka predmetných dohôd, možno to vyvodiť aj zo skutočnosti, že v preambule dohody o marketingovej podpore sa uvádza „[…] www.ryanair.com, webová lokalita írskej nízkonákladovej leteckej spoločnosti Ryanair."

(235) Okrem toho aj keď sú tieto dohody o marketingovej podpore menovite uzavreté medzi spoločnosťami VFAB a AMS, sú jednoznačne sprievodnými listami k dohode z roku 2005, t. j. k dohode o letiskových poplatkoch z 31. januára 2005 medzi spoločnosťami VFAB a Ryanair. Z toho jednoznačne vyplýva, že obe strany nerozlišovali medzi dohodami o letiskových službách a dohodou o marketingových službách, ale považovali ich za súčasť jednej obchodnej dohody (Komisia tiež poznamenáva, že hoci tieto dva sprievodné listy z 1. augusta vznikli menovite medzi spoločnosťami VFAB a AMS, sú podpísané v mene spoločnosti Ryanair Ltd).

(236) Po druhé, v prvom oddiele dohody o marketingových službách z roku 2010 so spoločnosťou AMS s názvom „Účel dohody" sa uvádza, že dohoda je „[…]". Táto formulácia vytvára jednoznačnú priamu väzbu medzi dohodou o službách a touto dohodou o marketingovej podpore v zmysle, že jedna dohoda by nebola uzavretá bez druhej. Dohoda o marketingovej podpore je založená na uzavretí dohody o letiskových službách a službách poskytovaných spoločnosťou Ryanair. V preambule sa ďalej uvádza, že spoločnosť VFAB sa chce zamerať na cestujúcich spoločnosti Ryanair s cieľom podporiť cestovný ruch a podnikateľské príležitosti v regióne.

(237) Po tretie, v preambule dohody o marketingovej podpore sa uvádza, že spoločnosť VFAB sa rozhodla „aktívne propagovať región Västmanland a Västerås ako prázdninové destinácie pre zahraničných leteckých cestujúcich a tiež ako atraktívne centrum obchodu." Z toho vyplýva, že hlavným a konkrétnym účelom uzavretia dohody o marketingovej podpore je propagovať medzi potenciálnymi zákazníkmi spoločnosti Ryanair konkrétne letisko Västerås (a okolitú oblasť Västmanland).

(238) Na záver možno povedať, že zmluva o marketingových službách, ktorú uzavreli spoločnosti VFAB a AMS, je teda neoddeliteľne spojená s dohodami o letiskových službách, ktoré podpísali spoločnosti Ryanair a VFAB. Z uvedených skutočností vyplýva, že bez dohody o letiskových službách by neboli uzavreté ani zmluvy o marketingovej podpore. V zmluve o marketingovej podpore sa jasne uvádza, že je založená na službe Västerås – Londýn spoločnosti Ryanair, a v podstate sa v nej predpokladajú marketingové služby zamerané na propagáciu tejto linky.

(239) Z uvedených dôvodov sa Komisia domnieva, že je potrebné analyzovať dohody o letiskových službách medzi spoločnosťami VFAB a Ryanair a dohody o marketingovej podpore z 1. a 17. augusta 2010 spoločne s cieľom určiť, či predstavujú opatrenia štátnej pomoci.

Uskutočniteľnosť porovnania letiska Västerås s inými európskymi letiskami

(240) Švédsko a spoločnosť Ryanair uviedli, že posúdenie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve by sa malo vykonať porovnaním podmienok obchodných dohôd medzi spoločnosťou VFAB na jednej strane a spoločnosťou Ryanair a AMS na druhej strane s podmienkami porovnateľných dohôd na iných letiskách.

(241) Podľa nových usmernení pre uplatňovanie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve možno v zásade existenciu pomoci leteckej spoločnosti využívajúcej konkrétne letisko vylúčiť, ak cena účtovaná za letiskové služby zodpovedá trhovej cene alebo ak možno analýzou *ex ante* preukázať, že dohoda letiska/leteckej spoločnosti pozitívne prispeje ku kumulovaniu zisku letiska. Pokiaľ však ide o prvý prístup (porovnanie s „trhovou cenou"), Komisia má pochybnosti o tom, že v súčasnosti možno určiť zodpovedajúce referenčné hodnoty na stanovenie skutočnej trhovej ceny za služby poskytované na letiskách. Za najrelevantnejšie kritérium na posúdenie dohôd, ktoré uzavreli letiská s jednotlivými leteckými spoločnosťami považuje preto analýzu postupného rastu ziskovosti *ex ante*.

