SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/1344

z dne 1. oktobra 2014

o državni pomoči SA.18857 (2012/C, ex 2011/NN) – Domnevna pomoč letališču Västerås in družbi Ryanair Ltd

(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 6832)

(Besedilo v švedskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ([1]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. **POSTOPEK**

(1) Komisija je z dopisom z dne 25. januarja 2012 obvestila Švedsko, da je sklenila začeti postopke na podlagi člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU) v zvezi z nekaterimi ukrepi, ki so jih izvedli švedski organi v zvezi z letališčem Västerås in družbo Ryanair Ltd.

(2) Švedski organi so po več opominih in podaljšanjih roka za odgovor 16. maja 2012 predložili svoje pripombe o sklepu o začetku postopka. Dodatne pripombe so bile predložene 12. novembra 2012, 5. marca 2014 in 14. maja 2014.

(3) Družba Ryanair je z dopisom z dne 13. maja 2012 predložila pripombe o sklepu o začetku postopka. Komisija je 25. julija 2012 švedskim organom posredovala nezaupno različico teh pripomb.

(4) Sklep Komisije o začetku postopka je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ([2]). Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe o ukrepu.

(5) Komisija je na podlagi svojega poziva tretjim stranem, naj predložijo pripombe o zadevnih ukrepih, 16. julija 2012 prejela tri predložitve. Poslale so jih družba Västerås Flygplats AB (v nadaljnjem besedilu: VFAB), družba Ryanair in njena hčerinska družba Airport Marketing Services (v nadaljnjem besedilu: AMS). Komisija je dodatne pripombe družb Ryanair in AMS prejela 20., 23. in 24. julija 2012.

(6) Komisija je z dopisom z dne 5. septembra 2012 predložitve družb VFAB, Ryanair in AMS posredovala švedskim organom, da bi navedli pripombe. Švedski organi so odgovorili 5. oktobra 2012.

(7) Družbi Ryanair in AMS sta 10. aprila 2013 predložili dodatne pripombe. Predložitve so se 3. maja 2013 posredovale Švedski, da bi navedla pripombe. Švedska je 17. maja 2013 odgovorila, da ne želi dati pripomb.

([1]) UL C 172, 16.6.2012, str. 27.
([2]) Glej opombo 1.

(8) Družba Ryanair je predložila pripombe 20. decembra 2013. Predložitve so se 8. januarja 2014 posredovale Švedski, da bi navedla pripombe. Švedska je 4. februarja 2014 odgovorila, da ne želi dati pripomb.

(9) Družba Ryanair je predložila dodatne pripombe 24., 27. in 31. januarja 2014, 7. februarja 2014 in 2. septembra 2014. Te predložitve so se prav tako posredovale Švedski, ki ni imela pripomb.

(10) Komisija je z dopisom z dne 24. februarja 2014 obvestila Švedsko, družbe VFAB, Ryanair in AMS ter pritožnika Scandinavian Airlines System (v nadaljnjem besedilu: SAS) o sprejetju smernic EU o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom ([3]) (v nadaljnjem besedilu: letalske smernice iz leta 2014) in o dejstvu, da se bodo te smernice takoj po objavi v *Uradnem listu Evropske unije* začele uporabljati za ukrepe, zajete v uradni preiskavi, pri čemer je Komisija tudi pozvala naslovnike k predložitvi pripomb.

(11) Letalske smernice iz leta 2014 so bile v *Uradnem listu Evropske unije* objavljene 4. aprila 2014 ([4]). Od tega datuma dalje nadomeščajo Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč ([5]) (v nadaljnjem besedilu: letalske smernice iz leta 2005) ([6]).

(12) 15. aprila 2014 je bilo v *Uradnem listu Evropske unije* objavljeno obvestilo s pozivom državam članicam in zainteresiranim stranem, naj predložijo pripombe o uporabi letalskih smernic iz leta 2014, v tem primeru v roku enega meseca od datuma izdaje ([7]). Švedski organi so pripombe predložili 14. maja 2014. Komisija ni prejela pripomb zainteresiranih strani.

2. OZADJE PREISKAVE IN OKVIR UKREPOV

2.1 LETALIŠČE VÄSTERÅS

(13) Letališče Västerås je majhno letališče približno 100 km zahodno od Stockholma. Prvotno je bilo vojaško letališče, odprto leta 1930, vendar so ga letalske sile kot svojo bazo leta 1983 opustile. Letališče je bilo leta 1976 odprto tudi za civilni zračni promet.

(14) Dejavnosti civilnega zračnega prometa na letališču Västerås v obdobju 2000–2010 je mogoče povzeti, kot sledi:

Preglednica 1

Pogostost potniškega prometa in letalski prevozniki, dejavni na letališču Västerås v obdobju 2000–2010

Leto	Število pristankov	Število potnikov	Letalski prevozniki, dejavni na letališču
2000	12 450	113 626	European Executive Express, SAS in Direktflyg
2001	18 708	185 302	European Executive Express, SAS, Direktflyg in Ryanair
2002	19 146	190 038	European Executive Express, SAS (dejavnost prekinjena oktobra), Direktflyg, Ryanair in Skyways
2003	16 500	197 584	European Executive Express (dejavnost prekinjena oktobra), Direktflyg, Skyways in Ryanair

([3]) Sporočilo Komisije – Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (UL C 99, 4.4.2014, str. 3).
([4]) Glej opombo 3.
([5]) Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč (UL C 312, 9.12.2005, str. 1).
([6]) Uvodna izjava 171 letalskih smernic iz leta 2014.
([7]) UL C 113, 15.4.2014, str. 30.

Leto	Število pristankov	Število potnikov	Letalski prevozniki, dejavni na letališču
2004	17 599	242 376	SAS (omejene dejavnosti so se začele novembra), Direktflyg (omejene dejavnosti od maja), Skyways (prekinjeno julija) in Ryanair
2005	14 123	221 422	SAS (omejene dejavnosti), Direktflyg (omejene dejavnosti so se prekinile marca) in Ryanair
2006	13 097	182 700	SAS (omejene dejavnosti) in Ryanair ([1])
2007	13 994	178 795	SAS (dejavnost prekinjena marca) in Ryanair
2008	11 973	186 612	Ryanair in Wizzair (začetek maja)
2009	15 193	174 495	Ryanair in Wizzair (dejavnosti prekinjene oktobra)
2010	14 420	150 793	Ryanair in City airlines (začetek aprila, prekinjeno maja)

Vir: Transportstyrelsen in informacije, ki so jih predložili švedski organi (http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Statistik-/Flygplatsstatistik-/).

([1]) Po navedbah švedskih organov je družba Ryanair prekinila svoje dejavnosti na letališču Västerås med koncem oktobra 2006 in 12. februarjem 2007.

(15) V letih po obdobju, ki ga je zajela preiskava, so bili podatki o številu potnikov naslednji: 142 992 leta 2011, 163 472 leta 2012 in 273 362 leta 2013.

(16) Poleg tega da so se na letališču Västerås izvajale dejavnosti civilnega zračnega prometa, je letališče uporabljala švedska letalska akademija („Hässlögymnasiet“), ki na srednješolski stopnji izobražuje letalske pilote in mehanike zrakoplovov, ter švedska nacionalna agencija za višje poklicno izobraževanje, ki izobražuje letalsko tehnično osebje. Letališče se uporablja tudi za vojaške namene kot prometna baza za mednarodne dejavnosti. Poleg tega je letališče brezplačno uporabljal zasebni letalski klub.

(17) Najbližja ([8]) druga letališča so:

(a) Bromma, cca. 94 km ali cca. 59 minut z avtom;

(b) Arlanda, cca. 103 km ali cca. 64 minut z avtom;

(c) Örebro Airport, cca. 113 km ali 70 minut z avtom;

(d) Skavsta, cca. 133 km ali cca. 108 minut z avtom.

2.2 VFAB

(18) Letališče Västerås upravlja družba VFAB, podjetje, ki ga je konec 90. let 20. stoletja ustanovilo mesto Västerås. Leta 2000 je švedski organ za civilno letalstvo (Swedish Civil Aviation Authority – v nadaljnjem besedilu: SCAA), ki je del javne uprave, prek svoje hčerinske družbe LFV Holding AB prevzel 40 % delnic v družbi VFAB. Decembra 2006 je družba LFV Holding AB svoj delež v družbi VFAB prodala nazaj mestu Västerås, ki je ponovno postalo edini delničar. Družba VFAB je tako bila v celoti v javni lasti v celotnem obdobju, ki ga zajema ta sklep.

(19) Družba VFAB je imela v lasti letališko infrastrukturo, ki jo je upravljala do leta 2003, ko se je prodala družbi Västerås Flygfastigheter AB v lasti mesta Västerås, ki ji VFAB za uporabo letališča plačuje najemnino. V obdobju 2004–2010 je letna najemnina, plačana družbi Västerås Flygfastigheter AB, znašala med 2,1 milijona SEK in 4,2 milijona SEK.

(20) Družba VFAB je na podlagi svojih letnih poročil utrpela naslednje letne izgube iz svojih dejavnosti na letališču Västerås (vse vrednosti so v milijon SEK):

([8]) Vse razdalje so v cestnih kilometrih na podlagi najhitrejše proge. *Vir:* maps.google.com, dostop 30. junija 2014.

Preglednica 2

Letni rezultat VFAB

Leto	Prihodki	Druga operativna pomoč	Dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo brez operativne pomoči	Dobiček pred obrestmi in davki brez operativne pomoči	Neto dobiček/ izguba brez operativne pomoči
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
	SKUPAJ	**15,8**			

Vir: Letna poročila VFAB.

([1]) Ker je upravljanje letališča del dejavnosti družbe Västerås Flygfastigheter AB, podatki vključujejo poslovanje z nepremičninami.

(21) „Druga operativna pomoč“ za obdobje od leta 1999 do vključno 2006 je sestavljena iz državne podpore v okviru sheme subvencij na nacionalni ravni za upravljanje letališč, ki niso v neposredni lasti države („lokalna letališka shema“). Pomoč je letna na podlagi izgube vsakega letališča.

(22) Vendar pomoč, dodeljena med letoma 2008 in 2009, ni povezana s shemo, temveč zadeva nadomestilo, ki ga je dodelila država za plačilo storitev nadzora zračnega prometa, ki jih je opravilo letališče Västerås v okviru nacionalnega sistema nadzora zračnega prometa.

(23) Da bi lastniki družbe VFAB delno pokrili izgube iz navedene preglednice 2, so zagotovili naslednje vložke delničarjev:

Preglednica 3

Vložki delničarjev v VFAB v obdobju 2001–2010

Leto	Znesek v milijonih SEK
2003	38,5
2005	8

Leto	Znesek v milijonih SEK
2006	65,5
2008	47
2010	35
SKUPAJ	**194**

Vir: Letna poročila VFAB.

2.3 SPORAZUMI O LETALIŠKIH PRISTOJBINAH MED VFAB IN RYANAIR

(24) Po navedbah švedskih organov družba VFAB ni zavezana k uporabi cenika, zakonodaje ali določbe pri določanju letaliških pristojbin ([9]). Zato lahko VFAB prosto določi svoje pristojbine. Uporabnikom, ki so sklenili sporazum z družbo VFAB, se zadevne pristojbine določijo v teh sporazumih. Za *ad hoc* lete uporabnikov, ki nimajo sklenjenega sporazuma z družbo VFAB, se uporablja uradni seznam letaliških pristojbin ([10]).

(25) Družba Ryanair je od aprila 2001 uporabljala letališče Västerås v okviru naslednjih sporazumov z družbo VFAB:

2.3.1 **Sporazum z dne 5. aprila 2001 (v nadaljnjem besedilu: sporazum iz leta 2001)**

(26) V skladu s pogoji iz sporazuma iz leta 2001 ([11]) družba Ryanair v obdobju […] (*) let izvaja redni zračni prevoz potnikov vsaj enkrat na dan med letališčema Västerås in London-Stansted ter po izbiri družbe Ryanair med letališčem Västerås in drugimi letališči v svoji mreži z uporabo zrakoplovov vrste Boeing 737-800, pri čemer za standard svojih storitev zaračunava nizko ceno in uporablja potniško strukturo cen. Družba Ryanair bo za vsako rotacijo storitev zagotovila najmanj […] odhodnih potnikov na leto.

(27) Letališke pristojbine se bodo plačale po fiksni ceni na odhodnega potnika, kot sledi:

Preglednica 4

Letališke pristojbine na odhodnega potnika

Obdobje	Znesek v SEK	Najvišji znesek na odhoden zrakoplov (v SEK)
Do 31.3.2002	[…]	[…]
1.4.2002–31.3.2006	[…]	[…]
1.4.2006–31.3.2011	[…]	[…]

(28) Storitve družbe VFAB vključujejo storitve na terminalih in oskrbo, ki zajema povezovanje z lokalnimi organi in obveščanje zainteresiranih strani o premikih zrakoplovov družbe Ryanair; kontrolo tovora, nadzorni sistem komunikacij in odhodov; potniške storitve in odpremo prtljage; servis zrakoplovov; zagotavljanje in upravljanje opreme za oskrbo letal z gorivom itd.; letalske operacije in storitve za posadko; nadzor in upravljanje ter varnost.

(29) Družbi Ryanair in VFAB bosta ustrezno plačali […] z letališčem povezanih okoljskih, varnostnih in drugih pristojbin, ki jih naložijo vladni organi.

([9]) SCAA lahko za letališke pristojbine na civilnih letališčih določi zavezujoče predpise, vendar se taki predpisi v obdobju, zajetem v tem sklepu, niso uporabljali.
([10]) Švedski organi so predložili sezname, ki so bili veljavni v letih 2004 in 2007. Za več podatkov glej sklep o začetku postopka.
([11]) Sporazum je bil sicer podpisan 11. marca 2002, vendar naj bi veljal za nazaj od 1. aprila 2001 (do marca 2011).
(*) Zaupen podatek.

(30) VFAB bo družbi Ryanair plačala podporo za trženje v višini […] SEK za ukrepe za oglaševanje svojih poletov na letališče Västerås in z njega.

(31) VFAB bo zagotovila storitve rezervacije na letališču. V zameno bo prejela […]-odstotno provizijo na vse pristojbine družbe Ryanair, ki jih je zaračunala VFAB, in […]-odstotno provizijo za vsak najem avtomobila pri VFAB v povezavi z leti družbe Ryanair.

2.3.2 **Dodatek z dne 1. februarja 2003 k sporazumu iz leta 2001**

(32) Družbi Ryanair in VFAB sta 1. februarja 2003 podpisali Dodatek k sporazumu iz leta 2001 (v nadaljnjem besedilu: sporazum iz leta 2003), v katerem so se letališke pristojbine zaračunavale, kot sledi:

Preglednica 5

Letališke pristojbine v skladu z Dodatkom iz leta 2003

Število dnevnih rotacij [1]	1 rotacija		2 rotaciji		3 rotacije	
Obdobje	Znesek v SEK	Omejeno na največ na odhoden zrakoplov	Znesek v SEK	Omejeno na največ na odhoden zrakoplov	Znesek v SEK	Omejeno na največ na odhoden zrakoplov
Do 31.3.2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2002 do 31.3.2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2006 do 31.3.2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2009 do 31.3.2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Število dnevnih rotacij	4 rotacije		5 rotacij		6 rotacij	
Do 31.3.2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2002 do 31.3.2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2006 do 31.3.2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.4.2009 do 31.3.2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[1] Rotacija je prihod letala na letališče in odhod z njega.

2.3.3 **Sporazum z dne 31. januarja 2005**

(33) 31. januarja 2005 sta družbi VFAB in Ryanair sklenili sporazum, ki je nadomestil sporazuma iz leta 2001 in 2003 (v nadaljnjem besedilu: sporazum iz leta 2005), in sicer za obdobje od 1. januarja 2005 do […]. V primerjavi s prejšnjima sporazumoma so v sporazumu iz leta 2005 naslednje spremembe:

(a) družba Ryanair bo opravila med […] rotacij na dan in bo še naprej zagotavljala najmanj […] odhodnih potnikov na leto za vsako rotacijo;

(b) med 1. januarjem 2005 in 31. marcem 2011 je letališka pristojbina znašala […] SEK na odhodnega potnika. V preostalem obdobju trajanja pogodbe je ustrezna pristojbina znašala […] SEK. Vendar se po navedbah švedskih organov pristojbine, sprejete za obdobje po 1. januarju 2005, niso upoštevale, letališka pristojbina, ki je dejansko veljala od 1. januarja 2005, pa je znašala […] SEK na odhodnega potnika.

2.4 SPORAZUMI Z DRUŽBAMA RYANAIR IN AMS V ZVEZI S PODPORO ZA TRŽENJE IN PROGRAMI SPODBUDE

(34) VFAB je sklenila dva sporazuma o trženju z družbo Ryanair in njeno podružnico Airport Marketing Services Ltd (v nadaljnjem besedilu: AMS).