(242) Je potrebné poznamenať, že vo všeobecnosti sa uplatnenie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve vychádzajúcej z priemernej ceny na iných podobných trhoch môže ukázať ako užitočné, ak túto cenu možno dostatočne určiť alebo odvodiť na základe iných trhových ukazovateľov. V prípade letiskových služieb však táto metóda nie je až taká relevantná, pretože štruktúra nákladov a výnosov medzi jednotlivými letiskami sa zvyčajne veľmi líši. Dôvodom je, že náklady a výnosy závisia od toho, ako je letisko rozvinuté, koľko leteckých spoločností ho využíva, akú má kapacitu osobnej dopravy, v akom stave je jeho infraštruktúra a súvisiace investície, a tiež od regulačného rámca, ktorý sa môže medzi členskými štátmi líšiť, a dlhov alebo záväzkov, ktoré letisko v minulosti vytvorilo.

(243) Okrem toho, ako vidno v tomto prípade, obchodné praktiky medzi letiskami a leteckými spoločnosťami nie sú vždy založené výlučne na zverejnenom rozpise poplatkov. Tieto obchodné vzťahy sa medzi sebou veľmi líšia. Zahŕňajú rozdelenie rizika s prihliadnutím na osobnú dopravu a akékoľvek súvisiace obchodné a finančné záväzky, štandardné stimulačné programy a zmeny rozdelenia rizika počas platnosti dohôd. Preto nie je možné transakcie medzi sebou skutočne porovnať na základe prahovej ceny alebo ceny za cestujúceho.

(244) Ak by na základe platnej porovnávacej analýzy bolo možné určiť, že „ceny" uplatňované v rôznych transakciách, ktoré sú predmetom tohto hodnotenia, sú rovnaké alebo vyššie ako „trhové ceny" stanovené porovnaním vzorky transakcií, Komisia by napriek tomu nemohla dospieť k záveru, že sú tieto transakcie v súlade s kritériom súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, ak sa ukáže, že prevádzkovateľ letiska pri ich stanovení očakával vyššie prírastkové náklady než prírastkové výnosy. Súkromný subjekt v trhovom hospodárstve teda nie je motivovaný ponúkať tovar alebo služby za referenčnú „trhovú cenu", ak by to viedlo k prírastkovým stratám.

(245) Za týchto podmienok sa Komisia domnieva, že vzhľadom na všetky informácie, ktoré má k dispozícii, je analýza postupného rastu ziskovosti *ex ante* najlepším prístupom pri posudzovaní, či obchodné vzťahy medzi spoločnosťou VFAB a Ryanair poskytli spoločnosti Ryanair výhodu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.4.1.6. *Posúdenie prírastkových nákladov a výnosov*

(246) Pri posudzovaní, či dohoda uzavretá medzi letiskom a leteckou spoločnosťou spĺňa kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, je potrebné vziať do úvahy očakávané neletecké výnosy vyplývajúce z činnosti leteckej spoločnosti spoločne s letiskovými poplatkami po zohľadnení všetkých zliav, marketingovou podporou alebo stimulačnými programami. Rovnako musia byť zohľadnené všetky očakávané náklady, ktoré letisku postupne vznikajú v súvislosti s činnosťou leteckej spoločnosti na letisku. Tieto prírastkové náklady môžu zahŕňať všetky kategórie výdavkov alebo investícií, ako napríklad prírastkové náklady na personál, vybavenie a investície, ktoré vzniknú v dôsledku prítomnosti leteckej spoločnosti na letisku. Ak sa napríklad letisko musí rozšíriť alebo je potrebné vybudovať nový terminál či iné zariadenia, ktoré majú predovšetkým spĺňať potreby konkrétnej leteckej spoločnosti, takéto náklady by sa mali zohľadniť pri výpočte prírastkových nákladov. Na druhej strane náklady, ktoré by letisko muselo znášať bez ohľadu na dohodu uzatvorenú s leteckou spoločnosťou, by sa pri kritériu súkromného subjektu trhového hospodárstva nemali zohľadňovať.

(247) Letisková infraštruktúra musí byť navyše otvorená pre všetky letecké spoločnosti a nesmie byť vyhradená pre konkrétnu leteckú spoločnosť, aby sa výhoda vyplývajúca zo zlučiteľnej pomoci prevádzkovateľovi letiska nepreniesla na konkrétnu leteckú spoločnosť.

(248) V tejto súvislosti Komisia posúdi, či dohody medzi spoločnosťami VFAB a Ryanair vrátane dohôd o marketingovej podpore so spoločnosťou AMS pozitívne prispejú ku kumulovaniu zisku letiska. Toto posúdenie sa musí vykonať so zreteľom na situáciu na letisku v čase, keď boli uzavreté dohody so spoločnosťou Ryanair, a so zreteľom na predpokladaný vývoj obchodu v danom období.

(249) Využitie letiska Västerås bolo v roku 2001 výrazne poddimenzované. V 90. rokoch 20. storočia bol jeho obchodný model postavený na tradičných leteckých spoločnostiach, v podstate na spoločnosti SAS, ktoré zabezpečovali pravidelné lety do domácich a niekoľkých zahraničných destinácií, najmä do Osla a Kodane, ktoré boli atraktívne pre obchodných cestujúcich z oblasti Västerås, ktorí kládli dôraz na rýchlosť spojenia, ale neboli veľmi citliví na ceny. Napríklad v roku 1999 a 2000 spoločnosť SAS zabezpečovala štyri lety denne do Kodane a spoločnosť Skyways tri lety denne do Göteborgu, tri lety denne do Malmö a dva lety denne do Kodane.

(250) Tento obchodný model zlyhal začiatkom 21. storočia, keď firmy začali viac dbať na efektívnosť nákladov, a situácia sa neskôr zhoršila v dôsledku poklesu leteckej dopravy, ktorý nasledoval po teroristických útokoch z 11. septembra 2001. Spoločnosť SAS v roku 2002 z letiska Västerås úplne prestala lietať a spoločnosť Skyways, ktorá prevzala niektoré linky spoločnosti SAS, ukončila činnosť na letisku Västerås v roku 2004. Tradičné letecké spoločnosti odvtedy pôsobili na letisku Västerås len vo veľmi obmedzenej miere, ako sa uvádza v tabuľke 1 vyššie.

(251) V roku 2001 letisko Västerås čelilo situácii, v ktorej jeho zákazníci, tradičné letecké spoločnosti, plánovali obmedziť svoje činnosti na letisku bez vôle uzavrieť dlhodobé dohody, ktoré by letisku priniesli stabilné dlhodobé príjmy.

(252) Letisko Västerås bolo v roku 2001 málo využívané. Maximálna kapacita sa odhadovala približne na 950 000 odlietajúcich cestujúcich ročne, zatiaľ čo skutočný počet cestujúcich bol 93 487, t. j. menej ako 10 %.

(253) Letisko bolo zároveň prevádzkované s vysokými fixnými nákladmi, z ktorých väčšina bola podľa údajov, ktoré predložilo Švédsko, pripísateľná neleteckým činnostiam na letisku, ktoré v rokoch 2000 – 2010 predstavovali 72 až 92 % prevádzky na letisku ([40]). Naopak činnosť komerčných leteckých spoločností vždy prispievala k rastu zisku letiska.

(254) V tom čase bolo prirodzené zvažovať rozvíjanie činností nízkonákladových leteckých spoločností na letisku. Podľa odhadov švédskeho ministerstva obchodu uvedených v správe z roku 1999 o vyhliadkach letiska Västerås ([41]) mal podiel nízkonákladových leteckých spoločností na trhu v Európe z hľadiska počtu cestujúcich narásť z 3 % na 12 % a očakávalo sa, že tento vývoj bude mať význam najmä pre širšie okolie Štokholmu, kde obyvatelia využívajú dopravu vo veľkej miere. Ostatné letiská dospeli v tom čase k rovnakému záveru a preorientovali svoje obchodné modely podobným smerom, napr. letisko Skavsta.