(35) Prvi sporazum, sklenjen 12. junija 2008 med družbama VFAB in Ryanair Ltd, je zadeval oglaševanje v švedskem in britanskem tisku, v korporativni reviji družbe Ryanair, na spletnem mestu Ryanair.com, v elektronski pošti za naročnike iz ZK itd. Družba VFAB je privolila, da bo od skupne vrednosti teh storitev v višini […] EUR plačala […] EUR.

(36) Drugi sporazum ([12]) med družbama VFAB in AMS je bil sestavljen iz treh delov, in sicer:

(a) Trženje na britanski domači strani družbe Ryanair […] med 1. novembrom 2010 in 31. marcem 2011 v vrednosti […] EUR.

(b) Trženje na britanski domači strani družbe Ryanair […] med 1. novembrom 2010 in 31. oktobrom 2013 v vrednosti […] EUR na leto (skupaj […] EUR).

(c) Program spodbude za novi progi: sprejeto je bilo, da […].

2.5 PRITOŽBA

(37) Komisija je leta 2006 prejela pritožbo družbe SAS o domnevi, da so švedski organi prek sporazumov v zvezi z letališčem Västerås dodelili državno pomoč v korist družbe Ryanair. SAS je trdila, da je VFAB družbi Ryanair zaračunavala nižje letališke pristojbine, ki niso bile objektivno utemeljene (niso bile povezane s stroški), v primerjavi z družbo SAS. Pritožnica je trdila tudi, da so se letne izgube VFAB pokrile z javnimi sredstvi mesta Västerås in SCAA. Poleg tega je domnevala, da navedena pomoč ne bi bila združljiva z notranjim trgom.

3. **RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE IN PREISKAVA S STRANI KOMISIJE**

(38) Komisija je začela formalni postopek preiskave, ker je dvomila v združljivost naslednjih ukrepov s pravili o državni pomoči:

(a) Vložki delničarjev v družbo VFAB v obdobju 2003–2010.

(b) Najemnina, ki jo je družba VFAB plačala Västerås Flygfastigheter AB za uporabo letališke infrastrukture v obdobju 2003–2010.

(c) Operativna pomoč, dodeljena družbi VFAB in drugim letališčem v okviru lokalne letališke sheme v obdobju 2001–2010.

(d) Letališke pristojbine, ki jih je VFAB zaračunavala družbi Ryanair v obdobju 2001–2010.

(e) Podpora za trženje, ki jo je v letih 2001, 2008 in 2010 družba VFAB dodelila družbama Ryanair in AMS.

3.1 UKREP 1: VLOŽKI DELNIČARJEV V VFAB V OBDOBJU 2003–2010

(39) Komisija je v sklepu o začetku postopka ugotovila, da je bila družba VFAB v celoti v javni lasti in da so se vložki delničarjev dozdevno lahko pripisali državi in so sestavljali državna sredstva.

(40) Komisija ni našla dokazov, da bi bili vložki nadomestilo za storitve splošnega gospodarskega pomena, pri čemer se je zdelo, da so se zagotovili za pokritje izgub iz naslova komercialnih dejavnosti družbe VFAB. Na podlagi razpoložljivih informacij in dejstva, da je VFAB povzročala pomembne izgube več kot 10 let, je Komisija močno dvomila, da so imeli delničarji pri zagotavljanju vložkov vlogo udeležencev v tržnem gospodarstvu. Zato je bilo njeno predhodno stališče, da so vložki delničarjev pomenili gospodarsko prednost, saj družbi VFAB ni bilo treba plačevati stroškov, ki bi jih sicer morala.

(41) Predhodno stališče Komisije je bilo tudi, da so vložki delničarjev pomenili državno pomoč, pri čemer je izrazila dvom, da bi bila navedena pomoč lahko združljiva z notranjim trgom.

([12]) Posel je bil dogovorjen v dveh spremnih pismih k sporazumu iz leta 2005 (obe sta bili podpisani 1. avgusta 2010) in sporazumu o storitvah trženja (podpisan 17. avgusta 2010).

3.2 UKREP 2: NAJEMNINA ZA LETALIŠKO INFRASTRUKTURO, KI JO JE DRUŽBA VFAB PLAČALA V OBDOBJU 2003–2010

(42) Na podlagi zelo omejenih razpoložljivih podatkov je Komisija menila, da so obstajali predhodni dokazi o tem, da bi bila najemnina za uporabo letališke infrastrukture lahko nižja od tržne najemnine.

(43) S subvencionirano najemnino družbi VFAB ne bi bilo treba plačevati stroškov, ki bi jih sicer morala, zato bi to pomenilo selektivno prednost. Letališka infrastruktura je v celoti v lasti mesta Västerås (prek svoje hčerinske družbe Västerås Stads Strategiska Fastigheter AB), pri čemer je predhodno stališče Komisije, da je sklep o določitvi najemnine vključeval državna sredstva in se je lahko pripisal državi.

(44) Zato je bilo predhodno stališče Komisije tudi, da bi najemnina, nižja od tržne vrednosti, pomenila pomoč, pri čemer je izrazila dvom, da bi bila taka pomoč združljiva z notranjim trgom.

3.3 UKREP 3: OPERATIVNA POMOČ, DODELJENA DRUŽBI VFAB IN DRUGIM LETALIŠČEM V OKVIRU LOKALNE LETALIŠKE SHEME V OBDOBJU 2001–2010

(45) Podlaga za podporo je bila zakonsko določena in pomoč so letno dodelili švedski organi. Podpora se je financirala iz državnega proračuna. Zato je Komisija menila, da je vključevala prenos državnih sredstev in se je lahko pripisala državi.

(46) Ukrep je določeno kategorijo letališč razbremenil finančnega bremena, ki bi ga sicer morala nositi. Na podlagi informacij, ki so bile na voljo Komisiji, podpora dozdevno ni temeljila na obveznosti javne službe ali za izključno pokritje negospodarskih dejavnosti na zadevnih letališčih. Država pomoči ni zagotovila kot delničar in zato se načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu dozdevno ni uporabljalo. Zato je Komisija že vnaprej ugotovila, da je operativna pomoč nekaterim podjetjem zagotovila selektivno gospodarsko prednost v primerjavi z drugimi podjetji.

(47) Ker so bili upravičenci do ukrepa dejavni na trgu, ki je odprt za konkurenco in na katerem poteka trgovina med državami članicami, ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljal konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.

(48) Zato se je zdelo, da je pomoč za tekoče poslovanje družbi VFAB in drugim letališčem, ki niso bila neposredno v lasti države, pomenila državno pomoč. Na podlagi razpoložljivih informacij je Komisija dvomila, da je bila zadevna pomoč združljiva s Pogodbo.

3.4 UKREP 4: LETALIŠKE PRISTOJBINE, KI JIH JE VFAB ZARAČUNAVALA DRUŽBI RYANAIR V OBDOBJU 2001–2010

(49) V celotnem obdobju, ki se je preiskovalo, je bila družba VFAB v 100-odstotni javni lasti. Glede na to in informacije o upravni strukturi VFAB je bilo predhodno stališče Komisije, da je določitev letaliških pristojbin s strani VFAB vključevala državna sredstva in se je lahko pripisala državi.

(50) V obsegu, v katerem bi bile take letališke pristojbine nižje od tržne cene za storitve, ki jih je družba VFAB izvajala za družbo Ryanair, bi po mnenju Komisije pomenile selektivno prednost za Ryanair. V zvezi s tem je Komisija ugotovila, je VFAB družbi Ryanair zaračunavala občutno nižje letališke pristojbine kot pritožniku. Komisija je na podlagi razpoložljivih informacij nadalje izrazila dvom, da bi bilo ravnanje VFAB pri določanju letaliških pristojbin za družbo Ryanair skladno z ravnanjem udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(51) Na podlagi tega je bilo predhodno stališče Komisije, da letališke pristojbine, sprejete posebej z družbo Ryanair v skladu s sporazumi iz let 2001, 2003 in 2005, niso bile sprejete pod normalnimi tržnimi pogoji in so družbi Ryanair omogočile selektivno gospodarsko prednost, ki bi lahko pomenila državno pomoč.

(52) Komisija je dvomila tudi, da bi bila taka pomoč združljiva z notranjim trgom zlasti glede na določbe iz letalskih smernic iz leta 2005.

3.5 UKREP 5: PODPORA ZA TRŽENJE, KI JO JE V LETIH 2001, 2008 IN 2010 DRUŽBA VFAB DODELILA DRUŽBAMA RYANAIR IN AMS

(53) Kar zadeva ukrep 5, je Komisija predhodno menila, da so pogodbe, ki je sklenila družba VFAB, vključevale uporabo državnih sredstev in so se lahko pripisale državi.

(54) Kar zadeva morebitno prednost sporazumov o podpori za trženje, je Komisija dvomila, da bi bili pogoji sporazumov na strani VFAB skladni z ravnanjem udeleženca v tržnem gospodarstvu, saj ni razpoložljivih dokazov *prima facie*, da je sporazum družbi VFAB zagotovil sorazmerno gospodarsko vrednost. Predhodno stališče Komisije je torej bilo, da so navedeni sporazumi družbi Ryanair zagotovili prednost s tem, da so jo razbremenili stroškov, ki bi jih sicer morala kriti med svojim poslovanjem, in da je bila ta prednost *prima facie* selektivna, saj je veljala izključno za družbi Ryanair in AMS ([13]).

(55) Na podlagi navedenega je predhodno stališče Komisije bilo, da je podpora za trženje, dodeljena družbama Ryanair in AMS, vključevala državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Komisija je dvomila tudi, da bi bila ta pomoč združljiva z notranjim trgom, zlasti glede na določbe iz letalskih smernic iz leta 2005.

4. **PRIPOMBE ŠVEDSKE**

(56) Pripombe Švedske v formalnem postopku preiskave so povzete v nadaljevanju, vendar se bo o njihovih pomembnih delih podrobneje razpravljalo v oddelku 6 „Ocena“.

4.1 UKREP 1: VLOŽKI DELNIČARJEV V VFAB V OBDOBJU 2003–2010

(57) Švedska je z enakimi utemeljitvami kot VFAB (glej uvodne izjave 63 do 65 v nadaljevanju) trdila, da nobena pomoč, dodeljena družbi VFAB iz državnih sredstev, nikakor ne bi mogla pomeniti državne pomoči, saj so bila ta državna sredstva namenjena za nadomestitev izgub izključno iz negospodarskih dejavnosti na letališču ali pa ker bi sicer pomenila nadomestilo za storitve splošnega gospodarskega pomena.

4.2 UKREP 2: NAJEMNINA ZA LETALIŠKO INFRASTRUKTURO, KI JO JE DRUŽBA VFAB PLAČALA V OBDOBJU 2003–2010

(58) Švedska zavrača trditev, da bi najemnina, plačana za uporabo letališke infrastrukture, pomenila državno pomoč družbi VFAB.

(59) Prav tako zavrača, da bi bila najemnina nižja od tržne ravni. Poudarja, da se v skladu z obstoječimi določbami načrtovanja zadevno zemljišče lahko uporablja le za letališke dejavnosti in da je treba višino najemnine oceniti med drugim ob upoštevanju nizke dobičkonosnosti te dejavnosti.

(60) Švedska nadalje trdi, da ni neposrednih dokazov, ki bi upravičili dvome *prima facie* Komisije glede višine najemnine.

4.3 UKREP 3: OPERATIVNA POMOČ, DODELJENA DRUŽBI VFAB IN DRUGIM LETALIŠČEM V OKVIRU LOKALNE LETALIŠKE SHEME V OBDOBJU 2001–2010

(61) Švedska je trdila, da bi se operativna pomoč za nedržavna letališča morala šteti za shemo pomoči za tekoče poslovanje, ki je združljiva z notranjim trgom ob upoštevanju točke 137 letalskih smernic iz leta 2014.

5. **PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI**

(62) Pripombe, ki so jih predložile zainteresirane strani v formalnem postopku preiskave, so povzete v nadaljevanju, vendar se bo o njihovih pomembnih delih podrobneje razpravljalo v oddelku 6 „Ocena“.

5.1 PRIPOMBE DRUŽBE VFAB

5.1.1 **Ukrep 1: vložki delničarjev v VFAB v obdobju 2003–2010**

(63) Družba VFAB trdi, da se je velika večina letaliških storitev opravila za šole, ki tam delujejo, in za aeroklub (glej uvodno izjavo 16). VFAB nadalje trdi, da ti uporabniki niso vključeni v gospodarsko dejavnost in da letališke storitve, ki se opravljajo zanje, prav tako niso gospodarske narave, zato se ne uvršča v področje nadzora državnih pomoči, kot bi se vsakršna javna sredstva, ki bi se morda uporabila za pokritje izgub pri poslovanju, ki so nastale zaradi zagotavljanja takšnih storitev.

([13]) V zvezi s tem je Komisija menila, da ni bilo pomembno, da je bil del podpore za trženje zagotovljen prek hčerinske družbe Ryanair AMS in ne družbi Ryanair neposredno. Komisija je ugotovila, da je imela družba Ryanair neposreden nadzor nad AMS v času, ko so se sklenili sporazumi, in je dozdevno celo podpisala eno od spremnih pisem v imenu AMS. Poleg tega sporazum o storitvah trženja med VFAB in AMS navaja, da „izhaja iz zavezanosti družbe Ryanair k vzpostavitvi in upravljanju prog z letališča London Stansted na letališče VST, na katerih bo izvajala lete štirikrat na teden […]“.

(64) Kolikor bi se letališke dejavnosti kljub temu štele za gospodarske, so po mnenju družbe VFAB to storitve splošnega gospodarskega pomena in javna podpora za pokritje izgub iz zagotavljanja takih storitev splošnega gospodarskega pomena nikakor ne bi bila državna pomoč.

(65) Družba VFAB še trdi, da bi bila za vložke delničarjev ocena v skladu s pravili o državni pomoči ustrezna le, kolikor so se uporabili za pokritje izgub v zvezi s komercialnimi dejavnostmi družbe VFAB, ki se štejejo kot zagotavljanje letaliških storitev komercialnim letalskim prevoznikom. V zvezi s tem VFAB meni, da so bili vložki delničarjev v skladu z ravnanjem udeleženca v tržnem gospodarstvu, saj se je dobičkonosnost letaliških komercialnih dejavnosti postopno povečevala (v smislu, da je prihodek iz teh dejavnosti pokril stroške enakih dejavnosti in ustvaril dobiček).

5.1.2 **Ukrep 2: najemnina za letališko infrastrukturo, ki jo je družba VFAB plačala v obdobju 2003–2010**

(66) VFAB trdi, da bi se najemnina določila pod tržnimi ravnmi glede na obstoječe omejitve uporabe zemljišča in nedobičkonosnost letaliških dejavnosti v zadevnih prostorih.

(67) Prav tako trdi, da je določitev najemnine mogoče pripisati državi. Čeprav je lastnik letališke infrastrukture, družba Västerås Flygfastigheter AB, v celoti v lasti mesta Västerås, družba posluje neodvisno od svojega javnega delničarja in najemnine svojih nepremičnin določa na podlagi komercialnih premislekov. Višina najemnine se tako ne bi mogla pripisati državi.

5.1.3 **Ukrepa 4 in 5: letališke pristojbine za družbo Ryanair v obdobju 2001–2010 in podpora za trženje, dodeljena družbama Ryanair in AMS leta 2001, 2008 in 2010**

(68) VFAB je trdila, da so bili poslovni sporazumi med družbami VFAB, Ryanair in AMS s strani družbe VFAB skladni z ravnanjem udeleženca v tržnem gospodarstvu, zato ne pomenijo državne pomoči.

(69) VFAB je imela stalne izgube v obdobju, zajetem v preiskavi, pa tudi v predhodnih letih. Vendar so se po navedbah VFAB te izgube lahko pripisale domnevno negospodarskim dejavnostim letališča, pri čemer so sporazumi s komercialnimi letalskimi prevozniki, vključno z ukrepoma 4 in 5, pokrili njihove mejne stroške in omogočili dobiček iz poslovanja ter s tem pozitivno prispevali k finančnemu rezultatu družbe VFAB.

(70) VFAB je na zahtevo Komisije predložila tudi natančne finančne informacije.

5.2 PRIPOMBE DRUŽBE RYANAIR

5.2.1 **Ukrep 4: letališke pristojbine za družbo Ryanair v obdobju 2001–2010**

(71) Družba Ryanair je zatrdila, da letališke pristojbine družbe VFAB za družbo Ryanair niso vsebovale državne pomoči, saj so bile skladne z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(72) Najprej je družba Ryanair trdila, da bi Komisija za namene uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu morala primerjati sporazume družbe Ryanair z družbo VFAB s sporazumi, sklenjenimi z zasebnimi in javnimi zasebnimi letališči. Družba Ryanair je predložila tudi poročilo, ki ga je naročila družba za svetovanje Oxera, v katerem se trdi, da so bile letališke pristojbine, ki jih je družba Ryanair plačala na letališču Västerås, na splošno v skladu s pristojbinami na več „primerljivih letališčih“ in so torej opravile preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(73) Družba Ryanair je tudi trdila, da bi bilo letališče v položaju letališča Västerås v zadevnem obdobju v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu že z zmanjšanjem svojih izgub in ne s tem, da bi postalo dobičkonosno prek sporazumov o letaliških pristojbinah. Komisija bi zato morala vprašati, ali je bila pogodba za letališče mejno dobičkonosna. Po navedbah družbe Ryanair bi morala Komisija pri ocenjevanju, ali je bila pogodba v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, torej upoštevati le mejne stroške letališča, ki so neposredno povezani z zagotavljanjem letaliških storitev zadevnemu letalskemu prevozniku, ter proučiti, ali skupni prihodki (letalski in neletalski) na podlagi pogodbe odtehtajo navedene mejne stroške.