(255) Tieto okolnosti priviedli spoločnosť VFAB k zvažovaniu uzavretia dohôd so spoločnosťou Ryanair, ktorá, na rozdiel od spoločnosti SAS obmedzujúcej svoje činnosti na letisku a ďalších tradičných leteckých spoločností, bola pripravená nadviazať dlhodobé zmluvné vzťahy a zaručiť minimálny počet cestujúcich, ktorí prispejú k rastúcej ziskovosti letiska. Komisia sa domnieva, že súkromný prevádzkovateľ letiska by v rovnakej situácii pravdepodobne zvolil rovnakú stratégiu ako spoločnosť VFAB, pretože sa zdala jedinou primeranou možnosťou zvýšenia dopravy na letisku, a teda aj výnosov.

(256) V tejto súvislosti spoločnosť Ryanair predložila správu vypracovanú poradenskou firmou Oxera, v ktorej posudzuje očakávanú ziskovosť dohôd medzi spoločnosťami VFAB a Ryanair *ex ante*.

(257) V správe sa rozoberá očakávaná ziskovosť dohôd medzi spoločnosťami VFAB a Ryanair z roku 2001, 2003 a 2005 a tiež dohoda o marketingových službách medzi spoločnosťami VFAB a AMS. Posudzovala sa očakávaná ziskovosť v čase podpisu každej jednotlivej dohody, t. j. dodatočné výnosy, ktoré mali spoločnosti VFAB z dohôd vyplynúť („prírastkové výnosy"), sa porovnali s očakávanými dodatočnými nákladmi spoločnosti VFAB vyplývajúcimi z dohôd („prírastkové náklady"). V tomto hodnotení sa zohľadňuje aj vplyv spoločného posúdenia ziskovosti dohôd o letiskových službách a dohôd o marketingovej podpore, čo Komisia z dôvodov uvedených v odôvodneniach 232 až 239 považuje za správny prístup.

(258) Posúdenie firmy Oxera je založené na dokumentoch a údajoch, ktoré boli k dispozícii v čase rokovaní o dohodách, a čerpá z údajov z obdobia predchádzajúceho každej dohode v záujme zistenia predpokladov o primeraných očakávaniach v čase podpisu dohôd. Analýza vychádza z prognóz týkajúcich sa niekoľkých

([40]) Merané podľa letových pohybov, údaje od agentúry Transportstyrelsen, ktoré predložila spoločnosť VFAB.
([41]) Luftfartsverket Km/DL 69.245, z 15. januára 2000.

parametrov: celková osobná doprava na letisku Västerås (na základe úrovní celkovej dopravy zaznamenaných pred podpisom jednotlivých dohôd, ktoré sú aktualizované podľa predpokladaného rastu v európskej leteckej doprave), osobná doprava spoločnosti Ryanair (na základe výsledkov spoločnosti Ryanair pred podpisom jednotlivých dohôd), letecké výnosy (na základe poplatkov stanovených v dohodách a prognózach počtu cestujúcich), neletecké výnosy (prognózy založené na výsledkoch dosiahnutých pred podpisom jednotlivých dohôd), prírastkové prevádzkové náklady (na základe odhadov spoločnosti VFAB *ex ante*), prírastkové marketingové náklady a investičné náklady (v tej miere, v akej sa očakávala ich návratnosť prostredníctvom obchodných dohôd s leteckými spoločnosťami). Na účely overenia spoľahlivosti týchto predpokladov *ex ante* spoločnosť VFAB poskytla údaje o leteckých výnosoch, neleteckých výnosoch, prevádzkových nákladoch a kapitálových výdavkoch v období rokov 2000 – 2010.

(259) Citlivosť prognóz bola otestovaná rôznymi kontrolami, aby sa ukázalo, ako by na ziskovosť dohôd vplývali určité negatívne faktory. Referenčný prípad, t. j. scenár založený na predpokladoch uvedených v odôvodnení 258, bol testovaný na nasledujúce citlivosti: i) diskontná sadzba vo výške 10 % vo výpočte čistej súčasnej hodnoty namiesto referenčných sadzieb stanovených v oznámení Komisie o referenčnej sadzbe; ii) osobná doprava (spoločnosti Ryanair a na letisku) na základe skutočných výsledkov, a nie na predpokladoch *ex ante*; iii) prírastkové prevádzkové náklady odhadované v rámci prístupu regresie, v ktorom sa odhady testujú a opravujú podľa skutočných účinkov zmien počtu cestujúcich na prevádzkové náklady letiska.