(74) V zvezi s tem je Ryanair trdila, da so za VFAB mejni prihodki iz sporazumov z družbo Ryanair presegli mejne stroške izvajanja storitev za družbo Ryanair. Družba Ryanair je poleg drugih poročil in dokumentov v podporo svojim predložitvam predložila tudi študije družbe za svetovanje Oxera, ki so proučile mejno dobičkonosnost sporazumov med družbami VFAB, Ryanair in AMS.

5.2.2 **Podpora za trženje, ki jo je v letih 2001, 2008 in 2010 družba Ryanair/AMS dobila od družbe VFAB**

(75) Kar zadeva sporazume o trženju z družbo VFAB, je družba Ryanair poudarila, da se sporazumi družbe AMS o trženju razlikujejo od sporazumov družbe Ryanair z letališči in bi se morali oceniti ločeno, saj se ne morejo obravnavati kot enotni upravičenec. O sporazumih se je pogajalo neodvisno, v povezavi z različnimi storitvami in niso bili predmet povezav, zaradi katerih bi jih bilo mogoče šteti za edini vir domnevne državne pomoči. Sklenitev sporazuma o trženju z družbo AMS ni pogoj za to, da družba Ryanair upravlja proge letov na letališče in z njega.

(76) Kar zadeva vrednost trženja, je družba Ryanair trdila, da je prostor za trženje na spletnem mestu družbe Ryanair omejen vir, pri čemer je povpraševanje po tem prostoru veliko, tudi s strani podjetij, ki niso letališča. Družba Ryanair meni, da so bili sporazumi med družbama VFAB in Ryanair ali AMS v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(77) Trdila je tudi, da Komisija dejansko ni imela dokazov, da sta ukrepa 4 in 5 vključevala uporabo državnih sredstev ali da sta se lahko pripisala državi.

5.3 PRIPOMBE DRUŽBE AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(78) AMS je navedla, da Komisija v nasprotju s tem, kar je predlagano v sklepu o začetku postopka, sporazumov družbe VFAB z družbo Ryanair (ukrep 4) in njenih sporazumov o trženju z družbo AMS (ukrep 5) ne bi smela obravnavati kot povezanih, temveč kot dve ločeni poslovni transakciji. Družba AMS je dejala, da je hčerinska družba družbe Ryanair z lastnimi dejanskimi komercialnim nameni in je bila ustvarjena z namenom razviti dejavnost, ki ni del osnovne dejavnosti družbe Ryanair. Nadalje je navedla, da so njeni sporazumi o trženju z letališči načeloma predmet pogajanj, sklenejo pa se ločeno od sporazumov družbe Ryanair z enakimi letališči.

(79) Po navedbah družbe AMS je za majhno regionalno letališče popolnoma smiselno, da kupi storitve trženja pri njej. Družba AMS je zatrdila, da je za taka letališča značilna potreba po povečanju njihove prepoznavnosti in da lahko oglaševanje na spletnem mestu letalskega prevoznika poveča število prispelih potnikov (tuji potniki ustvarijo več neletalskih prihodkov od potnikov, ki odhajajo iz regije, v kateri je letališče). Sporazumi o trženju tako družbi VFAB prinesejo dejansko komercialno vrednost.

(80) AMS je nadalje dejala, da je družba VFAB pri sklepanju sporazumov o trženju v okviru ukrepa 5 delovala v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, saj naj bi oglaševanje na spletnem mestu Ryanair.com predstavljajo visoko dejansko vrednost za letališče Västerås, cena, ki jo je zaračunala družba AMS, pa je bila tržna cena za te storitve.

6. **PRIPOMBE ŠVEDSKE NA PRIPOMBE TRETJE STRANI**

(81) Švedska ni imela pripomb na pripombe tretje strani.

7. **OCENA**

(82) Na podlagi člena 107(1) PDEU je „vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

(83) Merila iz člena 107(1) PDEU so kumulativna. Zato morajo biti za določitev, ali ukrep pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, izpolnjeni vsi naslednji pogoji v zvezi s finančno podporo, in sicer da:

(a) je dodeljena s strani države ali iz državnih sredstev;

(b) zagotavlja selektivno prednost, tj. daje prednost posameznim podjetjem ali posameznemu blagu;

(c) izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco in

(d) vpliva na trgovino med državami članicami.

7.1 UKREP 1: VLOŽKI DELNIČARJEV V VFAB V OBDOBJU 2003–2010

7.1.1 **Obstoj pomoči**

7.1.1.1 *Pojem podjetja*

(84) Da bi Komisija ugotovila, ali ukrep spada v področje uporabe člena 107(1) PDEU, mora najprej ugotoviti, ali je upravičenec do ukrepa podjetje v smislu navedenega člena.

(85) Ustaljena sodna praksa je, da pojem podjetje zajema vsak subjekt, ki opravlja gospodarsko dejavnost, ne glede na njegovo pravno obliko in njegov način financiranja ([14]); in da je gospodarska dejavnost vsaka dejavnost, ki na nekem trgu ponuja blago ali storitve ([15]).

(86) Splošno sodišče je v svoji sodbi v zadevi Flughafen Leipzig/Halle potrdilo, da je upravljanje letališča gospodarska dejavnost, katere neločljiv del je gradnja letališke infrastrukture ([16]). Ko je upravljavec letališča udeleženec v gospodarskih dejavnostih, to ne glede na njegov pravni status ali način financiranja pomeni podjetje v smislu člena 107(1) PDEU ([17]).

(87) Komisija opozarja, da kar zadeva čas, ko sta gradnja in upravljanje letališča postala gospodarska dejavnost, ni mogoče določiti natančnega datuma za postopen vstop tržnih sil v letališki sektor. Vendar so evropska sodišča priznala razvojno spremembo v naravi letaliških dejavnosti, pri čemer je Splošno sodišče v sodbi v zadevi Flughafen Leipzig/Halle menilo, da od leta 2000 uporabe pravil o državni pomoči za financiranje letališke infrastrukture ni bilo več mogoče izključiti. Zato je treba od datuma sodbe v zadevi Aéroports de Paris (12. decembra 2000) ([18]) upravljanje in gradnjo letališke strukture obravnavati kot gospodarsko dejavnost, ki spada v področje nadzora državnih pomoči.

(88) Vendar je treba poudariti, da niso vse dejavnosti upravljavca letališča gospodarske narave ([19]). Sodišče meni, da dejavnosti, ki običajno spadajo v pristojnost države pri izvajanju uradnih pooblastil kot javne oblasti, niso gospodarske narave in zanje pravila o državni pomoči ne veljajo. Tovrstne dejavnosti vključujejo varnost, kontrolo zračnega prometa, policijo, carino itd. ([20]). Financiranje teh negospodarskih dejavnosti mora biti strogo omejeno na povrnitev stroškov teh dejavnosti in ne sme biti preusmerjeno v korist drugih dejavnosti gospodarske narave ([21]).

(89) Med formalno preiskavo sta Švedska in družba VFAB izpodbijali predhodne ugotovitve Komisije v zvezi z opredelitvijo družbe VFAB kot podjetja, saj naj večina dejavnosti družbe VFAB ne bi bila gospodarske narave.

(90) V zvezi s tem sta Švedska in VFAB trdili, da naslednji uporabniki letališča niso bili podjetja, temveč so izvajali negospodarske dejavnosti:

— Hässlögymnasiet (v skladu s trditvami opravlja negospodarske dejavnosti, saj je del nacionalnega šolskega sistema),

— usposabljanje pilotov na skandinavski letalski akademiji,

— dejavnosti neprofitnega letalskega kluba „Hässlö flygförening“, ki je lahko brezplačno uporabljal letališče.

([14]) Zadeve C-35/96, Komisija proti Italiji, Recueil 1998, str. I-3851, točka 36; C-41/90 Höfner in Elser, Recueil 1991, str. I-1979, točka 21; C-244/94, Fédération Francaise des Sociétés d'Assurances proti Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Recueil 1995, str. I-4013, točka 14; C-55/96, Job Centre, Recueil 1997, str. I-7119, točka 21.

([15]) Glej npr. zadevo C-35/96, Komisija proti Italiji, Recueil 1998, str. I-3851, točka 36; in zadeve C-180/98 do 184/98, Pavlov, Recueil 2000, str. I-6451, točka 75.

([16]) Združeni zadevi T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH in Mitteldeutsche Flughafen AG proti Komisiji, in T-443/08, Freistaat Sachsen in Land Sachsen-Anhalt proti Komisiji, (v nadaljnjem besedilu: sodba v zadevi Flughafen Leipzig/Halle), 2011, še neobjavljena v ZOdl. Glej tudi zadevo T-128/89, Aéroports de Paris proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: sodba v zadevi Aéroports de Paris), Recueil 2001, str. II-3929, potrjeno s strani Sodišča v zadevi C-82/01 P, Recueil 2002, str. I-9297, in zadeva T-196/04, Ryanair proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: zadeva Charleroi), ZOdl. 2008, str. II-3643, točka 88.

([17]) Glej npr. zadevi C-159/91 in C160/91, Poucet proti AGV in Pistre proti Cancave P, Recueil 1993, str. I-0637.

([18]) Sodba v zadevi Flughafen Leipzig/Halle, točki 42 in 43.

([19]) Glej npr. zadevo C-364/92 SAT, Fluggesellschaft proti Eurocontrol, Recueil 1994, str. I-43.

([20]) Odločba Komisije N 309/2002 z dne 19. marca 2003, Letalska varnost – nadomestilo stroškov po napadih 11. septembra 2001.

([21]) Zadeva C 343/95, Cali & Figli proti Servizi ecologici porto di Genova, Recueil 1997, str. I-1547; Odločba Komisije N 309/2002 z dne 19. marca 2003; Odločba Komisije N 438/2002 z dne 16. oktobra 2002, Subvencije pristaniškim upravam za izvrševanje nalog javne oblasti.

(91) Po navedbah Švedske so te domnevne negospodarske dejavnosti skupaj pomenile veliko večino uporabe zmogljivosti letališča. Švedska je trdila tudi, da so bili komercialni leti na letališču (opredeljeni kot leti, ki so jih izvedli letalski prevozniki) operativno dobičkonosni, da so se lahko zato vse izgube družbe VFAB pripisale negospodarski dejavnosti in da bi bila zato vsaka javna podpora za nadomestilo teh izgub izključena iz področja uporabe pravil o državni pomoči.

(92) Stališče Švedske glede tega v bistvu zajema trditev, da če je dejavnost uporabnika storitev negospodarska, tudi zagotavljanje letaliških storitev temu uporabniku samo po sebi ni gospodarska dejavnost.

(93) Komisija se s tem stališčem ne more strinjati.

(94) Kot je bilo že pojasnjeno, je dobro ustaljena praksa, da se ponudba blaga ali storitev na danem trgu v zameno za plačilo obravnava kot gospodarska dejavnost. Letališče lahko poleg ozko določenih letaliških storitev (tj. storitev, zagotovljenih letalskim prevoznikom ([22])), opravlja tudi druge oblike storitev na komercialni podlagi, kot je na primer uporaba letališke infrastrukture za druge letalske dejavnosti, ki jih npr. opravljajo šole letenja, v zameno za plačilo. Pri opredelitvi letališča kot podjetja ni pomembno, ali so kupci teh storitev, npr. šole letenja, tudi sami podjetja, saj obstaja trg za zadevne storitve.

(95) Po navedbah Švedske same sta tako akademija Hässlögymnasiet kot skandinavska letalska akademija za uporabo letališča plačali nadomestilo. Zagotavljanje teh storitev s strani upravljavca je torej gospodarska dejavnost ne glede na naravo dejavnosti šol.

(96) Po navedbah Švedske in družbe VFAB je letalski klub lahko uporabljal letališče brez plačila nadomestila. Vendar dejstvo, da letalski klub ne plača za storitve, ki jih opravlja letališče, samo po sebi še ne pomeni, da te storitve niso gospodarske. Švedska in družba VFAB sta sicer priznali, da v svojih računovodskih izkazih nista ločili stroškov, nastalih zaradi uporabe letališča s strani letalskega kluba, in stroškov šol letenja, zato ni konkretnega podatka, ki bi ga bilo mogoče nedvomno pripisati tej domnevno negospodarski dejavnosti. Zato storitve, opravljene za letalski klub, ne vplivajo na ugotovitev Komisije, da je VFAB podjetje.

(97) Komisija pri tem primeru ugotavlja, da se letališče Västerås upravlja na komercialni podlagi. Upravljavec letališča uporabnikom zaračunava uporabo letališke infrastrukture in svoje storitve na letališču. Družba VFAB je torej podjetje v smislu člena 107(1) PDEU.

7.1.1.2 *Državna sredstva in pripisljivost državi*

(98) Da bi zadevni ukrepi pomenili državno pomoč, morajo biti financirani iz državnih sredstev, odločitev o dodelitvi ukrepa pa mora biti pripisljiva državi.

(99) Pojem državne pomoči se uporablja za vsako prednost, ki jo iz državnih sredstev dodeli država sama ali kateri koli posredniški organ, ki deluje v skladu s pooblastili ([23]). Sredstva lokalnih organov so za uporabo člena 107 PDEU državna sredstva ([24]).

(100) V obravnavanem primeru so vložke delničarjev določili in zagotovili lastniki družbe VFAB, tj. mesto Västerås, in za nekatere ukrepe SCAA prek hčerinske družbe LFV Holding.

(101) Kar zadeva mesto Västerås, je vložke delničarjev določil izvoljeni mestni svet („kommunfullmäktige“), plačani pa so bili neposredno iz mestnega proračuna.

(102) Komisija v zvezi z družbo LFV Holding ugotavlja, da je bila v celoti v lasti SCAA, ki je javni organ. Družba LFV Holding v skladu s svojimi notranjimi predpisi brez dovoljenja švedske vlade ne more ustanoviti novih hčerinskih družb ali prevzeti delnic. Poslanci švedskega parlamenta imajo pravico do udeležbe na sestankih upravnega odbora.

([22]) Letalske smernice iz leta 2014, točka 22(8).
([23]) Zadeva C-482/99, Francija proti Komisiji (sodba Stardust Marine), Recueil 2002, str. I-4397.
([24]) Združeni zadevi T-267/08 in T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, ZOdl. 2011, str. I-1999, točka 108.

(103) Komisija, ki ugotavlja, da niti Švedska niti katera koli tretja stran nista izpodbijali predhodnih ugotovitev sklepa o začetku postopka v zvezi s tem, zato meni, da se ukrep 1 financira iz državnih sredstev in se lahko pripiše državi.

7.1.1.3 *Gospodarska prednost*

Domnevna storitev splošnega gospodarskega pomena

(104) Družba VFAB trdi, da bi zagotavljanje letaliških storitev šolam letenja in letalskim klubom iz uvodne izjave 90 vsekakor pomenilo storitve splošnega gospodarskega pomena (v nadaljnjem besedilu: SSGP) in da javna podpora, dodeljena družbi VFAB, ne bi pomenila državne pomoči, saj bi bila nadomestilo za izgube, ki se lahko pripišejo izključno izvajanju navedenih SSGP.

(105) Javni organi lahko dejansko opredelijo nekatere gospodarske dejavnosti, ki jih izvajajo letališča ali letalski prevozniki kot SSGP v smislu člena 106(2) PDEU, in zagotovijo nadomestilo za take storitve.

(106) V skladu s sodbo v zadevi Altmark ([25]) nadomestilo za zagotavljanje SSGP ne pomeni selektivne prednosti v smislu člena 107(1) PDEU, če so izpolnjeni naslednji štirje pogoji:

(a) upravičenec do mehanizma državnega financiranja za SSGP mora biti uradno pooblaščen za opravljanje SSGP, te obveznosti pa morajo biti jasno opredeljene;

(b) merila za izračun nadomestila morajo biti določena vnaprej ter objektivno in pregledno;

(c) nadomestilo ne sme presegati tistega, kar je potrebno za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali z izpolnjevanjem obveznosti SSGP, ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti;

(d) če upravičenec ni izbran s postopkom oddaje javnega naročila, ki omogoča najmanjše stroške zagotavljanja storitve skupnosti, se mora raven odobrenega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička.

(107) Pogoji iz sodbe Altmark so kumulativni, kar pomeni, da morajo biti izpolnjeni vsi štirje pogoji, da se javna podpora ne šteje za državno pomoč na tej podlagi.

(108) Komisija v sedanjem primeru ugotavlja, da Švedska in družba VFAB nista predložili dokazov, da so bile domnevne obveznosti javne službe dejansko in jasno opredeljene ter formalno zaupane družbi VFAB. Družba VFAB v zvezi s tem dejansko navaja le svoje notranje predpise, v katerih je poslanstvo podjetja na začetku opisano kot „izpolnjevanje potrebe regije po zračnem prevozu“ ([26]) [„tillgodose regionens behov av flygtransporter“], pozneje pa kot „izvajanje storitev civilnega letalstva na letališču Västerås“ ([27]) [„betjäna den civila luftfarten vid Västerås Flygplats“]. Nobena od teh opredelitev ne navaja treh domnevnih obveznosti javnih storitev, poleg tega jih nikakor ni mogoče šteti za jasne in dejanske obveznosti SSGP (zdi se, da gre bolj za splošni opis cilja podjetja). Zgolj iz tega razloga za javno podporo družbi VFAB ni mogoče šteti, da ne spada v področje uporabe pravil o državni pomoči v skladu s sodno prakso v sodbi Altmark.

(109) Komisija poleg tega ugotavlja, da dozdevno nista bili izpolnjeni še najmanj dve drugi merili iz sodbe Altmark: ni dokazov o predhodni opredelitvi nadomestila (so pa dokazi o naknadnem nadomestilu za nepredvidene izgube), poleg tega družba VFAB ni bila izbrana na javnem razpisu, prav tako ni dokazov, da je domnevno nadomestilo temeljilo na analizi stroškov dobro vodenega podjetja (celo nasprotno, saj se je raven podpore določila zgolj zaradi potrebe, da se nadomestijo večletne nenehne izgube).

(110) Trditev družbe VFAB, da javna podpora družbi VFAB ne spada v področje uporabe pravil o državni pomoči, ker naj bi bila nadomestilo za izpolnjevanje obveznosti javne službe, se torej ni mogla sprejeti.

([25]) Zadeva C-280/00, Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (t. i. sodba Altmark), Recueil 2003, str. I-7747, glej točke 86 do 93.
([26]) Iz notranjih predpisov, ki so se uporabljali med 28. decembrom 2000 in 28. januarjem 2007.
([27]) Iz notranjih predpisov, ki so se uporabljali od 23. januarja 2007.

Načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu

(111) Prednost v smislu člena 107(1) PDEU je katera koli gospodarska korist, ki je podjetje ne bi pridobilo pod običajnimi tržnimi pogoji, tj. v odsotnosti posredovanja države. Pomemben je le učinek ukrepa na podjetje, ne pa vzrok ali cilj posredovanja države. Za prednost gre takrat, kadar se finančni položaj podjetja izboljša zaradi posredovanja države.

(112) Komisija nadalje opozarja, da „kapitala, ki ga da država neposredno ali posredno na razpolago podjetju, v okoliščinah, ki ustrezajo običajnim tržnim razmeram, ni mogoče šteti za državno pomoč". Da bi v sedanjem primeru Komisija ugotovila, ali vložki delničarjev za družbo VFAB pomenijo prednost, ki je ta ne bi prejela pod običajnimi tržnimi pogoji, mora primerjati ravnanje javnih organov, ki zagotavljajo kapitalske injekcije, z ravnanjem udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih dolgoročnega donosa.

(113) Ocena ne sme upoštevati nobenih pozitivnih učinkov na gospodarstvo regije, v kateri je letališče, saj je Sodišče pojasnilo, da je ustrezno vprašanje za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, ali „bi se v podobnih okoliščinah zasebni investitor na podlagi predvidljivih možnosti donosa, ne glede na vse dejavnike socialne narave oziroma regionalno ali sektorsko politiko, odločil za tak prispevek".

(114) V sodbi Stardust Marine je Sodišče navedlo, da je „[…] za preveritev vprašanja, ali je država ravnala kot preudaren vlagatelj, ki deluje pod pogoji tržnega gospodarstva, potrebna umestitev v obdobje, v katerem so bili sprejeti ukrepi finančne podpore, da se oceni gospodarska racionalnost ravnanja države in s tem prepreči kakršna koli ocena na podlagi poznejših razmer". Poleg tega je Sodišče v zadevi EDF razsodilo, da „[…] gospodarske ocene, izvedene po dodelitvi take prednosti, naknadna ugotovitev dejanskega donosa naložbe, ki jo izvede zadevna država članica, ali naknadne utemeljitve dejansko uporabljenega postopka ne morejo zadostovati za dokaz, da je ta država članica predhodno ali sočasno s to dodelitvijo tako odločitev sprejela kot delničarka" ([28]).

(115) Da bi se lahko uporabilo načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu, je Komisija morala upoštevati čas, ko so se sprejeli posamezni sklepi o zagotavljanju javnih sredstev družbi VFAB. Komisija mora svojo oceno utemeljiti tudi na informacijah in predpostavkah, ki so bile na voljo ustreznim lokalnim organom v času, ko se je sprejel sklep v zvezi s finančnimi ureditvami zadevnih infrastrukturnih ukrepov.

(116) Komisija je v sklepu o začetku postopka navedla svojo predhodno analizo glede tega, zakaj vložki delničarjev za družbo VFAB pomenijo prednost za družbo in zlasti zakaj načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu ne bi bilo izpolnjeno.

(117) Komisija je najprej ugotovila, da je družba VFAB več kot 10 let ustvarjala znatne izgube. Dejansko je družba VFAB že v času prvega vložka delničarjev leta 2003 že najmanj (v skladu z informacijami, ki jih je imela Komisija) pet let ustvarjala nenehne izgube. Te izgube so bile stalne v celotnem obdobju, ki ga je zajela preiskava, tako da je bila družba VFAB v času posameznih vložkov delničarjev še vedno v izgubi. Komisija v takih okoliščinah meni, da je zelo malo verjetno, da bo zasebni vlagatelj za pokritje takih izgub pripravljen prispevati kapitalske injekcije v skupni višini 194 milijonov SEK (približno 21,4 milijona EUR). Ker je bila družba VFAB v celoti v lasti države v celotnem zadevnem obdobju, ni zasebnih lastnikov, s katerimi bi se lahko naredila primerjava. Skladnost z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu bi se v takih okoliščinah pokazala le na podlagi velikih možnosti dolgoročne dobičkonosnosti družbe VFAB.

(118) Švedski organi so pred sklepom o začetku postopka trdili, da so vložki delničarjev temeljili na finančni analizi, ki je bila podobni tistim, ki jih je opravil zasebni lastnik letališča Skavsta (glej točko 52 sklepa o začetku postopka). Vendar kot je bilo že ugotovljeno v sklepu o začetku postopka, Švedska ni predložila konkretnih informacij o tem, da bi lastniki letališča Skavsta zagotovili kapital v podobnih okoliščinah, v katerih se je znašlo letališče Västerås, in da primerljivost ni bila mogoča tudi zato, ker so bile stopnje pogostosti potniškega prometa na letališču Skavsta desetkrat višje od tistih na letališču Västerås. V zvezi s tem med formalno preiskavo ni bilo dodatnih dokazov.

([28]) Zadeva C-124/10 P, Komisija proti Electricité de France (EDF), še neobjavljeno, točka 84.

(119) Švedski organi so pred sklepom o začetku postopka predložili zelo omejene dokaze, ki naj bi pokazali, da sta mesto Västerås in družba LFV Holding delovali kot običajna vlagatelja v tržnem gospodarstvu, ko sta prispevala kapital. Kot je bilo ugotovljeno v sklepu o začetku postopka, obstajajo dokazi, da je SCAA izvedel nekakšno tržno analizo, preden je pridobil delnice družbe VFAB leta 2000. Po napovedih, zaradi katerih se je izvedel nakup, bi se moralo število potnikov na letališču Västerås povečati s 120 000 leta 1999 na 600 000 v osmih letih, kar bi povzročilo trajnostno dobičkonosnost v višini 7–10 milijonov SEK na leto. Po ocenah bi družba VFAB dosegla prag dobička leta 2003, in sicer s pogostostjo potniškega prometa v višini 400 000.

(120) Vendar so se ta predvidevanja po navedbah v sklepu o začetku postopka zdela zelo optimistična glede na predhodno poslovanje letališča Västerås, pri čemer se niso predložili nadaljnji dokazi v podporo tem predvidevanjem (kot je opisano v zgornji preglednici 1, se je pogostost potniškega prometa dejansko zmanjšala, namesto petkratno povečala). Družba LFV Holding AB je do konca leta 2006 prodala svoj delež nazaj mestu Västerås za 1 SEK. V skladu z informacijami, ki so jih predložili švedski organi, je bil razlog ta, da SCAA ni bil pripravljen še naprej zagotavljati vložkov delničarjev za pokritje izgub družbi VFAB.

(121) Komisija nadalje ugotavlja, da so bili v skladu s pripombami družbe VFAB med preiskavo vložki delničarjev iz mesta Västerås in holdinga LFV namenjeni za „pokritje izgub, nastalih pri poslovanju družbe VFAB“ ([29]). Družba VFAB je trdila, da je bila večina tega poslovanja negospodarske narave, pri čemer meni, da je treba vprašanje, ali so vložki delničarjev v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, oceniti le v povezavi z donosom na podlagi sporazumov s komercialnimi letalskimi prevozniki, ki so po mnenju družbe VFAB edini del poslovanja letališča, ki je gospodarske narave. Ker so bili navedeni sporazumi mejno dobičkonosni, VFAB trdi, da so bili vložki delničarjev v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(122) Švedska teh pripomb ni izpodbijala.

(123) Komisija najprej zaradi že navedenih razlogov ne sprejema trditve družbe VFAB, da bi bile dejavnosti upravljavcev letališč v veliki meri negospodarske narave in da bi se skladnost vložkov delničarjev morala oceniti le v povezavi z donosom na podlagi sporazumov družbe VFAB s komercialnimi letalskimi prevozniki. Družba VFAB je podjetje in z vidika delničarjev bi bilo treba skladnost z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu oceniti ob upoštevanju finančnega rezultata družbe VFAB kot celote. Družba VFAB ni predložila utemeljenega podatka, s katerim bi se lahko ločili njena gospodarska in negospodarska dejavnost.

(124) Kar zadeva možnost, da bi rezultati poslovanja družbe VFAB zagotovili donos na podlagi vložkov delničarjev, ki bi bil sprejemljiv za zasebnega upravljavca, Komisija ugotavlja, da niti Švedska niti zainteresirane strani med preiskavo niso predložile informacij, s katerimi bi spremenile predhodne ugotovitve Komisije, da vložki delničarjev niso bili skladni z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(125) Dejansko ni bilo predloženih dokazov v podporo zelo omejenim dokazom, ki so se predložili pred začetkom postopka in ki bi pokazali, da so se vložki delničarjev kljub močnim dokazom *prima facie* o nasprotnem (kot je povzeto v uvodnih izjavah 119 do 121) zagotovili na podlagi razumnih domnev o donosu, ki bi bil sprejemljiv za udeleženca v tržnem gospodarstvu v podobnih okoliščinah.

(126) Komisija ugotavlja nasprotno, in sicer da so njeni predhodni sklepi podkrepljeni z izjavami same družbe VFAB (glej uvodno izjavo 121), ki jih Švedska ni izpodbijala, da vložki delničarjev niso bili namenjeni pridobitvi donosa, ki bi bil sprejemljiv za udeleženca v tržnem gospodarstvu, temveč za pokritje stalnih izgub, nastalih pri poslovanju družbe VFAB. Takšno stalno pokrivanje izgub brez kakršnih koli jasnih in verodostojnih možnosti izboljšanja poslovanja družbe, kar bi vodilo do sprejemljivega donosa, ne bi bilo sprejemljivo z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(127) Švedska ni predložila informacij v zvezi z dvomi v sklepih o začetku postopka zlasti glede domnevnih zelo optimističnih napovedi pred prvimi vložki delničarjev, niti ni predložila dokazov, da so naknadni vložki temeljili na kakršni koli obliki ocene prihodnjih donosov in niso bili namenjeni zgolj pokritju izgub.

([29]) Pripombe družbe VFAB z dne 16. julija 2012, oddelek 3.3.

Zaključek

(128) Komisija ob upoštevanju navedenega meni, da udeleženec v tržnem gospodarstvu ne bi zagotovil vložkov delničarjev. Dokazi, ki so jih predložile države članice, ne kažejo na to, da bi bila izvedena ocena, ki je sprejemljiva za udeleženca v tržnem gospodarstvu, ko so se izvedli navedeni vložki, temveč da so bili vložki delničarjev namenjeni stalnemu pokrivanju izgub družbe VFAB ne glede na poslovanje družbe. Zato vložki delničarjev zagotavljajo gospodarsko prednost družbi VFAB, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobila.

7.1.1.4 *Selektivnost*

(129) Ukrep državne pomoči spada v področje uporabe člena 107(1) PDEU, če daje prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“. Zato med državne pomoči spadajo le tisti ukrepi, ki podjetjem zagotavljajo selektivno prednost.

(130) V sedanjem primeru vložki delničarjev koristijo le družbi VFAB, pri čemer je jasno, da so selektivni v smislu člena 107(1) PDEU.

7.1.1.5 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino*

(131) Če pomoč, ki jo odobri država članica, krepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo na notranjem trgu, je treba ta podjetja obravnavati kot podjetja, na katera vpliva navedena pomoč ([30]). Gospodarska prednost, ki so jo vložki delničarjev dodelili družbi VFAB, je slednji zagotovila okrepljen gospodarski položaj, saj je upravljavec letališča lahko nadaljeval s poslovanjem, ne da bi kril vse nastale stroške.

(132) Kot je bilo že pojasnjeno, je upravljanje letališča gospodarska dejavnost. Konkurenca je na eni strani med letališči, da privabijo letalske prevoznike in ustrezen zračni promet (potniški in tovorni), ter na drugi strani med upravljavci letališča, ki si lahko medsebojno konkurirajo, da bi se jim zaupalo upravljanje danega letališča. Poleg tega, še zlasti v zvezi z nizkocenovnimi prevozniki in upravljavci čarterskih letov, si lahko letališča, ki niso v istem ciljnem območju in so celo v različnih državah članicah, medsebojno konkurirajo, da bi privabila navedene letalske prevoznike.

(133) Kot je navedeno v točki 40 letalskih smernic iz leta 2005 in ponovno poudarjeno v točki 45 letalskih smernic iz leta 2014, iz področja uporabe člena 107(1) PDEU ni mogoče izključiti niti majhnih letališč. Poleg tega je v točki 45 letalskih smernic iz leta 2014 izrecno navedeno, da „sorazmerna majhnost podjetja, ki prejme javno financiranje, ne izključi a priori možnosti, da bi bila trgovina med državami članicami prizadeta“.

(134) Storitve letališča Västerås je v obdobju, zajetem v formalni preiskavi, uporabilo med 113 626 in 242 376 potnikov na leto, trenutno pa ga uporablja približno 273 000 potnikov na leto (podatki za leto 2013). Znaten del letalskega prometa izvira iz drugih držav članic, pri čemer se izvajajo mednarodni leti z letališča Västerås v namembne kraje, kot so London-Stansted, Alicante in Malaga. Ugotovljeno je torej bilo, da družba VFAB posluje na trgu, ki je odprt za konkurenco na evropski ravni.

(135) Ob upoštevanju teh dejstev je za javno financiranje družbe VFAB treba šteti, da izkrivlja ali bi lahko izkrivljalo konkurenco in ima zato vsaj morebitni vpliv na trgovino.

7.1.1.6 *Zaključek*

(136) Ob upoštevanju navedenih premislekov Komisija ugotavlja, da javno financiranje, dodeljeno družbi VFAB v obliki vložkov delničarjev med letoma 2003 in 2010 (ukrep 1), pomeni državno pomoč v smislu člena 107 PDEU.

7.1.1.7 *Zakonitost pomoči*

(137) Država članica mora v skladu s členom 108(3) PDEU priglasiti vse načrte za dodelitev ali spremembo pomoči, pri čemer predlaganih ukrepov ne sme izvajati, dokler v postopku priglasitve ni sprejet dokončen sklep.

([30]) Zadeva T-214/95, Het Vlaamse Gewest proti Komisiji, Recueil 1998, str. II-717.

(138) Ker so bila sredstva že na voljo družbi VFAB, Komisija meni, da Švedska ni upoštevala prepovedi iz člena 108(3) PDEU.

7.1.2 **Združljivost**

7.1.2.1 *Uporaba letalskih smernic iz leta 2014 in letalskih smernic iz leta 2005*

(139) Člen 107(3) PDEU določa nekatere izjeme k splošnemu pravilu iz člena 107(1) PDEU o nezdružljivosti državne pomoči z notranjim trgom. Zadevno pomoč je mogoče oceniti na podlagi člena 107(3)(c) PDEU, ki navaja, da se „pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi“ lahko šteje za združljivo z notranjim trgom.

(140) V zvezi s tem letalske smernice iz leta 2014 predstavljajo okvir za oceno, ali se lahko pomoč letališčem opredeli kot združljiva v skladu s členom 107(3)(c) PDEU.