(260) Výsledok posúdenia potvrdzuje, že v čase uzavretia všetkých dohôd sa očakávalo, že tieto dohody prinesú ziskovosť. Aj vo všetkých „záťažových" scenároch (t. j. pri uplatnení kontroly citlivosti) bola čistá súčasná hodnota každej dohody pozitívna. V prípade najmenej priaznivého scenára mala dohoda z roku 2001 čistú súčasnú hodnotu 5,8 milióna SEK, dohoda z roku 2003 8,7 milióna SEK, dohoda z roku 2005 (s dohodou o marketingových službách z roku 2008) 15,87 milióna SEK a dohoda o marketingových službách z roku 2010 9,9 milióna SEK. Zo spoločného hodnotenia kombinovanej čistej súčasnej hodnoty všetkých dohôd (vykonané na účely kontroly) vyplýva, že čistá súčasná hodnota by bola 22,2 milióna SEK v prípade základného scenára a 13,7 milióna SEK v prípade najmenej priaznivého scenára.

(261) Z hodnotenia teda vyplýva záver, že na základe analýzy *ex ante* bola očakávaná ziskovosť rôznych dohôd, na ktoré sa vzťahuje toto vyšetrovanie, pozitívna, a to aj pri uplatnení konzervatívnych predpokladov.

(262) Komisia sa domnieva, že toto posúdenie, ktorému neodporujú žiadne dôkazy predložené v priebehu formálneho vyšetrovania, je vierohodné a podporuje konštatovanie, že za podobných okolností by súkromný subjekt v trhovom hospodárstve ako investor pravdepodobne podobné dohody uzavrel.

(263) Komisia ďalej konštatuje, že Švédsko poskytlo podrobné finančné informácie *ex post*, ktoré okrem iného ukazujú prírastkové náklady a výnosy spoločnosti Ryanair a všetkých ostatných leteckých spoločností, ktoré pôsobili na letisku Västerås v období, na ktoré sa vzťahuje formálne vyšetrovanie. Tieto informácie sú zhrnuté v tabuľke 6 (v ktorej sú všetky náklady dohôd o marketingovej podpore so spoločnosťami Ryanair a AMS zahrnuté do prevádzkových nákladov spoločnosti Ryanair). Komisia konštatuje, že hoci tieto údaje vychádzajú z posúdenia *ex post*, potvrdzujú výsledok posúdenia *ex ante*, podľa ktorého by dohody so spoločnosťou Ryanair prispeli k ziskovosti letiska Västerås.

Tabuľka 6

Prírastkové náklady a výnosy leteckých spoločností na letisku Västerås. Všetky sumy sú v EUR

Rok	Celkové výnosy na leteckú spoločnosť (letecké a neletecké)			Prevádzkové náklady konkrétnych leteckých spoločností [1]			Prírastková ziskovosť	
	Letecká spoločnosť A SAS	Letecká spoločnosť B Ryanair	Letecká spoločnosť C Iné	Letecká spoločnosť A SAS	Letecká spoločnosť B Ryanair	Letecká spoločnosť C Iné	Ryanair	Všetky letecké spoločnosti
2001	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Rok	Celkové výnosy na leteckú spoločnosť (letecké a neletecké)			Prevádzkové náklady konkrétnych leteckých spoločností [1]			Prírastková ziskovosť	
	Letecká spoločnosť A SAS	Letecká spoločnosť B Ryanair	Letecká spoločnosť C Iné	Letecká spoločnosť A SAS	Letecká spoločnosť B Ryanair	Letecká spoločnosť C Iné	Ryanair	Všetky letecké spoločnosti
2003	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[1] Všetky náklady hradené v rámci dohôd o marketingovej podpore so spoločnosťami Ryanair a AMS sú zahrnuté do prevádzkových nákladov spoločnosti Ryanair.