(141) Letalske smernice iz leta 2014 navajajo, da bo Komisija, če je bila nezakonita pomoč dodeljena pred 4. aprilom 2014, uporabila pravila o združljivosti, ki so veljala v času dodelitve nezakonite pomoči za naložbe.

(142) V skladu z letalskimi smernicami iz leta 2014 Komisija meni, da se za nerešene zadeve glede nezakonite pomoči letališčem za tekoče poslovanje, ki se je dodelila pred 4. aprilom 2014, ne smejo uporabiti določbe njenega obvestila o določitvi veljavnih pravil za oceno nezakonite državne pomoči. Komisija bo načela v teh smernicah namreč uporabila za vse zadeve o pomoči letališčem za tekoče poslovanje (nerešene prijave in nezakonita nepriglašena pomoč), tudi če je bila pomoč dodeljena pred 4. aprilom 2014 in začetkom prehodnega obdobja.

(143) Komisija je že v uvodnih izjavah 136 do 138 ugotovila, da vložki delničarjev pomenijo nezakonito državno pomoč, dodeljeno pred 4. aprilom 2014.

7.1.2.2 *Razlikovanje med pomočjo za naložbe in pomočjo za tekoče poslovanje*

(144) Komisija mora ob upoštevanju navedenih določb letalskih smernic iz leta 2014 ugotoviti, ali zadevni ukrep pomeni nezakonito pomoč za naložbe ali za tekoče poslovanje.

(145) V skladu s točko 25(18) letalskih smernic iz leta 2014 je pomoč za naložbe opredeljena kot „pomoč za financiranje osnovnih sredstev, zlasti za pokritje vrzeli v financiranju stroškov investicijskega vzdrževanja“. Poleg tega se v skladu s točko 25(21) zadevnih smernic pomoč za tekoče poslovanje lahko nanaša na bodisi vnaprejšnje plačilo (to pomeni, da vnaprej pokrije stroške za naložbe) bodisi pomoč, izplačano v obliki periodičnih obrokov (za pokritje stroškov investicijskega vzdrževanja v smislu letne amortizacije in stroškov financiranja).

(146) Pomoč za tekoče poslovanje se po drugi strani nanaša na pokrivanje vseh ali delnih stroškov poslovanja, opredeljenih kot osnovni stroški za zagotavljanje letaliških storitev, „vključno s stroškovnimi kategorijami, kot so stroški za zaposlene, pogodbene storitve, komunikacije, odpadke, energijo, vzdrževanje, najem in upravljanje itd., vendar ne vključujejo stroškov investicijskega vzdrževanja, podpore za trženje ali vseh drugih spodbud, ki jih letalskim prevoznikom dodeli letališče, ter stroškov, ki spadajo na področje javne politike“.

(147) Ob upoštevanju navedenih opredelitev se lahko šteje, da vložki delničarjev, ki so se uporabili za stalno pokrivanje izgub iz poslovanja družbe VFAB, pomenijo pomoč za tekoče poslovanje v korist družbe VFAB.

7.1.2.3 *Združljivost pomoči za tekoče poslovanje v skladu z letalskimi smernicami iz leta 2014*

(148) Oddelek 5.1 letalskih smernic iz leta 2014 navaja merila, ki jih bo uporabila Komisija pri ocenjevanju združljivosti pomoči za tekoče poslovanje z notranjim trgom v skladu s členom 107(3)(c) PDEU. Zlasti v skladu s točko 172 letalskih smernic iz leta 2014 bo Komisija navedena merila uporabila za vse zadeve o pomoči za tekoče poslovanje, vključno z nerešenimi prijavami in nezakonito nepriglašeno pomočjo.

(149) V skladu s točko 137 letalskih smernic iz leta 2014 se nezakonita pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena pred začetkom prehodnega obdobja (vključno s pomočjo, izplačano pred 4. aprilom 2014), lahko razglasi za združljivo v celotnem znesku nepokritih stroškov poslovanja, če so izpolnjeni pogoji

(150) Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa (točki 113 in 114 letalskih smernic iz leta 2014). Ta pogoj je med drugim izpolnjen, če pomoč poveča mobilnost državljanov EU in povezljivost regij z določitvijo točk dostopa do poletov znotraj Unije ali spodbuja regionalni razvoj. Kljub temu pa podvajanje nedobičkonosnih letališč ne prispeva k cilju skupnega interesa.

(151) Potreba po posredovanju države (točke 116 do 118 letalskih smernic iz leta 2014). Državna pomoč mora biti usmerjena v primere, ko taka pomoč lahko zagotovi pomembne izboljšave, ki jih trg sam ne more doseči. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da se manjša letališča pri razvijanju svojih storitev in privabljanju zasebnega financiranja pogosto spoprijemajo z manj ugodnimi pogoji kot velika letališča v Uniji. Zato imajo lahko manjša letališča pod sedanjimi tržnimi pogoji težave z zagotavljanjem finančnih sredstev za svoje delovanje brez javnega financiranja.

(152) Komisija na podlagi sedanjih tržnih pogojev meni, da:

— letališča z največ 200 000 potniki na leto morda ne bodo zmožna v veliki meri pokriti svojih stroškov poslovanja,

— letališča z letnim potniškim prometom med 200 000 in 700 000 potniki na leto morda ne bodo zmožna pokriti znatnega deleža svojih stroškov poslovanja,

— letališča z letnim potniškim prometom med 700 000 in 1 milijonom potnikov bi na splošno morala biti zmožna pokriti večji delež svojih stroškov poslovanja,

— letališča z letnim potniškim prometom med 1 in 3 milijoni potnikov bi v povprečju morala biti zmožna pokriti večino svojih stroškov poslovanja.

(153) Ustreznost državne pomoči kot instrumenta politike (točka 120 letalskih smernic). Države članice morajo prikazati, da je pomoč ustrezna za doseganje nameravanega cilja ali reševanje težav, ki se nameravajo obravnavati s to pomočjo. Ukrep pomoči se ne šteje za združljivega z notranjim trgom, če je enak cilj mogoče doseči z drugimi, manj izkrivljajočimi instrumenti politik ali instrumenti pomoči.

(154) Obstoj spodbujevalnega učinka (točka 124 letalskih smernic iz leta 2014). Pomoč za tekoče poslovanje ima spodbujevalni učinek, če bi se ob njeni odsotnosti in ob upoštevanju možnega obstoja pomoči za naložbe ter ravni prometa raven gospodarske dejavnosti zadevnega letališča verjetno znatno zmanjšala.

(155) Sorazmernost zneska pomoči, tj. pomoč, omejena na najmanjšo potrebno (točka 125 letalskih smernic iz leta 2014). Da bi bila pomoč za tekoče poslovanje sorazmerna, mora biti omejena na najmanjšo potrebno, da se dejavnost z dodeljeno pomočjo izvede.

(156) Izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino (točka 131 letalskih smernic). Komisija bo pri ocenjevanju združljivosti pomoči za tekoče poslovanje upoštevala izkrivljanje konkurence in učinke na trgovino. Kadar je letališče v istem ciljnem območju kot drugo letališče z neizkoriščeno zmogljivostjo, mora poslovni načrt na podlagi preudarnih napovedi glede potniškega in tovornega prometa opredeliti verjetni učinek na promet drugih letališč v tem ciljnem območju.

7.1.2.4 *Ocena združljivosti ukrepa 1*

Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa

(157) Pomoč družbi VFAB za tekoče poslovanje je letališču omogočila nadaljnje delovanje in ohranitev rednih zračnih povezav na državni in mednarodni ravni.

(158) Västerås je po številu prebivalcev peto največje mesto na Švedskem. Leži na gosto naseljenem in gospodarsko uspešnem območju osrednje Švedske. Že leta 1999 je 450 000 prebivalcev, tj. okrog 5,5 % celotnega prebivalstva države, živelo na območju, ki je od letališča oddaljeno 45 minut. Znotraj ciljnega območja letališča, ki ga označuje potovalni čas ene ure, je živel 1 milijon prebivalcev. Po ocenah švedskih organov za zračni promet leta 2000 je bilo okrog 59 % potnikov, ki so potovali z letališč v osrednji švedski regiji (Mälardalsregionen), prebivalcev omenjenega območja.

(159) Vendar so najbližja letališča oddaljena več kot 100 kilometrov ali več kot eno uro (z izjemo letališča Bromma, ki je oddaljeno 59 minut vožnje z avtomobilom). Letališče je ponujalo lete tako na domači ravni (vsaj do leta 2006) in v namembne kraje znotraj EU (npr. v Oslo, Kopenhagen, London) in s tem prispevalo k povečanju mobilnosti državljanov EU in večji dostopnosti z vzpostavitvijo točk za dostop za polete znotraj Unije na osrednji lokaciji gosto poseljene regije. Te točke za dostop so dopolnjevale ponudbo drugih letališč na obrobjih ciljnega območja (Bromma in Arlanda), saj je zagotavljalo letalske povezave znotraj območja dnevnih migracij, in sicer predvsem na poslovnem modelu (nizkocenovni prevozniki), ki je drugačen od modela, ki sta ga izvajali letališči Bromma in Arlanda. Komisija ugotavlja tudi, da je letališče Västerås po ocenah mesta Västerås neposredno in posredno prispevalo k ohranitvi pribl. 180 delovnih mest v mestu Västerås.

(160) Komisija ugotavlja, da je bila pomoč za tekoče poslovanje namenjena izboljšanju dostopnosti med območjem Västerås in drugimi deli Švedske ter EU in je pripomogla k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa.

Potreba po posredovanju države

(161) Kot je navedeno v točki 118 letalskih smernic iz leta 2014, Komisija meni, da se bo pod sedanjimi tržnimi pogoji potreba po javnem financiranju stroškov poslovanja zaradi visokih fiksnih stroškov razlikovala glede na velikost letališča in bo običajno sorazmerno višja za manjša letališča. Komisija meni, da je pod sedanjimi tržnimi pogoji sorazmerno finančno sposobnost preživetja letališč mogoče opredeliti glede na velikost. Zato po mnenju Komisije letališča z največ 200 000 potniki na leto morda ne bodo zmožna v veliki meri pokriti svojih stroškov poslovanja in da letališča z letnim potniškim prometom med 200 000 in 700 000 potniki na leto morda ne bodo zmožna pokriti znatnega deleža svojih stroškov poslovanja.

(162) Kot je bilo opisano v uvodni izjavi 20, družba VFAB ni bila zmožna pokriti svojih stroškov poslovanja vsaj od leta 1999 in v celotnem obdobju, ki se je ocenjevalo.

(163) Komisija ugotavlja, da je število potnikov v obdobju, ki ga je zajela preiskava, znašalo manj kot 200 000 na leto, razen leta 2004 (242 376 potnikov) in 2005 (221 422 potnikov), ko je ostalo nižje od 300 000.

(164) Komisija ugotavlja, da družba VFAB ni bila zmožna v veliki ali vsaj znatni meri pokriti svojih stroškov poslovanja in da je zato obstajala potreba po posredovanju države.

Ustreznost ukrepa pomoči

(165) V sedanjem primeru je bila dejavnost na letališču Västerås ogrožena, ker letališče ni bilo zmožno pokriti svojih stroškov poslovanja.

(166) Komisija glede na naravo te težave meni, da noben drug ukrep politike letališču ne bi omogočil nadaljevanja poslovanja. Pomoč za tekoče poslovanje je bila omejena na višino nepokritih izgub iz poslovanja in na najmanjšo potrebno, saj je nadomestila le dejanske izgube. Nadomestilo izgub je torej omejeno na najmanjše potrebno in ne zagotavlja dobička.

(167) Ob upoštevanju navedenega Komisija meni, da je bil ukrep primeren za doseganje želenega cilja skupnega interesa.

Spodbujevalni učinek

(168) Pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena v preteklosti, je bila namenjena za ohranitev poslovanja letališča. Brez pomoči bi se letališče moralo zapreti in ne bi moglo prispevati k lokalni dostopnosti. Znesek pomoči je bil omejen na višino dejanskih izgub iz poslovanja, saj je nadomestil le nepokrite izgube iz poslovanja.

(169) Glede na to Komisija meni, da je imel ukrep pomoči spodbujevalni učinek.

Sorazmernost pomoči (pomoč, omejena na najmanjšo potrebno)

(170) Pomoč za tekoče poslovanje mora biti omejena na najmanjšo potrebno, da se dejavnost z dodeljeno pomočjo izvede.

(171) V sedanjem primeru znesek pomoči ni nikoli presegel višine nepokritih izgub iz poslovanja. Zato Komisija meni, da je bila pomoč za tekoče poslovanje sorazmerna in omejena na najmanjšo potrebno, da se dejavnost z dodeljeno pomočjo izvede.

Izogibanje neprimernim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino

(172) Komisija ugotavlja, da le eno letališče znotraj ciljnega območja letališča Västerås ustreza opredelitvi iz točke 25(12) letalskih smernic iz leta 2014. Poleg tega je letališče Arlanda čisto zraven ciljnega območja.

(173) Vendar v zvezi z letališčem Bromma Komisija najprej ugotavlja, da je na ekstremni razdalji ciljnega območja letališča Västerås (59 minut vožnje z avtomobilom), kar bi verjetno zmanjšalo možnost za negativne učinke pomoči.

(174) Poleg tega Komisija ugotavlja, da so bili poslovni modeli letališča Västerås in Bromma precej različni. Västerås se je v obdobju, zajetem v preiskavi, jasno osredotočilo na nizkocenovne prevoznike, pri čemer je razvilo odnos z družbo Ryanair, zato so se postopno ukinili domači leti. Profil letališča Bromma je bil za razliko osredotočenost na domače lete za osrednje območje Stockholma v kombinaciji z nekaterimi mednarodnimi namembnimi kraji (npr. Bruselj, Helsinki) s tradicionalnimi letalskimi prevozniki, letališče Bromma (izmerjeno glede na število potnikov) pa se je v obdobju, zajetem v preiskavi, močno razvilo, pri čemer se je število potnikov z 981 256 leta 2000 povečalo na 2 037 382 leta 2010 ([31]). Poleg tega Komisija v zvezi z letališčem Arlanda ugotavlja, da je zunaj ciljnega območja letališča Västerås, kar zmanjšuje morebitne negativne učinke pomoči. V primeru letališča Bromma so takšni negativni učinki poleg tega vsekakor še manj verjetni zaradi dejstva, da je tudi letališče Arlanda imelo precej drugače poslovni model kot letališče Västerås. Letališče Arlanda, ki je glavno letališče v območju glavnega mesta, ponuja veliko število domačih in mednarodnih namembnih krajev, v katere letijo tradicionalni letalski prevozniki. Skromna raven prometa na letališču Västerås pomeni, da je zelo malo verjetno, da je učinek pomoči imel znaten vpliv na poslovanje letališča Arlanda, ki je največje švedsko letališče ([32]).

(175) Zato je zelo malo verjetno, da bi pomoč letališču Västerås vodila do potratnega podvajanja ali preusmeritve poslovanja z letališč Bromma ali Arlanda.

(176) Komisija ob upoštevanju navedenega meni, da so neprimerni negativni učinki na konkurenco in trgovino med državami članicami omejeni.

Zaključek

(177) Komisija ugotavlja, da je pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena družbi VFAB prek vložkov delničarjev med letoma 2003 in 2010 (ukrep 1), združljiva z notranjim trgom.

7.2 UKREP 2: DOMNEVNO ZNIŽANA NAJEMNINA, KI JO JE DRUŽBA VFAB PLAČALA DRUŽBI VÄSTERÅS FLYGFASTIGHETER AB ZA UPORABO LETALIŠKE INFRASTRUKTURE

(178) Komisija je v sklepu o začetku postopka ([33]) navedla, da obstajajo dokazi, da bi bila najemnina lahko nižja od tržne ravni. To je temeljilo zlasti na izjavi v zvezi s tem v notranjem dokumentu mesta Västerås. Komisija je nato švedske organe pozvala, naj predložijo pripombe o teh dokazih in tudi o ocenjeni tržni najemnini. Na podlagi razpoložljivih dokazov je Komisija kljub temu predhodno menila, da je najemnina za družbo VFAB pomenila prednost.

(179) Švedska in družba VFAB sta izpodbijali trditev, da je bila najemnina kadar koli med letoma 2003 in 2010 nižja od tržnih ravni. V odziv na zahtevo po pojasnitvah iz sklepa o začetku postopka sta trdili, da izjava v dokumentu, pripravljenem za mestni svet Västerås, ki ga navaja sklep o začetku postopka, in sicer da je najemnina nižja od tržnih ravni, ni utemeljena na kakršnih koli podatkih in konkretnih pojasnilih, temveč gre za nepodprto izjavo. Švedska in družba VFAB torej pripomb ne moreta utemeljiti. Trdita pa, da bi se morala vsaka ocena tržne najemnine izvesti ob upoštevanju dejstva, da se lastnina v skladu z ustreznimi predpisi načrtovanja lahko uporabi le za letališke dejavnosti, glede na zelo nizko dobičkonosnost dejavnosti pa se zdi, da je sedanja najemnina skladna s trgom. Poleg tega najemna pogodba določa, da se najemnina v primeru novih naložb prilagodi.