(264) Čo sa týka predpokladu *ex ante* v čase uzavretia dohôd medzi spoločnosťami VFAB a Ryanair, Švédsko vysvetlilo, že hoci nebol stanovený oficiálny a plnohodnotný obchodný plán, v tejto súvislosti bolo spoločnosti VFAB jasné, že dohody pozitívne prispejú ku kumulovaniu zisku. Vzhľadom na nedostatočné využitie letiska sa naozaj mohlo očakávať, že prírastkové náklady na činnosti spoločnosti Ryanair budú pomerne obmedzené.

(265) Podľa Švédska sa na základe posúdenia *ex ante* očakávalo, že letiskové poplatky stanovené v dohode z roku 2001 a neletecké výnosy pokryjú prírastkové náklady vyplývajúce z dohody a prinesú spoločnosti VFAB zisk vo výške […] SEK ročne.

(266) V čase uzavretia dohody z roku 2003 sa spoločnosť VFAB mohla opierať o skutočné finančné výsledky činností spoločnosti Ryanair v rokoch 2001 – 2002, ktoré potvrdzujú posúdenie *ex ante* za rok 2001, že dohoda by pozitívne prispela ku kumulovaniu zisku. Podľa údajov, ktoré boli k dispozícii v danom čase, spoločnosť VFAB usudzovala, že zmeny dohody z roku 2003 by pokryli prírastkové náklady vyplývajúce z dohôd so spoločnosťou Ryanair a priniesli by spoločnosti VFAB zisk vo výške […] SEK ročne. Pri uzavretí dohody z roku 2005 sa spoločnosť VFAB mohla opierať o skutočné výsledky činností spoločnosti Ryanair na letisku v roku 2001 a 2004, ktoré konzistentne pozitívne prispievali ku kumulovaniu zisku letiska. Spoločnosť VFAB v tom čase usudzovala, že letiskové poplatky v spojení s neleteckými výnosmi vyplývajúcimi zo zmluvy by pokryli náklady vyplývajúce z činností spoločnosti Ryanair a od roku 2007 by priniesli letisku zisk vo výške […] SEK ročne.

(267) V súvislosti s vystúpením spoločnosti LFV Holding zo spoločnosti VFAB v roku 2006 mesto Västerås tiež preskúmalo obchodné vyhliadky letiska s cieľom rozhodnúť o jeho budúcej stratégii ako jediný zostávajúci akcionár (ako sa uvádza v odôvodnení 224). V danom období mesto zvažovalo niekoľko scenárov, najmä a) „vývoj za nezmenených okolností“, t. j. pokračovanie v existujúcej obchodnej stratégii bez zmeny štruktúr nákladov, alebo b) pokračovanie v aktuálnom rozsahu a orientácii letiska (zachovanie činností spoločnosti Ryanair), ale zároveň snaha znížiť náklady na zamestnancov v súlade so „základným modelom letiska“. Toto posúdenie ukázalo, že scenár podľa písmena b), t. j. pokračovanie v činnostiach s existujúcimi obchodnými linkami vrátane dohôd so spoločnosťou Ryanair a zároveň snaha znížiť náklady na zamestnancov, by bol finančne najvýhodnejší, pretože sa znížia straty mesta v porovnaní s inými zvažovanými obchodnými modelmi. Táto analýza následne potvrdila posúdenie, že dohody so spoločnosťou Ryanair (vrátane dohôd o marketingovej podpore) boli hospodársky racionálne.

(268) Komisia by mala pri posudzovaní dohôd uzatvorených medzi letiskom a leteckou spoločnosťou posúdiť aj mieru, do akej možno dohody považovať za súčasť vykonávania celkovej stratégie letiska zameranej na dosiahnutie aspoň dlhodobej ziskovosti. V tejto súvislosti musí Komisia zohľadniť faktické dôkazy, ktoré boli v čase uzavretia dohôd k dispozícii, a vývoj, ktorý sa mohol odôvodnene očakávať, najmä prevládajúce trhové podmienky, ako sú zmeny na trhu vyvolané liberalizáciou trhu leteckej dopravy, vstup na trh a rozvoj nízkonákladových spoločností a ďalších dopravcov, zmeny organizačnej a ekonomickej štruktúry letiskového priemyslu, ako aj stupeň rôznorodosti a komplexnosti funkcií zabezpečovaných letiskami, posilnenie konkurencie medzi leteckými spoločnosťami a letiskami, neisté hospodárske prostredie v dôsledku zmien prevládajúcich trhových podmienok alebo akékoľvek iné neistoty v hospodárskom prostredí. Komisia konštatuje, že letisko Västerås, ako sa uvádza v odôvodneniach 249 až 255, z viacerých dôvodov (ako je obmedzenie obchodu s tradičnými leteckými spoločnosťami a vyhliadky rastúceho zisku z dlhodobých dohôd s garantovaným počtom cestujúcich s obchodne dynamickými nízkonákladovými leteckými spoločnosťami) považovalo obchodné dohody so spoločnosťou Ryanair, ktoré pozitívne prispeli k ziskovosti spoločnosti VFAB, za nevyhnutný krok v stratégii na zabezpečenie svojej budúcej životaschopnosti a ziskovosti.

(269) Komisia ďalej konštatuje, že infraštruktúra na letisku Västerås je otvorená všetkým leteckým spoločnostiam a nie je vyhradená pre konkrétnu leteckú spoločnosť. Zároveň konštatuje, že činnosti leteckých spoločností na letisku Västerås prinášali rastúci zisk v celom období, na ktoré sa vzťahuje toto rozhodnutie, ako sa uvádza v tabuľke 6.

(270) Na základe týchto úvah a s pripustením, že od činnosti vyplývajúcej z dohôd so spoločnosťou Ryanair sa mohli *ex ante* očakávať prírastkové výnosy, Komisia pripúšťa, že spoločnosť VFAB konala pri uzavretí dohody o letiskových poplatkoch so spoločnosťou Ryanair (opatrenie 4) a dohôd o marketingovej podpore so spoločnosťami Ryanair a AMS (opatrenie 5) ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve. Opatrenia preto neposkytovali spoločnosti Ryanair ani spoločnosti AMS hospodársku výhodu.

8. **ZÁVER**

(271) Komisia konštatuje, že Švédsko neoprávnene poskytlo príspevky akcionárov spoločnosti VFAB v rokoch 2003 – 2010 v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Komisia však dospela k záveru, že táto štátna pomoc je zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

(272) Komisia konštatuje, že nájomné, ktoré platila spoločnosť VFAB spoločnosti Västerås Flygfastigheter AB (opatrenie 2), nepredstavuje štátnu pomoc.

(273) Komisia konštatuje, že Švédsko neoprávnene uplatňovalo schému pomoci pre miestne letiská v rokoch 2001 – 2010 (opatrenie 3) v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Táto schéma pomoci je však zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

(274) Komisia konštatuje, že obchodné dohody medzi spoločnosťou VFAB na jednej strane a spoločnosťami Ryanair a AMS na druhej strane (opatrenia 4 a 5) nepredstavujú štátnu pomoc,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Štátna pomoc, ktorú Švédsko poskytlo vo forme príspevkov akcionárov poskytnutých spoločnosti VFAB v rokoch 2003 – 2010 (opatrenie 1), je zlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 2

Schéma štátnej pomoci, ktorú Švédsko uplatňovalo vo forme prevádzkovej podpory poskytnutej spoločnosti VFAB a ďalším letiskám v rámci schémy pomoci pre miestne letiská (opatrenie 3) v rokoch 2001 – 2010, je zlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 3

Nájomné, ktoré platila spoločnosť VFAB spoločnosti Västerås Flygfastigheter AB v rokoch 2003 – 2010 (opatrenie 2), nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 4

Letiskové poplatky, ktoré stanovila spoločnosť VFAB spoločnosti Ryanair v rokoch 2001 – 2010 (opatrenie 4), nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 5

Marketingová podpora poskytnutá spoločnosťou VFAB spoločnostiam Ryanair a AMS v rokoch 2001, 2008 a 2010 (opatrenie 5) nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 6

Toto rozhodnutie je určené Švédskemu kráľovstvu.

V Bruseli 1. októbra 2014

Za Komisiu
Joaquín ALMUNIA
podpredseda