([31]) *Vir:* www.transportstyrelsen.se.
([32]) Za primerjavo: letališče Arlanda je leta 2000 imelo 18 263 926 potnikov (leta 2010 pa 16 948 127) (*vir:* www.transportstyrelsen.se).
([33]) Glej točki 62 in 62 sklepa o začetku postopka.

(180) Švedska in družba VFAB trdita, da družba VFAB najemnino določa prosto na podlagi zgolj komercialnih premislekov in da Komisija ni predložila dokazov, da bi se lahko sklep o določitvi najemnine za VFAB pripisal državi.

(181) Komisija v zvezi s tem upošteva argumente Švedske in VFAB, da nizka (dejansko negativna) dobičkonosnost letaliških dejavnosti v mestu Västerås vpliva na višino najemnine, ki se lahko zaračuna.

(182) V zvezi s tem nobena tretja stran ni imela pripomb. Formalna preiskava ni predložila informacij, na podlagi katerih bi bilo mogoče sklepati, da je najemnina, ki jo plača VFAB, nižja od tiste, ki bi jo v podobnih okoliščinah zaračunal zasebni najemodajalec. Izjava iz sklepa o začetku postopka torej ni bila dodatno utemeljena. Komisija v teh okoliščinah ugotavlja, da za predhodne dokaze o prednosti za družbo VFAB ni dokazov. Komisija ne more sklepati, da je bila državna pomoč dodeljena na podlagi neutemeljenih domnev.

(183) Zato Komisija ugotavlja, da ukrep 2, tj. najemnina, ki jo je družba VFAB plačala družbi Västerås Flygfastigheter AB za uporabo letališke infrastrukture, ne pomeni državne pomoči.

7.3 UKREP 3: OPERATIVNA POMOČ, DODELJENA DRUŽBI V OKVIRU LOKALNE LETALIŠKE SHEME V OBDOBJU 2001–2010

(184) Švedski organi so predložili pojasnila v zvezi s podporo države v okviru lokalne letališke sheme v obdobju, zajetem v preiskavi, tj. obdobju 2001–2010. Shema je bila spremenjena leta 2011 ([34]).

(185) Čeprav se je pravna podlaga za shemo v ustreznem obdobju nekoliko spreminjala, so temeljne značilnosti sheme ostale nespremenjene. Od leta 2007 je pravna podlaga za podporo uredba (2006:1577) o operativni podpori za nedržavna letališča. Leta 2005 je skupni proračun podpore znašal 103 milijonov SEK, zagotovil pa se je 22 letališčem na Švedskem. V obdobju, ko je država prek družbe LFH Holding imela v lasti 40 % delnic v družbi VFAB, se je operativna podpora ustrezno zmanjšala za 40 %.

(186) Cilj sheme je bil spodbuditi regionalni razvoj in medregionalno povezljivost na podlagi osrednje vladne odgovornosti za nacionalno prometno omrežje in zlasti infrastrukturo zračnega prometa.

(187) Do pomoči so bila upravičena vsa letališča z rednim zračnim prometom, ne glede na obliko lastništva (vendar bi bilo treba pri ocenjevanju potrebe po pomoči upoštevati cilje regionalnega razvoja, ki se merijo kot razdalja do treh velikih nacionalnih letališč). Vendar je letališče izgubilo pravico do pomoči takoj, ko se je njegov obseg prometa (običajno znaša 300 000 potnikov na leto) povečal za toliko, da je imelo dobre možnosti za dobičkonosnost. Od 1. januarja 2007 je bila upravičenost do pomoči še manjša, ko so bila iz sheme izključena letališča, s katerih je bilo do Stockholma mogoče pripotovati z javnim kopenskim prevozom v največ dveh urah.

(188) Kar zadeva intenzivnost pomoči, pomoč za posamezno letališče ni mogla preseči izgub iz poslovanja tega letališča. Švedska je poleg tega pojasnila, da bi v skladu s prvotnim namenom pomoč morala na splošno pokriti 75 % izgub iz poslovanja, vendar je v praksi povprečno redko presegla 50 %.

(189) Letališče Västerås je zadnjo pomoč v okviru sheme prejelo leta 2006.

7.3.1 **Obstoj pomoči**

(190) Švedska priznava, da shema pomeni državno pomoč. Komisija tako kot v sklepu o začetku postopka ugotavlja, da so merila iz člena 107 PDEU izpolnjena.

(191) Jasno je, da je shema financirana iz državnih sredstev, saj so se sredstva zanjo dodelila zlasti iz splošnega proračuna, v manjši meri pa tudi iz proračuna SCAA, ki je zakonsko določena osrednja državna agencija. Pomoč se tudi lahko pripiše državi, saj so shemo uspešno izvajali SCAA (v obdobju 1999–2005), organ za civilno letalstvo (v obdobju 2005–2010) in njegova upravna naslednica, švedska prometna uprava (od leta 2010). To so zakonsko določeni javni organi, ki jih ureja zakonodaja.

([34]) Ta sklep zajema zadevno shemo do leta 2010.

(192) Jasno je, da shema zagotavlja prednost svojim upravičencev, saj so slednji razbremenjeni izgub iz poslovanja, ki bi jih sicer morali pokriti med gospodarsko dejavnostjo. Pomoči, ki se dodeli v obliki nepovratnih sredstev, država ne dodeli, ker bi imela možnost donosa na svoja sredstva. Ta prednost je selektivna, saj jo prejmejo le letališča, ki niso v lasti centralne vlade in ki izpolnjujejo merilo upravičenosti. Prednost bi tudi lahko izkrivljala konkurenco in vplivala na trgovino med državami članicami, saj obstaja konkurenca med letališči znotraj Unije.

7.3.2 **Zakonitost pomoči**

(193) Država članica mora v skladu s členom 108(3) PDEU priglasiti vse načrte za dodelitev ali spremembo pomoči, pri čemer predlaganih ukrepov ne sme izvajati, dokler v postopku priglasitve ni sprejet dokončen sklep.

(194) Ker so bila sredstva dodeljena, Komisija meni, da Švedska ni upoštevala prepovedi iz člena 108(3) PDEU. Shema je torej nezakonita, saj ni bila priglašena Komisiji.

7.3.3 **Združljivost pomoči**

(195) Kot je bilo pojasnjeno v uvodnih izjavah 137 do 141, se določbe letalskih smernic iz leta 2014 uporabljajo za nerešene zadeve glede nezakonite pomoči letališčem za tekoče poslovanje, ki se je dodelila pred 4. aprilom 2014.

(196) Shema zajema pomoč za tekoče poslovanje v skladu z načeli navedenih smernic, saj je njen edini namen nadomestiti vrzel v financiranju poslovanja letališč, tj. primanjkljaj med prihodki letališč in njihovimi stroški iz poslovanja ([35]).

(197) Shema, zajeta v sedanji formalni preiskavi, je bila prav tako vzpostavljena pred 4. aprilom 2014.

(198) Komisija bo zato ocenila združljivost ukrepa 3 v skladu z združljivostjo določb letalskih smernic iz leta 2014 za pomoč za tekoče poslovanje, kot je natančno pojasnjeno v uvodnih izjavah 147 do 154.

7.3.3.1 *Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa*

(199) Cilj sheme je bil spodbuditi regionalni razvoj in medregionalno povezljivost na podlagi osrednje vladne odgovornosti za nacionalno prometno omrežje in zlasti infrastrukturo zračnega prometa.

(200) Shema je omejila tveganje podvajanja na minimum, saj se je ciljno usmerila na majhna letališča na območjih s slabo povezljivostjo. Poleg tega shema izrecno izključuje letališča, ki so v bližini največjih letališč v državi (Arlanda, Landvetter in Sturup).

(201) Velikost države, nizka gostota prebivalstva in pogosto težke vozne razmere prav tako zmanjšujejo tveganje za podvajanje v redkih primerih, ko sta dve letališči, ki prejemata pomoč, locirani bližje od okvirnih razdalj iz točke 136 letalskih smernic iz leta 2014. Komisija tako sklepa, da je shema prispevala k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa.

7.3.3.2 *Potreba po posredovanju države*.

(202) Kot je bilo že pojasnjeno, so letališča izgubila upravičenost do pomoči v okviru sheme, ko se je štelo, da imajo razumne možnosti za dosego dobičkonosnosti, ki so bile običajno pri približno 300 000 potnikih na leto. To je konservativen pristop, ki zagotavlja, da se pomoč dodeli le v primerih, ko je za zagotovitev delovanja letališča potrebno državno posredovanje.

(203) Komisija dejansko meni, da pod sedanjimi tržnimi pogoji letališča z največ 200 000 potniki na leto morda ne bodo zmožna v veliki meri pokriti svojih stroškov poslovanja in letališča z letnim potniškim prometom med 200 000 in 700 000 potniki morda ne bodo zmožna pokriti znatnega deleža svojih stroškov poslovanja.

(204) Komisija pri uporabi teh kategorij za letališča, zajeta v shemi, ugotavlja naslednje.

([35]) Opredeljeno v točki 21 navedenih smernic.

(205) Velika večina letališč, ki je imela ugodnosti iz ukrepa 3, je zelo majhnih. Od 29 letališč, ki so prejela pomoč v obdobju 1999–2007, jih je 24 imelo kvečjemu manj kot 200 000 potnikov na leto. Med njimi jih je 21 imelo manj kot 100 000 potnikov na leto, 16 pa manj kot 50 000.

(206) Le tri letališča (Kristianstad, Västerås in Växjö) so v zadevnem obdobju dosegla več kot 200 000 potnikov, vendar še vedno manj kot 300 000 (njihovo najmanjše število potnikov v zadevnem obdobju pa je bilo 62 639, 107 565 oziroma 154 755). Kot je bilo prikazano, letališče Västerås po letu 2006 ni prejelo pomoči v okviru ukrepa 3.

(207) Od preostalih dveh letališč je bilo v zadevnem obdobju največje letališče Skavsta (največje število potnikov 1 994 512, najmanjše število potnikov 240 233). Vendar to letališče ni več prejelo pomoči po letu 2004, ko je prvič preseglo 1 000 000 potnikov ([36]). Letališče Göteborg City Airport (največje število potnikov 743 892, najmanjše število potnikov 2 972) je pomoč prejelo le leta 2003 (304 095 potnikov) in 2004 (433 935 potnikov) ([37]).

(208) Komisija na podlagi tega meni, da je bila navedena pomoč v okviru lokalne letališke sheme dodeljena, kadar je bila potrebna za doseganje cilja skupnega interesa.

7.3.3.3 *Ustreznost (točka 120 letalskih smernic iz leta 2014)*

(209) Pomoč za tekoče poslovanje je ustrezen instrument za reševanje težav letališč, ki so zajeta v shemi, tj. njihove nezmožnosti za financiranje svojega poslovanja.

7.3.3.4 *Spodbujevalni učinek (točka 124 letalskih smernic iz leta 2014)*

(210) Kot je bilo že prikazano, je glede na raven prometa in merila za upravičenost sheme precej neverjetno, da letališča, zajeta v shemi, sama ne bi bila zmožna financirati svojih dejavnosti in tako ohraniti želeno raven dejavnosti brez pomoči. Shema torej ima spodbujevalni učinek.

7.3.3.5 *Sorazmernost (točka 125 letalskih smernic iz leta 2014)*

(211) Pomoč je bila omejena na najmanjšo potrebno, saj ni presegla vrzeli v financiranju poslovanja (in je na splošno redko presegla 75 % te vrzeli).

7.3.3.6 *Izogibanje neupravičenemu izkrivljanju konkurence (točka 131 letalskih smernic iz leta 2014)*

(212) Letališča, zajeta v ukrepu 3, so običajno majhna ali zelo majhna, nahajajo se na celotnem ozemlju države in imajo po celinskih evropskih standardih velika ciljna območja.

(213) Kot je bilo že prikazano, v načelih sheme ni bilo letališč, ki so blizu največjih letališč v državi (letališče Arlanda v Stockholmu, letališče Landvetter v Göteborgu in letališče Skurup v bližini mesta Malmö), s čimer so se zmanjšala morebitna prekrivanja.

(214) Čeprav so v majhnem številu primerov nekatera letališča, zajeta v shemi, lahko bližje od določene okvirne razdalje iz točke 136, Komisija opozarja, da so ta letališča zelo majhna in zato je izkrivljanje konkurence verjetno zelo omejeno.

7.3.4 **Zaključek**

(215) Komisija iz navedenih razlogov meni, da je bila pomoč, dodeljena v okviru lokalne letališke sheme v obdobju 2000–2010, združljiva z notranjim trgom v skladu s členom 107(3)(c) PDEU.

7.4 DOMNEVNA POMOČ DRUŽBAMA RYANAIR IN AMS

7.4.1 **Obstoj pomoči**

7.4.1.1 *Gospodarska dejavnost in pojem podjetja*

(216) Letalski prevozniki zagotavljajo storitve zračnega prevoza, s čimer izvajajo gospodarsko dejavnost, zato so podjetja v smislu člena 107(1) PDEU. V skladu s tem je treba proučiti, ali so sporazumi med letalskimi prevozniki in zadevnim letališčem, če so se lahko pripisali državi in so vključevali prenos državnih sredstev, letalskim prevoznikom dodelili gospodarsko prednost.

([36]) Letališče Skavsta je leta 2003 imelo 980 000 potnikov, leta 2004 pa 1 350 000. *Vir:* Spletna stran letališča Skavsta (http://www.skavsta.se/bulletin/3/kort-om-skavsta-passagerare.asp).

([37]) Število potnikov za leti 2003 in 2004 na http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Statistik_och_analys/pass2004.pdf.

7.4.1.2 *Državna sredstva in odgovornost države*

(217) Sodišče je v navedeni sodbi Stardust Marine odločilo, da sredstva podjetja, ustanovljenega na podlagi zasebnega prava, katerega delnice so v večinski javni lasti, pomenijo državna sredstva.

(218) V zvezi z odgovornostjo države je Sodišče v sodbi Stardust Marine tudi odločilo, da dejstvo, da je država ali državni subjekt edini ali večinski delničar podjetja, ne zadostuje za sklep, da se lahko prenos sredstev s strani navedenega podjetja pripiše njegovim javnim delničarjem. Po navedbi Sodišča tudi v primeru, da bi država lahko nadzorovala javno podjetje in imela prevladujoč vpliv na njegovo poslovanje, dejanskega izvajanja tega nadzora v določenem primeru ne bi bilo mogoče samodejno predvideti, saj lahko javno podjetje deluje bolj ali manj neodvisno glede na stopnjo avtonomnosti, ki mu jo prepusti država.

(219) Po navedbi Sodišča so kazalniki, na podlagi katerih je mogoče sklepati o odgovornosti, naslednji:

(a) dejstvo, da zadevni organ izpodbijane odločbe ne bi mogel sprejeti, ne da bi upošteval zahteve javnih organov;

(b) dejstvo, da je podjetje moralo upoštevati direktive, ki so jih izdali vladni organi;

(c) vključevanje javnega podjetja v strukturo javne uprave;

(d) narava dejavnosti javnega podjetja in njihovo izvajanje na trgu v običajnih razmerah konkurence z zasebnimi gospodarskimi subjekti;

(e) pravni status podjetja;

(f) intenzivnost vpliva javnih organov na upravljanje podjetja; in

(g) drugi kazalniki, ki v posameznem primeru kažejo na vpletenost javnih organov ali težko verjeten neobstoj vpletenosti pri sprejetju ukrepa, tudi ob upoštevanju razsežnosti ukrepa, njegove vsebine ali pogojev, ki jih vsebuje.

7.4.1.3 *Državna sredstva*

(220) Družba VFAB je bila v celotnem obdobju, zajetem v tem sklepu, v 100-odstotni lasti države, tj. v celoti v lasti mesta Västerås in ali v skupni lasti mesta Västerås in družbe LFV Holding, ki je hčerinska družba javnega organa SCAA. Predvideti je mogoče, da ima država kot edini delničar družbe VFAB in z imenovanjem članov upravnega odbora popoln vpliv na družbo VFAB in nadzor nad njenimi sredstvi. Vsaka prednost iz sredstev družbe VFAB se torej dodeli iz državnih sredstev.

7.4.1.4 *Pripisovanje odgovornosti*

(221) Komisija najprej ugotavlja, da je v skladu z notranjimi predpisi družbe VFAB namen podjetja izpolniti potrebe po zračnem prevozu v regiji v skladu z načeli javnega prava, ki se uporabljajo za dejavnosti lokalnih uprav. Splošni namen družbe se torej nanaša na cilje splošnega interesa, za katere si običajno prizadevajo javni organi, in posebne pravne določbe, ki se uporabljajo za lokalne uprave. Poleg tega je mesto Västerås (skupaj z družbo LFV Holding, kadar je ta delničar) tisto, ki imenuje člane odbora družbe VFAB ([38]).

(222) Poleg tega je sklep o pooblastitvi izvršnega direktorja družbe VFAB za sklenitev prvotnega sporazuma iz leta 2001 z družbo Ryanair sprejel odbor, sestavljen iz običajnih članov, ki jih je imenovalo mesto Västerås ([39]).

(223) Notranji predpisi nadalje določajo, da mora podjetje predložiti vse pomembne poslovne odločitve v pregled mestnemu svetu.

(224) Iz predloženih dokumentov med formalno preiskavo je razvidno, da je bilo mesto Västerås neposredno vpleteno v glavne poslovne odločitve. Dokazi kažejo, da je leta 2006, ko je potekel sporazum o pokritju stroškov z družbo LFV Holding, mestni svet razpravljal o prihodnji poslovni strategiji družbe VFAB in sprejel izrecno odločitev o

([38]) Glej npr. http://www.Västerås.se/politikdemokrati/stadensorganisation/bolag/Sidor/bolag.aspx.
([39]) Zapisnik sestanka sveta direktorjev družbe VFAB z dne 18. oktobra 2000.

poslovni strategiji, ki naj bi jo družba upoštevala v obdobju do leta 2011. Javni organ je bil tako neposredno vpleten v pripravo poslovne strategije upravljavca letališča, zato je treba šteti, da je bil vpleten v odločitve, ki jih je slednji sprejemal pri izvajanju navedene strategije.

(225) Na podlagi teh elementov se zdi, da je treba šteti, da je bila država vpletena v poslovne odločitve družbe VFAB, ki je podjetje, ki svoje tržne strategije ne more razvijati, ne da bi upoštevalo uradna in neuradna navodila javnega organa. Zato Komisija, ki ugotavlja, da Švedska ni izpodbijala pripisovanja odgovornosti, meni, da se poslovni sporazumi družbe VFAB z družbama Ryanair in AMS v okviru ukrepov 4 in 5 lahko pripišejo državi.

7.4.1.5 *Gospodarska prednost*

(226) Da se oceni, ali sporazum med letališčem v javni lasti in letalskim prevoznikom slednjemu zagotavlja gospodarsko prednost, je treba proučiti, ali je bil sporazum skladen z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu za sporazum med letališčem in letalskim prevoznikom je treba oceniti, ali bi na datum sklenitve sporazuma preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval, da bo ta sporazum privedel do večjega dobička, ki bi se sicer dosegel. Ta večji dobiček se meri z razliko med mejnimi prihodki, za katere se pričakuje, da jih bo ustvarila pogodba (tj. razliko med prihodki, ki bi se dosegli, če bi bila pogodba sklenjena, in prihodki, ki bi se dosegli brez pogodbe), in mejnimi stroški, ki bi nastali zaradi pogodbe (tj. razliko med stroški, ki bi nastali, če bi se pogodba sklenila, in stroški, ki bi nastali brez pogodbe), od dobljenih denarnih tokov pa se odšteje ustrezna diskontna mera. Pri ocenjevanju sporazumov med letališčem in letalskim prevoznikom bo Komisija upoštevala tudi, v kakšnem obsegu se lahko ocenjevani sporazumi štejejo za del izvajanja splošne strategije letališča, ki pričakovano vodi k donosnosti, vsaj z dolgoročnega vidika (točka 66 letalskih smernic iz leta 2014).

(227) V tej proučitvi je treba upoštevati vse ustrezne mejne prihodke in stroške, povezane s transakcijo. Različni elementi (popustov na letališke pristojbine, nepovratnih sredstev za trženje, drugih finančnih spodbud) se ne smejo ocenjevati ločeno. Kot je navedeno v sodbi Charleroi, „je pri uporabi načela zasebnega vlagatelja gospodarski posel treba presojati kot celoto, da bi preverili, ali sta državni subjekt in od njega odvisni subjekt, gledano skupaj, ravnala kot razumna udeleženca v tržnem gospodarstvu. Komisija je namreč pri presoji spornih ukrepov dolžna upoštevati vse upoštevne dejavnike in njihov kontekst […]".

(228) Pričakovani mejni prihodki morajo vključevati zlasti prihodke od letaliških pristojbin ob upoštevanju popustov ter dodatnega prometa, za katerega se pričakuje, da ga bo ustvaril sporazum, in prihodkov, ki niso povezani z letalstvom in za katere se pričakuje, da jih bo ustvaril dodatni promet. Pričakovani mejni stroški morajo vključevati zlasti vse mejne stroške poslovanja in naložb, ki ne bi nastali brez sporazuma, pa tudi stroške nepovratnih sredstev za trženje in drugih finančnih spodbud.

(229) Komisija v tem okviru ugotavlja tudi, da so cenovne razlike (vključno s tržno podporo in drugimi spodbudami) standardna poslovna praksa. Vendar bi morale biti takšne politike razlikovanja cen poslovno upravičene.

Uporaba načela udeleženca v tržnem gospodarstvu pri zadevnih sporazumih, zlasti z družbo Ryanair

(230) Za namene uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu v sedanjem primeru je najprej ustrezno oceniti naslednja vprašanja:

(a) Ali bi se sporazum o trženju in ureditve letaliških pristojbin morali obravnavati skupaj za namene načela udeleženca v tržnem gospodarstvu ali pa, kot sta trdili družbi Ryanair in AMS, ločeno?

(b) Ali je ustrezno primerjati sporazume, zajete v formalni preiskavi, z letališkimi pristojbinami, ki so se uporabljale na drugih letališčih za namen uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu?

(231) Komisija bo najprej obravnavala ti dve vprašanji in nato načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu uporabila za ukrepa 4 in 5.

Skupna ocena sporazumov o trženju in sporazumov o letaliških pristojbinah

(232) Komisija meni, da je treba dve vrsti ukrepov, zajeti v formalni preiskavi v sedanjem primeru, in sicer sporazum o letaliških storitvah in sporazum o trženju, oceniti skupaj kot en sam ukrep. Ta pristop zadeva sporazum o letaliških storitvah, ki sta ga sklenili družbi VFAB in Ryanair na eni strani, in sporazume o trženju med družbama VFAB in Ryanair, pa tudi med družbama VFAB in AMS. Družba Ryanair ne nasprotuje, da je treba pogodbo o trženju med družbama Ryanair in VFAB oceniti skupaj s sporazumom o letaliških pristojbinah. Oba sporazuma skupaj dejansko urejata poslovno razmerje med družbama VFAB in Ryanair. Po mnenju Komisije enako velja za sporazum o trženju z družbo AMS iz naslednjih razlogov.

(233) Več kazalnikov kaže na to, da je treba te pogodbe oceniti kot en sam ukrep, saj so bile sklenjene v okviru enotne transakcije.

(234) Prvič, družba AMS je 100-odstotna hčerinska družba družbe Ryanair. Pogodbo o trženju je v imenu družbe AMS sklenil Edward Wilson, ki je bil takrat njen direktor in sočasno direktor pri družbi Ryanair. Za namen uporabe pravil o državni pomoči se družbi AMS in Ryanair obravnavata kot enotno podjetje v smislu, da ima AMS vlogo posrednika v interesu in pod nadzorom družbe Ryanair. Pri sedanjih sporazumih se to kaže tudi v dejstvu, da preambula sporazuma o trženju navaja: „[…] www.ryanair.com, spletno mesto irskega nizkocenovnega letalskega prevoznika Ryanair“.

(235) Poleg tega so ti sporazumi o trženju, ki so sicer uradno sklenjeni med družbama VFAB in AMS, izrecno spremna pisma k sporazumu iz leta 2005, tj. sporazumu o letališki pristojbini z dne 31. januarja 2005 med družba VFAB in Ryanair. To jasno kaže, da strani nista razlikovali med sporazumi o letaliških storitvah in sporazumom o storitvah trženja, temveč sta ju šteli za del enotnega poslovnega sporazuma (Komisija ugotavlja tudi, da sta spremni pismi z dne 1. avgusta, ki sta sicer uradno sporazuma med družbama VFAB in AMS, kljub temu podpisani v imenu družbe Ryanair Ltd).

(236) Drugič, sporazum o trženju iz leta 2010 z družbo AMS v prvem oddelku z naslovom „Namen sporazuma“ navaja, da je sporazum „[…]“. Ta ubeseditev vzpostavlja jasno neposredno povezavo med sporazumom o storitvah in zadevnim sporazumom o trženju v smislu, da se eden ne bi mogel skleniti brez drugega. Sporazum o trženju temelji na sklenitvi sporazuma o letaliških storitvah in storitvah, ki jih zagotavlja Ryanair. Preambula nadalje navaja, da se družba VFAB namerava ciljno osredotočiti na potnike družbe Ryanair, da bi spodbujala turizem in poslovne priložnosti v regiji.

(237) Tretjič, sporazum o trženju v preambuli navaja, da se je družba VFAB odločila „dejavno spodbujati Västmanland in Västerås kot počitniško destinacijo za mednarodne letalske potnike in kot privlačno poslovno središče“. To kaže, da je bil glavni in specifični cilj sklenitve sporazuma o trženju spodbujanje letališča Västerås (in okoliško območje Västmanland) med morebitnimi strankami družbe Ryanair.

(238) Pogodba o storitvah trženja, sklenjena med družbama VFAB in AMS, je torej neločljivo povezana s sporazumi o letaliških storitvah, sklenjenih med družbama Ryanair in VFAB. Navedeni premisleki kažejo, da pogodbe o trženju ne bi bile sklenjene brez sporazumov o letaliških storitvah. Pogodba o trženju izrecno navaja, da temelji na izvajanju letov na progi Västerås–London s strani družbe Ryanair in v bistvu predvideva storitve trženja za spodbujanje te proge.

(239) Zato je po mnenju Komisije ustrezno, da se sporazumi o letaliških storitvah med družbama VFAB in Ryanair ter sporazum o trženju z dne 1. in 17. avgusta 2010 proučijo skupaj, da se ugotovi, ali morda pomenijo ukrep državne pomoči.

Izvedljivost primerjave letališča Västerås z drugimi evropskimi letališči

(240) Švedska je tako kot Ryanair trdila, da bi bilo treba oceno načela udeleženca v tržnem gospodarstvu opraviti s primerjavo pogojev v poslovnih sporazumih med družbo VFAB na eni strani ter družbama Ryanair in AMS na drugi strani s pogoji primerljivih sporazumov na drugih letališčih.

(241) V okviru novih smernic za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu se lahko obstoj pomoči letalskemu prevozniku, ki uporablja določeno letališče, načeloma izključi, če cena letaliških storitev ustreza tržni ceni ali če je s predhodno analizo mogoče dokazati, da bo sporazum med letališčem in letalskim prevoznikom privedel do pozitivnega dodatnega prispevka k dobičku za letališče. Vendar kar zadeva prvi pristop (primerjava s „tržno ceno"), Komisija dvomi, da se lahko zdaj predeli ustrezno tržno merilo za vzpostavitev realne tržne cene za storitve, ki jih ponujajo letališča. Komisija torej meni, da je najustreznejše merilo za oceno sporazumov, ki jih sklenejo letališča s posameznimi letalskimi prevozniki, predhodna analiza dodatne dobičkonosnosti.

(242) Poudariti je treba, da je lahko na splošno uporaba načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki temelji na povprečni ceni na drugih podobnih trgih, koristna, če je tako ceno mogoče smiselno opredeliti ali izpeljati iz drugih tržnih kazalnikov. Vendar ta način ni enako ustrezen v primeru letaliških storitev, saj se struktura stroškov in prihodkov med letališči običajno zelo razlikuje. Razlog je v tem, da so stroški in prihodki odvisni od razvitosti letališča, njegove zmogljivosti v smislu potniškega prometa, stanja infrastrukture in povezanih naložb, zakonodajnega okvira, ki se lahko med državami članicami razlikuje, ter morebitnimi dolgovi ali obveznostmi, ki ji je imelo letališče v preteklosti.

(243) Poleg tega je v sedanjem primeru razvidno, da poslovne prakse med letališči in letalskimi prevozniki ne temeljijo vedno izključno na objavljenem načrtu pristojbin. Ti poslovni odnosi so dejansko zelo različni. Vključujejo delitev tveganj v zvezi s potniškim prometom ter vsako poslovno in finančno obveznostjo, standardnimi shemami spodbud in spreminjanjem razširjanja tveganj v pogojih sporazumov. Zato ene transakcije ni mogoče dejansko primerjati z drugo na podlagi cene obnove ali cene na potnika.

(244) Če predvidevamo, da je na podlagi veljavne primerjalne analize mogoče ugotoviti, da so „cene" v različnih transakcijah, ki so predmet te ocene, enake „tržnim cenam", opredeljenim s primerjalnim vzorcem transakcij, ali višje od njih, Komisija ne bi mogla na podlagi navedenega sklepati, da so te transakcije skladne s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu, če se ugotovi, da je v času njihove določitve upravljavec letališča pričakoval, da bodo ustvarjale višje dodatne stroške kot dodatni prihodki. Udeleženec v tržnem gospodarstvu torej ne bo imel spodbude, da bi blago ali storitve ponujal po referenčni „tržni ceni", če bi to povzročilo dodatno izgubo.

(245) V takih okoliščinah Komisija meni, da je ob upoštevanju vseh informacij, ki so ji na voljo, predhodna analiza dodatne dobičkonosnosti najboljši pristop za oceno, ali so poslovni odnosi med družbama VFAB in Ryanair slednji dodelile prednost v smislu člena 107(1) PDEU.

7.4.1.6 *Ocena dodatnih stroškov in prihodkov*

(246) Da se oceni, ali je sporazum, ki ga je letališče sklenilo z letalskim prevoznikom, v skladu s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu, je treba upoštevati pričakovane prihodke iz neletalskih dejavnosti, ki izvirajo iz dejavnosti letalskega prevoznika, in pa letališke pristojbine brez vseh znižanj, podpore za trženje ali shem spodbud. Prav tako je treba upoštevati vse pričakovane stroške, ki so dodatno nastali letališču v zvezi z dejavnostjo letalskega prevoznika na letališču. Taki dodatni stroški lahko obsegajo vse kategorije odhodkov ali naložb, npr. dodatne stroške za zaposlene, opremo in naložbe, nastale zaradi prisotnosti letalskega prevoznika na letališču. Če se mora letališče na primer razširiti ali zgraditi nov terminal ali druge objekte zlasti za izpolnitev potreb določenega letalskega prevoznika, je treba take stroške upoštevati pri izračunu dodatnih stroškov. Nasprotno pa se stroški, ki bi jih letališče moralo kriti v vsakem primeru in ne glede na sporazum z letalskim prevoznikom, ne smejo upoštevati pri preskusu NDTG.

(247) Poleg tega mora biti letališka infrastruktura odprta za vse letalske prevoznike in ne namenjena le določenemu letalskemu prevozniku, da se izključi možnost, da bi se prednost zaradi združljive pomoči upravljavcu letališča prenesla na posebnega letalskega prevoznika.

(248) Na podlagi tega bo Komisija ocenila, ali bodo sporazumi med družbama VFAB in Ryanair, vključno s sporazumi o trženju z družbo AMS, privedli do pozitivnega dodatnega prispevka k dobičku za letališče. To oceno je treba opraviti ob upoštevanju razmer na letališču v času sklenitev sporazumov z družbo Ryanair in na podlagi takrat predvidenega razvoja na poslovnem področju.

(249) Letališče Västerås je imelo leta 2001 znatno premajhno izkoriščenost. V 90. letih 20. stoletja je upoštevalo poslovni model, po katerem so tradicionalni letalski prevozniki, zlasti SAS, zagotavljali redne povezave do domačih in nekaterih tujih destinacij, predvsem Osla in København, ki so bile privlačne za poslovne potnike iz regije Västerås, ki so dajali prednost hitrim povezavam, vendar so bili primerljivo cenovno neobčutljivi. V letih 1999 in 2000 je podjetje SAS na primer zagotavljalo 4 povezave na dan do København, podjetje Skyways pa 3 povezave na dan do Göteborga, 3 povezave na dan do Malmöja in 2 leta na dan do København.

(250) Ta poslovni model je prenehal delovati v prvih letih 21. stoletja, ko so podjetja postala bolj gospodarna, te razmere pa je še dodatno poslabšal upad zračnega prometa zaradi terorističnih napadov 11. septembra 2001. Tako je podjetje SAS popolnoma prenehalo leteti z letališča Västerås leta 2002, podjetje Skyways, ki je prevzelo nekaj prog podjetja SAS, pa je z navedenega letališča prenehalo leteti leta 2004. Tradicionalni letalski prevozniki so od takrat na letališču Västerås opravljali le omejeno dejavnost, kot je prikazano v preglednici 1.

(251) Letališče Västerås je bilo leta 2001 tako soočeno z dejstvom, da so letalski prevozniki, ki so njegove tradicionalne stranke, razmišljali o zmanjšanju svojih dejavnosti na letališču, pri čemer niso želeli sklepati dolgoročnih sporazumov, ki bi letališču prinesli stabilne dolgoročne prihodke.

(252) Letališče Västerås je imelo leta 2001 precej nižjo stopnjo izkoriščenosti. Razpoložljiva največja zmogljivost je bila ocenjena na okrog 950 000 odhodnih potnikov na leto, pri čemer je bilo dejansko število potnikov 93 487, tj. manj kot 10 %.

(253) Hkrati je letališče poslovalo z visokimi fiksnimi stroški, večina katerih se je v skladu s podatki, ki jih je predložila Švedska, lahko pripisala dejavnosti na letališču, ki ni bila povezana z letalskimi prevozniki, kar je v obdobju 2000–2010 znašalo med 72 in 92 % prometa na letališču ([40]). Delovanje komercialnih letalskih prevoznikov je vedno dodatno prispevali k dobičkonosnosti na letališču.

(254) Takrat je bilo običajno, da se prouči razvoj delovanja nizkocenovnih letalskih prevoznikov na letališču. V skladu z ocenami, ki jih je sporočilo švedsko vladno ministrstvo za podjetništvo v poročilu iz leta 1999 o možnostih letališča ([41]), naj bi se tržni delež nizkocenovnih letalskih prevoznikov v Evropi po pričakovanjih s 3 % povečal na 12 %, kar zadeva število potnikov, to je razvoj, ki naj bi bil posebej pomemben na širšem območju Stockholma z visoko pogostostjo potovanj prebivalcev. Druga letališča so takrat dejansko opravila enako oceno in svoje poslovne modele preusmerila na podoben način, npr. letališče Skavsta.

(255) Družba VFAB je v tem okviru predvidela sklenitev sporazumov z družbo Ryanair, ki je bila v nasprotju s podjetjem SAS, ki je zmanjševalo svoje delovanje na letališču, pripravljena predvideti dolgoročna pogodbena razmerja in zagotoviti najmanjše število potnikov, ki prispevajo k dodatni dobičkonosnosti letališča. Komisija ugotavlja, da bi zasebni upravljavec letališča v enakem položaju verjetno upošteval enako strategijo kot družba VFAB, saj se je to zdela edina smiselna možnost za povečanje prometa na letališču in s tem prihodka letališča.

(256) V zvezi s tem je družba Ryanair predložila poročilo, ki ga je naročila pri družbi za svetovanje Oxera, v katerem je ocena pričakovane dobičkonosnosti sporazumov med družbama VFAB in Ryanair na predhodni podlagi.

(257) Poročilo proučuje pričakovano dobičkonosnost sporazumov iz let 2001, 2003 in 2005 med družbama VFAB in Ryanair ter sporazum o storitvah trženja med družbama VFAB in AMS. Pričakovana dobičkonosnost se je ocenila v času sklenitve vsakega sporazuma, tj. dodatni prihodki, ki naj bi jih imela družba VFAB na podlagi sporazumov („dodatni prihodki“), so se primerjali z njenimi pričakovanimi dodatnimi stroški zaradi sporazumov („dodatni stroški“). Ta ocena upošteva tudi vpliv skupne ocene dobičkonosnosti sporazumov o letaliških storitvah in sporazumov o trženju, kar je po mnenju Komisije pravilen pristop, razlogi pa so navedeni v uvodnih izjavah 232 do 239.

(258) Ocena družbe Oxera temelji na dokumentih in podatkih, ki so bili na voljo v času pogajanj za sporazume, pri čemer so se uporabili podatki iz obdobij pred vsakim sporazumom, da bi se obvestilo o predpostavkah glede razumnih pričakovanj v času podpisa. Analiza temelji na napovedih v zvezi z več parametri: skupni potniški

([40]) Izmerjeno v premikih zrakoplovov, podatki iz Transportstyrelsen, ki jih je sporočila družba VFAB.
([41]) Luftfartsverket Km/DL 69.245, z dne 15. januarja 2000.

promet na letališču Västerås (na podlagi skupnega prometa, zabeleženega pred podpisom vsakega sporazuma, z dodano predvideno rastjo evropskega zračnega prometa), potniški promet družbe Ryanair (na podlagi podatkov o poslovnem izidu družbe Ryanair do podpisa posameznega sporazuma), prihodki iz letalskih dejavnosti (na podlagi pristojbin, sprejetih v sporazumih, in pričakovanih obetih v potniškem prometu), prihodki iz neletalskih dejavnosti (obeti na podlagi podatkov o poslovnem izidu pred podpisom posameznega sporazuma), dodatni stroški poslovanja (na podlagi predhodnih ocen družbe VFAB), dodatni stroški trženja in naložbeni stroški (v obsegu, da se je za slednje pričakovalo, da bodo povrnjeni prek poslovnih sporazumov z letalskimi prevozniki). Za namene preverjanja zanesljivosti teh predhodnih predpostavk je družba VFAB zagotovila podatke o prihodkih iz letalskih dejavnosti, prihodkih iz neletalskih dejavnosti, stroških poslovanja in naložbah v osnovna sredstva v obdobju 2000–2010.

(259) Občutljivost napovedi je bila preskušena z različnimi preverjanji, da bi se ugotovilo, kako bi na dobičkonosnost na podlagi sporazumov vplivali nekateri negativni dejavniki. Osnovni scenarij, ki temelji na predpostavkah iz uvodne izjave (258), je bil preskušen glede na naslednje občutljivosti: (i) 10-odstotna diskontna mera v izračunu neto sedanje vrednosti namesto referenčnih obrestnih mer, določenih v obvestilu Komisije o referenčnih obrestnih merah; (ii) potniški promet (za Ryanair in letališče) na podlagi dejanskih ravni poslovnega izida namesto predhodnih predpostavk; (iii) dodatni stroški poslovanja, ocenjeni na regresijskem pristopu, po katerem se ocene preskusijo in popravijo glede na dejanske učinke sprememb v potniških številkah na stroške poslovanja letališča.

(260) Rezultat ocene je, da se je za vse sporazume v času njihove sklenitve pričakovalo, da bodo dobičkonosni. Tudi v vseh „stresnih“ scenarijih (tj. ob uporabi preverjanj občutljivosti) je bila neto sedanja vrednost vsakega posameznega sporazuma dejansko pozitivna. Tudi v primeru najbolj negativnega scenarija je neto sedanja vrednost za sporazum iz leta 2001 znašala 5,8 milijona SEK, za sporazum iz leta 2003 je znašala 8,7 milijona SEK, za sporazum iz leta 2005 (s sporazumom o trženju iz leta 2008) je znašala 15,87 milijona SEK in za sporazum o trženju iz leta 2010 je neto sedanja vrednost znašala 9,9 milijona SEK. Skupna ocena kombinirane neto sedanje vrednosti vseh sporazumov (opravljena kot preverjanje) kaže, da bi neto sedanja vrednost po osnovnem scenariju znašala 22,2 milijona SEK, po najbolj negativnem scenariju pa 13,7 milijona SEK.

(261) Sklep na podlagi ocene je torej, da je bila pričakovana dobičkonosnost različnih sporazumov, zajetih v tej preiskavi, glede na predhodno analizo pozitivna, in sicer tudi ob previdnejših predpostavkah.

(262) Komisija meni, da je ta ocena, ki ji ne nasprotujejo nobeni dokazi, predloženi med formalno preiskavo, ustrezna in podpira ugotovitev, da bi v podobnih okoliščinah vlagatelj kot udeleženec v tržnem gospodarstvu verjetno sklenil podobne sporazume.

(263) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je Švedska predložila natančne finančne naknadne informacije, ki med drugim prikazujejo dodatne stroške in prihodke za družba Ryanair in vse ostale letalske prevoznike, ki so delovali na letališču Västerås v obdobju, zajetem v formalni preiskavi. Te informacije so povzete v preglednici 6 (v kateri so vsi stroški za sporazume o trženju z družbo Ryanair in AMS razdeljeni kot stroški poslovanja, namenjeni za družbo Ryanair). Komisija ugotavlja, da ti podatki, ki sicer temeljijo na naknadnem stališču, potrjujejo predhodno oceno, da bi posli, sklenjeni z družbo Ryanair, prispevali k dobičkonosnosti letališča Västerås.

Preglednica 6

Dodatni stroški in prihodki od letalskega prevoznika na letališču Västerås. Vsi zneski v EUR

Leto	Skupaj (letalski in neletalski) prihodki na letalskega prevoznika			Stroški poslovanja, namenjeni določenim letalskim prevoznikom [1]			Dodatna dobičkonosnost	
	Letalski prevoznik A SAS	Letalski prevoznik B Ryanair	Letalski prevoznik C drugi	Letalski prevoznik A SAS	Letalski prevoznik B Ryanair	Letalski prevoznik C drugi	Ryanair	Vsi letalski prevozniki
2001	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Leto	Skupaj (letalski in neletalski) prihodki na letalskega prevoznika			Stroški poslovanja, namenjeni določenim letalskim prevoznikom (1)			Dodatna dobičkonosnost	
	Letalski prevoznik A SAS	Letalski prevoznik B Ryanair	Letalski prevoznik C drugi	Letalski prevoznik A SAS	Letalski prevoznik B Ryanair	Letalski prevoznik C drugi	Ryanair	Vsi letalski prevozniki
2003	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(1) Vsi stroški, plačani v skladu z sporazumi o trženju z družbama Ryanair in AMS, so se pripisali kot stroški poslovanja, namenjeni družbi Ryanair.

(264) Kar zadeva predhodno predpostavko v času sporazumov med družbama VFAB in Ryanair, je Švedska pojasnila, da se je družba VFAB v tem okviru kljub odsotnosti formalnega in celovitega poslovnega načrta jasno zavedala, da bodo sporazumi privedli do pozitivnega dodatnega prispevka k dobičku. Glede na premajhno izkoriščenost letališča je bilo za dodatne stroške zaradi delovanja družbe Ryanair dejansko mogoče pričakovati, da bodo sorazmerno omejeni.

(265) Po navedbah Švedske naj bi letališke pristojbine, sprejete v okviru sporazuma iz leta 2001, in neletalski prihodki po predhodnih pričakovanjih pokrili dodatne stroške, nastale v okviru sporazuma, in družbi VFAB zagotovili dobiček v višini […] SEK na leto.

(266) Družba VFAB se je v času sporazuma iz leta 2003 lahko oprla na dejanski finančni izkaz poslovanja družbe Ryanair v letih 2001 in 2002, kar je potrdilo predhodno oceno iz leta 2001, da bo poslovni sporazum privedel do pozitivnega dodatnega prispevka k dobičku Po takratnih razpoložljivih podatkih je družba VFAB ocenila, da bi spremembe, uvedene s sporazumom iz leta 2003, zajele dodatne stroške, nastale v okviru sporazumov družbe Ryanair, in družbi VFAB prinesle dobiček v višini […] SEK na leto. Ob sklenitvi sporazuma iz leta 2005 se je družba VFAB lahko oprla na dejanski izid poslovanja družbe Ryanair na letališču med letoma 2001 in 2004, ki je privedel do pozitivnega dodatnega prispevka k dobičku letališča. Takratna ocena družbe VFAB je bila, da bi letališke pristojbine skupaj z neletalskimi prihodki, nastalimi na podlagi pogodbe, pokrili stroške, nastale pri poslovanju družbe Ryanair, in od leta 2007 letališču prinesle dobiček v višini […] SEK.

(267) V zvezi z umikom družbe LFV Holding iz družbe VFAB leta 2006 je mesto Västerås opravilo tudi pregled poslovnih možnosti letališča, da bi se odločilo o svoji poslovni strategiji kot edini preostali delničar (kot navedeno v uvodni izjavi 224). Takrat je mesto proučilo več scenarijev, zlasti (a) „običajno poslovanje“, tj. nadaljevanje z obstoječo poslovno strategijo in nespremenjenimi stroškovnimi strukturami, ali (b) prizadevanje za obstoječ obseg in usmerjenost letališča – ohranitev delovanja družbe Ryanair – vendar hkrati poskušati zmanjšati stroške osebja v skladu z modelom „osnovnega letališča“. Ta ocena je pokazala, da bi bil scenarij b, tj. nadaljevanje poslovanja po obstoječem poslovnem vzorcu, vključno s sporazumi z družbo Ryanair, ob hkratnem prizadevanju za zmanjšanje stroškov osebja, finančno najugodnejši, saj bi zmanjšal izgube za mesto v primerjavi z drugimi proučenimi poslovnimi možnostmi. Ta analiza je torej potrdila oceno, da so bili sporazumi z družbo Ryanair (vključno s sporazumi o trženju) gospodarsko smiselni.

(268) Pri ocenjevanju sporazumov med letališčem in letalskim prevoznikom bi morala Komisija upoštevati tudi, v kakšnem obsegu se lahko sporazumi štejejo za del izvajanja splošne strategije letališča, ki vodi k donosnosti, vsaj z dolgoročnega vidika. V zvezi s tem mora Komisija upoštevati dejanske dokaze, ki so bili na voljo, in razvoj, ki ga je bilo mogoče razumno pričakovati v času sklenitve sporazumov, zlasti pa je treba upoštevati prevladujoče tržne pogoje, predvsem tržne spremembe zaradi liberalizacije na trgu zračnega prometa, vstop na trg in razvoj nizkocenovnih prevoznikov in drugih letalskih prevoznikov na določenih progah, spremembe v organizacijski in gospodarski strukturi letališke industrije, pa tudi stopnjo diverzifikacije in kompleksnosti funkcij, ki jih izvajajo letališča, spodbujanje konkurence med letalskimi družbami in letališči, negotovo gospodarsko okolje zaradi sprememb prevladujočih tržnih pogojev ali katero koli drugo negotovost v gospodarskem okolju. Komisija ugotavlja, kot je opisano tudi v uvodnih izjavah 249 do 255, da je letališče Västerås iz več razlogov (kot so izguba poslovne dejavnosti tradicionalnih letalskih prevoznikov in možnost dodatno dobičkonosnih dolgoročnih sporazumov z zajamčenim številom potnikov s poslovno dinamičnimi nizkocenovnimi letalskimi prevozniki) menilo, da so poslovni sporazumi z družbo Ryanair, ki so privedli do pozitivnega prispevka k dobičkonosnosti družbe VFAB, nujen ukrep v strategiji za zagotovitev njegove prihodnje uspešnosti poslovanja in dobičkonosnosti.

(269) Komisija nadalje ugotavlja, da je infrastruktura na letališču Västerås odprta za vse letalske prevoznike in ni namenjena le enemu. Prav tako ugotavlja, kot je navedeno v tabeli 6, da so bile dejavnosti letalskih prevoznikov na letališču Västerås dodatno dobičkonosne v celotnem obdobju, zajetem v sklepu.

(270) Ob upoštevanju teh preudarkov in da se je za dejavnost na podlagi sporazumov z družbo Ryanair lahko predhodno pričakovalo, da bo ustvarila dodatne prihodke, se Komisija strinja, da je družba VFAB s sklenitvijo sporazumov o letaliških pristojbinah z družbo Ryanair (ukrep 4) in sporazumov o trženju z družbama Ryanair in AMS (ukrep 5) delovala kot udeleženec v tržnem gospodarstvu. Zato ukrepi družbama Ryanair ali AMS niso zagotovili gospodarske prednosti.

8. **ZAKLJUČEK**

(271) Komisija ugotavlja, da je Švedska družbi VFAB med letoma 2003 in 2010 nezakonito zagotovila vložke delničarjev ter pri tem kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Vendar Komisija tudi ugotavlja, da je ta državna pomoč združljiva z notranjim trgom v skladu s členom 107(3)(c) PDEU.

(272) Komisija ugotavlja, da najemnina, ki jo je družba VFAB plačala družbi Västerås Flygfastigheter AB (ukrep 2) ne pomeni državne pomoči.

(273) Komisija ugotavlja, da je Švedska nezakonito izvedla lokalno letališko shemo med letoma 2001 in 2010 (ukrep 3) ter pri tem kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Vendar je ta shema pomoči združljiva z notranjim trgom v skladu s členom 107(3)(c) PDEU.

(274) Komisija ugotavlja, da poslovni sporazumi med družbo VFAB na eni strani in AMS na drugi (ukrepa 4 in 5) ne pomenijo državne pomoči –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Državna pomoč, ki jo je Švedska izvedla v obliki vložkov delničarjev v družbo VFAB med letoma 2003 in 2010 (ukrep 1), je združljiva z notranjim trgom.

Člen 2

Shema državne pomoči, ki jo je Švedska izvedla v obliki operativne pomoči, ki se je zagotovila družbi VFAB in drugim letališčem v okviru lokalne letališke sheme (ukrep 3) med letoma 2001 in 2010, je združljiva z notranjim trgom.

Člen 3

Najemnina, ki jo je družba VFAB plačala družbi Västerås Flygfastigheter AB med letoma 2003 in 2010 (ukrep 2), ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 4

Letališke pristojbine, ki jih je družba VFAB zaračunala družbi Ryanair med letoma 2001 in 2010 (ukrep 4), ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 5

Podpora za trženje, ki jo je družba VFAB dodelila družbama Ryanair in AMS v letih 2001, 2008 in 2010 (ukrep 5), ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 6

Ta sklep je naslovljen na Kraljevino Švedsko.

V Bruslju, 1. oktobra 2014

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik