

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 25 юли 2012 година

относно мярка SA.23324 — С 25/07 (ex NN 26/07) — Финландия Finavia, Airpro и Ryanair на летище Тампере-Пиркала

(нотифицирано под номер С(2012) 5036)

(само текстовете на финландски и шведски език са автентични)

(текст от значение за ЕИП)

(2013/664/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като прикани заинтересованите страни да представят мненията си съгласно горепосочените разпоредби⁽¹⁾,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) През февруари 2005 г. Комисията получи оплакване от Blue1 Oy („Blue1“) — финландска авиокомпания, която е част от SAS Group. Наред с други, Blue1 изложи предположения, че Ryanair Ltd („Ryanair“) получава помощ под формата на по-ниски от средните летищни такси на летище Тампере-Пиркала („летище ТМП“ или „летището“).
- (2) С писма от 2 март 2005 г. и 23 май 2006 г. Комисията поиска от финландските власти да предоставят допълнителна информация във връзка с оплакването. Финландските власти отговориха с писма от 27 април 2005 г. и 27 юли 2006 г.
- (3) С писмо от 10 юли 2007 г. Комисията уведоми Финландия за решението си да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС)⁽²⁾ („решение за откриване“) относно споразумението между Airpro Oy и Ryanair и въвеждането на нискотарифната стратегия от Finavia и Airpro Oy на летище ТМП. На 28 ноември 2007 г. финландските власти представиха своето мнение относно решението за откриване.

⁽¹⁾ ОВ С 244, 18.10.2007 г., стр. 13.

⁽²⁾ Считано от 1 декември 2009 г. членове 87 и 88 от Договора за ЕО станали съответно членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). По същество двата набора от разпоредби са идентични. За целите на настоящото решение препратките към членове 107 и 108 от ДФЕС, по целесъобразност, следва да се считат за препратки съответно към членове 87 и 88 от Договора за ЕО. ДФЕС въведе също така някои промени в терминологията като заместване на „Общност“ със „Съюз“ и „общ пазар“ с „вътрешен пазар“. В настоящото решение се използва терминологията на ДФЕС.

- (4) Решението на Комисията за откриване на процедурата беше публикувано в Официален вестник на Европейския съюз⁽³⁾. Комисията покани заинтересованите страни да представят мненията си относно въпросната мярка в срок от един месец от датата на публикуване.

- (5) Комисията получи мнения по въпроса от четири заинтересовани страни (Ryanair, SAS Group, Air France и Асоциацията на европейските авиокомпани). С писмо от 13 февруари 2008 г. тези мнения бяха предадени на финландските власти. Финландските власти представиха мнението си на 15 април 2008 г.

- (6) С писмо от 25 юни 2010 г. Комисията поиска допълнителна информация. Финландските власти отговориха с писмо от 1 юли 2010 г. С писмо от 5 април 2011 г. Комисията поиска допълнителна информация относно финансирането на летището. Финландските власти отговориха с писмо от 5 май 2011 г. Отговорът на финландските власти обаче беше непълен. По тази причина Комисията изпрати напомняне съгласно член 10, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО⁽⁴⁾. Финландските власти отговориха с писмо от 15 юни 2011 г.

2. ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ И ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

2.1. Контекст на разследването

Летище ТМП

- (7) Летище ТМП се намира в Пиркала — 13 километра на югозапад от град Тампере в Южна Финландия. Това е третото по големина летище във Финландия (по брой пътници, вж. таблицата в съображение 10). Освен за целите на гражданската авиация летището служи също така за база на финландските военновъздушни сили.

⁽³⁾ Вж. бележка под линия 2.

⁽⁴⁾ ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1.

(8) Летище ТМП има два терминала за редовни пътнически полети:

— Терминал 1 (също „Т1“) е построен през 1998 г. и понастоящем се използва от Finnair, Flybe, SAS, Blue1 и Air Baltic. През 2003 г. капацитетът на Т1 е бил 550 000 пътника годишно,

— Терминал 2 (също „Т2“) първоначално е използван като товарен хангар от DHL и (след като е освободен през 2002 г.) е преобразуван в ниско-тарифен терминал. Т2 понастоящем обслужва единствено Ryanair. Капацитетът на Т2 е 425 000 пътника годишно.

(9) Летище ТМП, с изключение на Т2, е собственост на Finavia Oyj ⁽⁵⁾ („Finavia“), което също така го експлоатира. Т2 е отдаден под наем от Finavia на неговото дъщерно дружество Airpro Oy ⁽⁶⁾ („Airpro“). Airpro експлоатира терминала и предоставя в него услуги по наземно обслужване. Освен това Airpro е сключило споразумение с Ryanair [...] ^(*), считано от 3 април 2003 г.

(10) Пътническият трафик на летището се е увеличил от 304 025 превозени пътници през 2003 г. на 617 397 пътници през 2010 г. Това се дължи на увеличаването на броя на пътниците на Т2. През 2010 г. делът на пътниците на Ryanair на летище ТМП възлиза на приблизително [...]. В следната таблица е обобщено нарастването на броя на пътниците на летище ТМП през периода 2003—2010 г.:

Година	Брой пътници, Т1	Брой пътници, Т2	Общ брой пътници на летище ТМП
2003 г.	[...]	[...]	304 025
2004 г.	[...]	[...]	495 892
2005 г.	[...]	[...]	597 102
2006 г.	[...]	[...]	632 010

⁽⁵⁾ До края на 2009 г. Finavia Oyj (предишното финландско управление на гражданската авиация) е било държавно предприятие. На 1 януари 2010 г. Finavia е преобразувано в публично акционерно дружество със Закон 877/2009 относно преобразуването на Управлението на гражданската авиация в публично акционерно дружество. То управлява 25 летища във Финландия. Само три финландски летища не се управляват от Finavia. Освен че експлоатира финландските летища, Finavia осигурява аеронавигационното обслужване на собствените си летища и отговаря също така за надзора на финландското въздушно пространство. Дейностите, свързани с недвижимостта и имуществото на Finavia, се управляват от неговото дъщерно дружество Lentoasemakiinteistöt Oyj. Това дружество предлага услуги, свързани с обслужване на съоръженията, на дружествата, които използват летището, освен това разработва строителни проекти и е собственик на помещенията, които се намират в рамките на летището.

⁽⁶⁾ Airpro Oy е изцяло (100 %) притежавано дъщерно дружество на Finavia. То разработва и предоставя летищни услуги и услуги по обслужване на пътниците на летищата на Finavia. Airpro има дъщерно дружество — RTG Ground Handling Ltd. — което предоставя услуги по наземно обслужване.

^(*) Търговска тайна.

Година	Брой пътници, Т1	Брой пътници, Т2	Общ брой пътници на летище ТМП
2007 г.	[...]	[...]	687 711
2008 г.	[...]	[...]	709 356
2009 г.	[...]	[...]	628 105
2010 г.	[...]	[...]	617 397

2.2. Мерките, които са обект на разследването, и първоначалната оценка на Комисията

(11) В решението за откриване са повдигнати следните въпроси:

— първо, дали Finavia е действало като инвеститор в условията на пазарна икономика, когато е решило да преобразува товарния хангар в ниско-тарифния терминал Т2, в който случай това инвестиционно решение не съдържа държавна помощ в полза на Airpro; и, ако случаят не е такъв, дали въпросната помощ би могла да бъде счетена за съвместима с вътрешния пазар, както и

— второ, дали оператор в условията на пазарна икономика би сключил споразумение, подобно на споразумението между Airpro и Ryanair; и, ако случаят не е такъв, дали помощта, която се съдържа в споразумението, би могла да бъде счетена за съвместима с вътрешния пазар.

(12) Що се отнася до първия въпрос, Комисията изрази съмнения по отношение на това дали Finavia е било водено от изгледите за реализиране на дългосрочна доходност, когато е решило да трансформира товарния хангар в ниско-тарифен терминал. Освен това Комисията се съмнява също така, че направените от Finavia инвестиции за трансформирането на бившия товарен хангар в ниско-тарифен терминал биха могли да бъдат счетени за селективно предимство в полза на Airpro, което последното не би получило при нормални пазарни условия.

(13) По отношение на втория въпрос Комисията трябваше да провери дали в конкретния случай поведението на Airpro е било водено от изгледите за реализиране на дългосрочна доходност и дали предполагаемото предимство за Ryanair е било предимство, което последното не би получило при нормални пазарни условия. По-специално Комисията изрази съмнения дали „общата такса“, заплащана от Ryanair, е основана на разходи по предоставянето на услуги на авиокомпанията от страна на Airpro. Освен това финландските власти не предоставиха на Комисията нито условията на споразумението с Ryanair, нито бизнес план с оценка на доходността за Airpro по споразумението. По тази причина в своето решение за откриване Комисията изрази съмнения, че поведението на Airpro е било водено от изгледите за реализиране на дългосрочна доходност. Следователно не може да се изключи, че споразумението е осигурило предимство за Ryanair, което последното не би имало при нормални пазарни условия.

- (14) Комисията изрази съмнения, че в настоящия случай са били изпълнени условията за съвместимост, посочени в Насоките на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпаниите, опериращи на регионални летища⁽⁷⁾ („Насоки за авиационния сектор от 2005 г.“), и че мерките за държавна помощ биха могли да бъдат сметнати за съвместими с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

3. МНЕНИЕ НА ФИНЛАНДСКИТЕ ВЛАСТИ

3.1. Нискотарифната стратегия на Finnavia и Airpro на летище ТМП

- (15) В началото на своето изложение финландските власти представиха по-подробна информация за нискотарифната стратегия на Finnavia и Airpro на летище ТМП. Финландските власти обясниха, че Т2 е построен през 1979 г., за да се използва временно като летищна сграда. През 1995 г. сградата е преобразувана в товарен хангар, подходящ за товарни операции, и е използван от DHL. През 2002 г. DHL прекратява договора за наем и терминалът е освободен.
- (16) Финландските власти отбелязаха, че, тъй като Finnavia не е могло да привлече никакъв друг товарен оператор в Тампере или да отдаде хангара под наем, то е решило да преобразува хангара в нискотарифен терминал, подходящ за основни услуги по наземно обслужване. По това време първоначалните строителни разходи за Т2 вече са били отписани и обновяването на терминала е изисквало само незначителни модернизации⁽⁸⁾. В следната таблица са представени подробно инвестиционните разходи за обновяването на Т2 в размер на 760 612 EUR.

Работи за обновяване	Инвестиционни разходи в EUR
Планиране	[...]
Копия, разрешителни, пътувания	[...]
Инженерно-строително проектиране	[...]
Отопление/тръби/климатизация	[...]
Електричество	[...]
Инсталации с ниско напрежение	[...]
Конвейери	[...]
Оборудване за проверки по сигурността	[...]
Обща сума	760 612

- (17) С оглед на горното изчисление финландските власти отбелязаха, че, дори Finnavia да е могло да намери друг наемател, който да използва Т2 като товарен хангар, е щяло да бъде нужно да извършат определени строително-инженерни работи в размер на приблизително 100 000 EUR. Освен това конвейерите винаги биха могли да се използват на някое от другите летища на Finnavia.
- (18) Освен това финландските власти обясниха, че намерението на Finnavia е било новият нискотарифен терминал да бъде на разположение на всички авиокомпаниите, склонни да приемат по-ниско равнище на обслужване. В следната таблица е направена съпоставка между равнището на обслужване и на съоръженията на Т1 и Т2 на летище ТМП:

	Терминал 1 (Т1)	Терминал 2 (Т2)
Оперативен модел	Традиционен модел: операциите по регистрация (check-in), проверките по сигурността, транспортирането, сортирането, натоварването и разтоварването на багажа се извършват от различни професионални групи и дружества.	Нискотарифен модел: едни и същи лица извършват всички задачи на различните професионални групи на Т1, като регистрация (check-in), проверки по сигурността, натоварване и разтоварване на багажа. Функциите се изпълняват в рамките на ограничена зона от терминала, което налага използването на минимален персонал и ускорява пътниците.
Капацитет за наземно обслужване	Три до пет (в зависимост от вида на самолета) едновременни излитания или кацания.	Един заминаващ самолет на час
Съоръжения	Съоръжения, осигуряващи добро обслужване, включително сложна система за транспортиране на багажа, приятни чакални със свързаните услуги, съоръжения, необходими за нуждите на няколко оператора за наземно обслужване и т.н.	Основни съоръжения, които отговарят главно на складови стандарти (напр. бетонни подове), със съвсем малко прозорци.

⁽⁷⁾ ОВ С 312, 9.12.2005 г., стр. 1.

⁽⁸⁾ Работите по модернизацията включват създаването на зала за регистрация (check-in), офисни помещения, тоалетни и салони за заминаващите и пристигащите пътници, помещения за индивидуални проверки по сигурността и за багажа, кафене/ресторант и обновяване на електрическата инсталация, тръбопроводите и климатичната система, както и промяна на инфраструктурата за пешеходците и моторните превозни средства извън терминала.

- (19) Финландските власти отбелязаха, че, тъй като T2 може да предоставя услуги по наземно обслужване само на един излитащ самолет на час, той е подходящ само за превозвачи от точка до точка, които използват големи въздухоплавателни средства. В същото време, с цел да оптимизира използването на своя персонал, операторът на терминала изисквал от авиокомпаниите да сключат дългосрочни споразумения и също така споразумения за разписанията, например полетите не винаги могат да бъдат обслужвани в поисканите от авиокомпаниите часове, какъвто е случаят с T1. Според финландските власти оптимизирането на разходите за персонала и предоставяното равнище на обслужване са дали възможност за реализирането на икономии от приблизително [...] в сравнение с T1.
- (20) Финландските власти отбелязаха, че преди започването на обновяването на T2 и приемането на стратегията за развитието му като нискотарифен терминал въпросът е бил обсъден неколкостранно на събрания на съвета на директорите на Finavia. За тази цел е бил изготвен така също бизнес план. В следната таблица е обобщен бизнес плана (сценарий за най-лошия случай) за обновяването на T2 и изпълнението на нискотарифната стратегия: [...]
- (21) Финландските власти отбелязаха, че предварителният бизнес план е бил базиран на благоразумни допускания, водещи до подценяване на приходите и надценяване на разходите, които били очаквани през последните години от разглеждания период. Според другите сценарии нискотарифната стратегия се очаквало да бъде дори по-печеливши. В различните сценарии общите такси, заплащани от авиокомпаниите, които използват T2, варирали между [...] на престой за обслужване. Тъй като решението за нискотарифната стратегия е било взето от съвета на директорите на Finavia въз основа на изчисления и изследвания, не може да бъде вменена отговорност на държавата. Мерките не са резултат от изисквания или заповеди на органите и органите не са участвали в приемането на мерките.
- (22) Финландските власти отбелязаха, че Finavia и Airpro са действали в съответствие със стопанските принципи и са финансирали своите операции от таксите за обслужване и приходите, събирани от клиентите и от другите стопански дейности. По-специално нито Finavia, нито Airpro са получили финансиране от държавния бюджет: те са реализирали печалба и всяка година са разпределяли част от нея за държавата в съответствие с наложените им изисквания за печалбата.
- (23) Финландските власти отбелязаха, че Министерството на транспорта и далекосъобщенията е определило целевите резултати на Finavia. Тези целеви резултати обаче се отнасят до групата като цяло и индивидуалните стопански решения са вземани въз основа на собствената преценка на Finavia. През изминалите няколко години (2003—2005 г.) изискването за реализиране на печалба от страна на Finavia е било за приблизително 4 % от инвестирания капитал. В следната таблица са обобщени резултатите на Finavia:

Основни финансови данни на Finavia в милиона EUR (действителни цифри)

Година	2003 г.	2004 г.	2005 г.
Приходи	219	234	243
Печалба	17	15	22
Дивиденди, платени на държавата	6	5	10

- (24) Финландските власти отбелязаха, че Finavia не е изготвяло финансови отчети за отделните летища, тъй като всички негови летища са били част от едно и също юридическо лице. От 2000 г. насам обаче Finavia е събиращо конкретна информация за отделните летища въз основа на своите собствени вътрешни изчисления (действителни данни). Тази информация е била основана на тенденциите в обема на летищата и свързаните приходи и на разходите за използваните на летищата ресурси, а именно персонал, услуги по договор и амортизиране на дълготрайни активи. Общите резултати на Finavia за летище ТМП (без услугите, предоставяни от Airpro) са обобщени в следната таблица: [...]
- (25) Освен търговските операции, финансовите резултати на Finavia на летище ТМП включват също така операции, свързани с отговорностите по изпълнение на публичната политика, като контрол на въздушното движение и използване на пистата на летище ТМП за военни цели. Финландските власти обясниха, че пистата на летище ТМП е трябвало да бъде на разположение за военни цели 24 часа на ден, 365 дни в годината. Пистата действително е използвана за военни цели (най-малко 30 % от действителното годишно движение на въздухоплавателни средства). Разходите за контрол на въздушното движение са били приблизително [...]. В горепосочените цифри е включен наемът, плащан от Airpro на Finavia за използването на T2 и таксите за кацане, както и други летищни такси за предоставяните услуги на авиокомпаниите, които използват T2.
- (26) Що се отнася до Airpro, финландските власти обясниха също така, че то е дружество с ограничена отговорност и от правна гледна точка е отделно от Finavia. В следната таблица са обобщени действителните финансови резултати от дейността на Airpro на летище ТМП: [...]
- (27) Финансовите резултати на Airpro на летище ТМП включват разходи като наем за T2 на летище на ТМП, собствените разходи на Airpro за персонал и оборудване, както и разходите за услуги, предоставяни от Finavia. Финансовите отчети включват приходи, като заплащаната от Ryanair обща такса, такси за паркиране и други търговски приходи.

(28) За това финландските власти заявиха, че Finavia и Airpro са действали като инвеститори в условията на пазарна икономика, когато са взели решение за изпълнение на нискотарифна стратегия и за преобразуване на товарния хангар в нискотарифен пътнически терминал.

(29) Финландските власти заявиха, че дори финансирането на обновяването на T2 да бъде сметено за държавна помощ, тя би била съвместима въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, тъй като отговаря на критериите за съвместимост, определени в Насоките за авиационния сектор от 2005 г.

(30) Финландските власти заявиха също така, че може да се определи, че мерките изпълняват цели от общ интерес, които, според тях, са свързани не само с характера на летищните операции като такива от общия интерес, но също така с диверсифицирането на връзките в региона по начин, отговарящ на нуждите на жителите и на обществото. Следователно, според финландските власти, промените на T2 са били пропорционални на тяхната цел и на постигнатия резултат.

(31) Освен това финландските власти заявиха, че операциите на летищата имат специални характеристики, които трябва да бъдат взети предвид. Например летище ТМП е спомогнало за подобряване на мобилността на по-натоварени летища в съответствие с целта на Съюза. Експлоатацията на летище ТМП е допринесла за балансираното регионално развитие в една слабонаселена държава като Финландия. В тази връзка е било особено важно да бъдат запазени връзките с Европа от по-отдалечените региони на Финландия, тъй като другите видове транспорт не представляват ефективна алтернатива. Направените разходи за построяването на терминала са били пропорционални на целта, а също така са били и необходими. Според бизнес плановете и действителните цифри има достатъчно средносрочни изгледи за използването на въпросната инфраструктура. T2 е бил предложен на всички авиокомпании по справедлив и недискриминационен начин. До момента обаче нито една авиокомпания освен Ryanair не е проявила интерес към него.

(32) Според финландските власти въпросната инфраструктура не е засегнала търговията в степен, която да противоречи на интересите на Съюза. Летище ТМП е малко и, следователно, въздействието на мерките на равнището на Съюза е незначително. Освен това ползите от мерките за региона превишават каквото и да било отрицателно въздействие на равнището на Съюза.

3.2. Договорът между Finavia и Airpro за наем на T2 на летище ТМП

(33) Финландските власти отбелязаха, че на 23 февруари 2003 г. Finavia е сключило договор за наем с Airpro по отношение на T2 за периода между 1 април 2003 г. и 31 март 2013 г. (наричан още „договора за наем“). Макар че първоначално Finavia е заплатило разходите за обновяването, Airpro е шяло да възстанови на Finavia тези разходи в рамките на наема. Финландските власти са предоставили така също копие на договора за наем.

(34) Според договора за наем Airpro заплаща месечен наем в размер на [...] плюс [...] ДДС за използването на съоръженията. Следователно наемът с ДДС възлиза на [...] месечно. В договора е предвидено, че — в допълнение към основния наем, наемът включва също така направените разходи за преобразуването на товарния хангар в нискотарифен пътнически терминал и свързаната лихва.

(35) Финландските власти отбелязаха, че, към момента на сключване на договора за наем, промените на T2 все още не са били приключени и разходите по обновяването на терминала са били изчислени приблизително, за да се определи сумата на наема. Разходите са били изчислени приблизително на 700 000 EUR, като се очаквало тези разходи да се отразят върху месечния наем приблизително с [...]. В допълнение към приблизително изчислените разходи за обновяване Finavia е определило, че разходите за допълнителни работи и организация след въвеждането в експлоатация на T2 биха били приблизително [...], като тези разходи биха се отразили върху месечния наем с [...]. В съответствие с горните изчисления Airpro е възстановило на Finavia направените разходи за промените на T2 под формата на месечен наем в размер на [...].

(36) Финландските власти заявиха, че заплащаният от Airpro месечен наем не е под пазарната цена. Всъщност заплащаният от Airpro наем е по-висок от наема, заплащан от предишния наемател — DHL. DHL е заплащало месечен наем в размер на [...] без ДДС за използването на съоръженията, което приблизително е равно на [...] ⁽⁹⁾. Делът на ДДС възлиза на [...], следователно общият месечен наем с ДДС е бил [...], което съответства приблизително на [...].

(37) Финландските власти отбелязаха освен това, че без изпълнението на нискотарифната стратегия и преобразуването на товарния хангар в нискотарифен терминал, T2 е можело да остане незает, което би утежило финансите на летище ТМП.

⁽⁹⁾ Обменният курс на еврото е определен на 31 декември 1998 г.: 5,94573 FIM.

3.3. Изпълнение на нискотарифната стратегия от страна на Airpro и споразумението от 3 април 2003 г. между Airpro и Ryanair

- (38) Що се отнася до изпълнението на нискотарифната стратегия от страна на Airpro, финландските власти обясниха, че разговорите с авиокомпаниите са започнали по-рано. С Ryanair например е имало разговори в продължение на няколко години преди да бъде взето решението за изпълнение на нискотарифна стратегия на летище ТМП.
- (39) Според финландските власти изпратеното от Airpro писмо до няколко авиокомпани, с което ги призовава да разгледат възможностите за стартиране на дейност на нискотарифния терминал, е било само част от маркетинговата стратегия за Т2. Т2 на летище ТМП е бил рекламиран активно на търговския панаир Routes⁽¹⁰⁾ в продължение на няколко години, считано от 2002 г. Предполагало се е, че и други авиокомпани, в допълнение към Ryanair, също биха били заинтересовани от стартиране на операции на този терминал.
- (40) Финландските власти предоставиха копие на рекламното писмо. В писмото са посочени приложимите такси на Т2, като такса за наземно обслужване и за използване на терминала, чиито размер зависи от вида на използваното въздухоплавателно средство. В допълнение към приложимите такси на Т2 авиокомпаниите трябва да заплащат нормалните такси за кацане, терминално навигационно обслужване и сигурност.
- (41) Финландските власти предоставиха копие на споразумението с период на валидност [...], сключено между Airpro и Ryanair на 3 април 2003 г. („споразумението“). В споразумението са посочени оперативните и финансовите условия, при които Ryanair стартира и извършва търговски полети до и от Т2 на летище ТМП. Споразумението е влязло в сила в деня след подписването му (т.е. 4 април 2003 г.) и ще приключи на [...].
- (42) За предоставяните на летище ТМП услуги Ryanair следва да заплаща еднократна такса за престоя на всяко въздухоплавателно средство за обслужване (заминаване и пристигане), т.е. обща такса за всеки самолет B737-800 или друга модификация на самолет B-737 с максимално МТОВ⁽¹¹⁾ от 67 000 kg, считано от 4 април 2003 г. Тази такса включва такса за кацане и излитане, такси за осветление, за шум и нощни такси, такса за терминално навигационно обслужване, такси за подвижна стълба и обслужване на пътниците, включително такси за сигурност и безопасност, както и такса за пътниците.
- (43) Както е обобщено в таблиците по-долу, общата такса зависи от дневната честота на полетите на Ryanair на летището и от годината на споразумението: [...].
- (44) Със споразумението Ryanair се задължава да стартира операциите си на летище ТМП с [...] броя престои за обслужване ежедневно. Освен това Ryanair се съгласява да отправи [...] известие за всяко намаляване на броя на ежедневните престои за обслужване на летището.
- (45) [...]
- (46) Според споразумението Ryanair е очаквало да достигне приблизително [...] заминаващи пътници на летище ТМП през първите 12 месеца и приблизително [...] заминаващи пътници през следващите 12 месеца.
- (47) Според споразумението Т2 на летище ТМП е с максимален капацитет от един престой за обслужване на час между 7:00 ч. и 24:00 ч. Ryanair и Airpro предварително съгласуват разписанията на полетите.
- (48) Airpro осигурява бюро за обслужване на пътниците на централно местоположение в основния летищен терминал (Т1) и прави резервации за пътниците на Ryanair. Според споразумението Ryanair заплаща на Airpro комисионна в размер на [...] за всички полети на Ryanair (без данъци, такси и други начисления), продадени от Airpro и платени с дебитна/кредитна карта.
- (49) В споразумението са предвидени също така договорености по отношение на времето за необходимата поддръжка на пистата на летище ТМП през лятото на 2003 г., когато летището ще бъде изцяло затворено за въздушно движение. През този период движението на летище ТМП ще бъде пренасочено към летище Пори, като Airpro ще осигури автобусен транспорт за пътниците на Ryanair.
- (50) Според финландските власти споразумението между Airpro и Ryanair е сключено при търговски условия и не е налице държавна помощ. И други авиокомпани са

⁽¹⁰⁾ Търговският панаир Routes е ежегоден панаир за авиокомпани и летища, на който се продават маршрути за полети.

⁽¹¹⁾ Максималното излетно тегло (МТОВ) на дадено въздухоплавателно средство представлява максималното тегло, при което на пилота на въздухоплавателното средство е разрешено да се опита да излети, поради конструктивни или други ограничения. С други думи МТОВ е най-голямото тегло, при което е доказано, че въздухоплавателното средство изпълнява всички изисквания за летателна годност.

имали възможност да се договарят с Airpro при сходни търговски условия на получените от Ryanair. Например рекламната брошура *The Case for Tampere-Pirkkala Airport*, изготвена за търговския панаир през 2004 г., е подчертан фактът, че T2 е на разположение на всички оператори, тъй като към този момент терминалът все още е разполагал със свободен капацитет за още две авиокомпании.

(51) Финландските власти считат също така, че заплащаните от Ryanair такси на летище ТМП са основани на разходите и генерират икономически ползи за дейността на Airpro и Finavia на летище ТМП. Airpro събира такси от Ryanair за услугите, които предоставя, а също така и за предоставяните от Finavia услуги. След това Airpro изплаща на Finavia събраните такси от операциите на Ryanair на летището в съответствие с Аеронавигационната информационна публикация на Finavia („AIR“) (12). Всички разлики в таксите се дължат на характера и мащаба на съответните услуги.

(52) Финландските власти отбелязаха, че всички авиокомпании, които използват летище ТМП, заплащат едни и същи такси за услуги с еднакво качество. Например пътническата такса, която се събира за предоставяните на T2 услуги, зависи от качеството на предоставяните на терминала услуги. Нито Finavia, нито Airpro са изиграли някаква роля в събирането на таксата за обслужване на пътниците, която е отбелязана на самолетните билети на Ryanair и се събира от Ryanair от неговите пътници. Противно на твърденията на Blue1, Ryanair не е освободено от заплащането на пътническата такса. Фактът, че дейността на Airpro на T2 е печеливша свидетелства за това, че Ryanair е трябвало да плаща такса за предоставяните от Airpro услуги.

(53) Finavia събира следните такси от Ryanair чрез Airpro на летище ТМП, които общо възлизат на [...]:

— такса за кацане (13): [...]

— такса за аеронавигационно обслужване: [...]

(54) Що се отнася до таксите за аеронавигационно обслужване, финландските власти заявиха, че те зависят от теглото на въздухоплавателното средство, продължителността на полета и същността на използваните услуги. Печалбата

на Finavia включва също така годишна пътна такса (14), възлизаща на приблизително [...] през 2006 г., и ще се повишава с допълнителната честота на полетите, извършвани от Ryanair.

(55) Финландските власти обясниха също така, че през 2005 г. оперативната полза от операциите на Ryanair на летище ТМП е на обща стойност [...]. Накрая финландските власти заявиха, че според споразумението Ryanair се е задължило също така да повиши движението и да достигне указаните в споразумението цели за брой пътници.

4. МНЕНИЯ НА ТРЕТИ СТРАНИ

(56) Комисията получи мнения от четири заинтересовани страни.

4.1. Ryanair

(57) В началото на предоставеното мнение от Ryanair на 16 ноември 2007 г. авиокомпанията заявява, че според нея откриването на официална процедура по разследване е несправедливо и ненужно. Изразени са също така съжаления, че Комисията не е дала възможност на Ryanair да участва в предварителното разглеждане.

(58) Относно случая по същество Ryanair е на мнение, че Комисията е трябвало да основе своите заключения на стандартни търговски договорености и да реши, че споразумението отговаря на принципа на оператора в условията на пазарна икономика, и, следователно, не е налице държавна помощ. Тъй като по мнение на Ryanair както Finavia, така и Airpro печелят от използването от него на летище ТМП, и двете дружества действат като оператори в условията на пазарна икономика и финансирането на T2 не съдържа никаква помощ.

(59) Що се отнася до изграждането на нискотарифния терминал на летище ТМП, Ryanair обясни, че е имало текущи проекти за разграничаване на услугите, предоставяни от летища в Съюза, с цел да се отговори на нуждите на нискотарифните авиокомпании и на техните пътници. Предоставяните от летищата различни равнища на обслужване довели до различни такси, заплащани от авиокомпаниите. Летище ТМП било сред първите, които възприели модела на разграничени равнища на обслужване на едно и също летище. Ryanair потвърди, че летищният оператор Finavia е взел решение за разработването на T2 въз основа на сериозен бизнес план, който бил изпълнен бързо и довел до увеличаване на приходите на Finavia. Следователно Ryanair е на мнение, че в развитието на нискотарифния терминал не са налице каквито и да било елементи на държавна помощ по отношение на дейността на Finavia на летище ТМП.

(12) Според финландските власти AIR на Финландия е изготвена в съответствие с приложение 15 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване и Ръководството за аеронавигационно информационно обслужване (ICAO, документ 8126). Общият раздел на AIR се отнася също така до таксите на Finavia за въздушно движение.

(13) Като се приема, че MTOW на въздухоплавателното средство е 69 900 kg.

(14) Тази такса се събира от Евроконтрол и се изплаща от него на Finavia.

(60) Що се отнася до управлението на T2, Ryanair обясни, че конкуренцията между терминалите на същото летище е довела до по-голяма ефективност и понижаване на разходите. Според Ryanair по-високите стандарти за ефективност на T2 са подобрили ефективността на T1 в полза на всички авиокомпани, които използват летището. Доколкото от Ryanair са запознати, Airpro е наело терминала при търговски условия. Finavia извличало допълнителна полза от по-високия ръст на движение на летището и по-високи приходи от такси за кацане и за контрол на въздушното движение. Следователно, според Ryanair, търговските споразумения между Finavia и Airpro, касаещи управлението на T2, не съдържат държавна помощ.

(61) По отношение на сключеното споразумение между Ryanair и Airpro, Ryanair първо заяви, че неговият бизнес модел е основан на повишаване на ефективността, от което се ползват и пътниците под формата на по-ниски въздушни такси. Заплащаната на летище ТМП обща такса включвала всички такси, които са приложими за авиокомпани на летището. Различните такси за използването на T2 били обосновани от равнището на предоставяните услуги. Що се отнася до отстъпката от летищните такси, свързана с увеличението на честотата на полетите, Ryanair заяви, че това е нормална търговска практика, която се прилага във всички отрасли. Повечето от условията на споразумението между Ryanair и Airpro относно T2 са общоприложими за всички авиокомпани, желаещи да използват T2. Следователно Ryanair е на мнение, че споразумението му с Airpro не е селективно. Освен това Ryanair заяви, че както Finavia, така и Airpro имат полза от присъствието му на летище ТМП.

4.2. SAS Group

(62) SAS Group представи своето мнение с писмо от 16 ноември 2007 г. SAS Group отбеляза, че мнението им е съсредоточено върху връзката между Finavia и Airpro, разходите за преобразуването на T2 и преференциалното третиране на Ryanair на летище ТМП.

(63) Що се отнася до връзката между Finavia и Airpro, SAS Group заяви, че управляващият директор на летище ТМП е бил член на съвета на директорите на Airpro, когато Finavia е взело решение да отпаде T2 под наем на Airpro. Освен това близката връзка между Finavia и Airpro е била очевидна в публикацията *Tampere-Pirkkala Airport Finland's Future-Ready Airport (Летище Тампере-Пиркала — Финландското летище, което е готово за бъдещето)*.

(64) SAS Group заяви, че Finavia е субсидирало кръстосано T2 с приходи от T1. По-специално SAS Group е на мнение, че на T2 не се плащат пътнически такси. Освен това

Airpro администрира автомобилния паркинг, който се намира извън T2, и задържа за себе си приходите, които са реализирани от него. Таксите за паркиране на автомобилния паркинг до T2 са два пъти по-високи от тези на T1.

(65) Що се отнася до разходите за обслужване на T2, от SAS Group заявиха, че финландските власти не са им предоставили достъп до тази информация. SAS Group не е получило информация дали T2 или летище ТМП са били печеливши и дали Airpro плаща за предоставената от Finavia инфраструктура. Например Finavia е придобило оборудване за проверки по сигурността за T2. SAS Group заяви, че, според финландските власти и Airpro, ценовите равнища на T2 са свързани с равнището на обслужване. SAS Group твърди, че равнището на обслужване обикновено се основава на концепцията за наземно обслужване, която е договорена между авиокомпанията и дружеството за наземно обслужване, а не на наличното пространство или съоръжения.

(66) Освен това SAS Group заяви, че организацията на T2 на летище ТМП облагодетелства един бизнес модел и определено противоречи на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

4.3. Air France

(67) Air France представи мнението си с писмо от 16 ноември 2007 г. В началото Air France обясни своето търговско положение във Финландия. Във Финландия Air France не извършва полети от и до летище ТМП. То обаче извършва пет ежедневни полета между летище Charles de Gaulle в Париж и летище Helsinki (разположено на приблизително 180 километра от летище ТМП) въз основа на споразумение за споделяне на код с Finnair.

(68) Air France заяви, че е подкрепило Насоките за авиационния сектор от 2005 г. и направената от Комисията предварителна оценка на финансовите условия на летище ТМП. По-специално Air France е на мнение, че освобождаването от заплащане на пътническа такса предоставя ползи на Ryanair и определено е с дискриминационен характер и, следователно, не следва да се счита за съвместимо с вътрешния пазар.

4.4. Асоциация на европейските авиокомпани

(69) Асоциацията на европейските авиокомпани („АЕА“) представи своето мнение с писмо от 16 ноември 2007 г. Мнението на АЕА изцяло съпада с изразените мнения от страна на SAS Group и Air France.

5. МНЕНИЕ НА ФИНЛАНДСКИТЕ ВЛАСТИ ПО ОТНОШЕНИЕ НА МНЕНИЯТА НА ТРЕТИТЕ СТРАНИ

- (70) Финландските власти получиха мненията на четирите заинтересовани страни.
- (71) Що се отнася до мнението на Ryanair, финландските власти отбелязаха, че авиокомпанията е изразила мнение както по общото развитие на авиационния пазар в Европа, така и по промените на летище ТМП. По отношение на тези аспекти финландските власти се позовават на първите си мнения, представени след откриването на официалната процедура по разследване.
- (72) Финландските власти отбелязаха, че в мнението на SAS Group се повдигат нови въпроси, които трябва да бъдат изяснени. Финландските власти заявиха, както вече е отбелязано, че от правна гледна точка Airpro е отделно дружество и не се ползва от каквото и да било подпомагане от своя собственик — Finavia.
- (73) Финландските власти отбелязаха, че управляващият директор на летище ТМП не е бил член на съвета на директорите на Airpro към момента на подписване на договора за наем. Управляващият директор на летището е бил член на съвета на директорите на Airpro едва през периода май 2003 г. — април 2007 г. Що се отнася до рекламната публикация за летище ТМП и неговата нискотарифна стратегия, финландските власти заявиха, че подобни маркетингови дейности не биха могли да предрешат правните и икономическите връзки между съответните дружества. SAS Group, което е използвало Т1 на летище ТМП, не е споменато в публикацията, защото нейната цел е била да рекламира нискотарифната стратегия на летище ТМП.
- (74) Що се отнася до твърденията на SAS Group относно възможното кръстосано субсидиране между Т2 и Т1 на летище ТМП, финландските власти заявиха, че вече са предоставили доказателства, че дейността на Airpro на летище ТМП е била печеливша и че Airpro не е получило никакви субсидии от Finavia.
- (75) Що се отнася до различните мерки относно инфраструктурата, свързани с обновяването на Т2, финландските органи отбелязаха, че заплащаният наем от Airpro на Finavia покрива тези разходи плюс лихва. По отношение на закупуването от Finavia на оборудване за проверки по сигурността на Т2 финландските власти отбелязаха, че въпросните разходи са отразени в заплащания наем. Автомобилният паркинг, разположен до Т2, е част от площите, които са отдадени под наем на Airpro. Airpro има свободата да определя таксите, ако това става по прозрачен начин.

- (76) Що се отнася до твърденията на SAS относно различното ценообразуване на Т2 на летище ТМП, финландските власти се позоваха на изразеното от тях мнение в рамките на процедурата по откриване.

6. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

- (77) Член 107, параграф 1 от ДФЕС гласи, че „всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.
- (78) Предвидените в член 107, параграф 1 критерии са кумулативни. По смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС една мярка представлява помощ само ако са изпълнени всички долупосочени условия. Финансовото подпомагане трябва:
- да е предоставено от държава членка или чрез ресурси на държава членка,
 - да поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки,
 - да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията, както и
 - да засяга търговията между държавите членки.

6.1. Представяват ли държавна помощ предприетите финансови мерки в контекста на прилагането на нискотарифната стратегия на летище ТМП?

- (79) С цел да направи оценка дали финансовите договорности, свързани с нискотарифната стратегия на летище ТМП, съдържат елемент на помощ, по-специално във връзка с преобразуването на свободния товарен хангар в нискотарифен терминал и последващия договор за наем с Airpro, Комисията трябва да прецени дали при подобни обстоятелства един инвеститор в условията на пазарна икономика би сключил същите или сходни търговски споразумения като Finavia⁽¹⁵⁾.

⁽¹⁵⁾ С оглед на извършването на въпросната оценка Комисията поръча на Eсоgys („експерта на Комисията“) да направи проучване в тази връзка. Експертът на Комисията анализира финансовите данни и допусканията, залегнали в бизнес плана за нискотарифната стратегия на Finavia и Airpro, договора за наем между Finavia и Airpro за експлоатацията на Т2 и споразумението.

- (80) Според установените принципи в съдебната практика Комисията трябва да съпостави поведението на Finavia с това на инвеститор в условията на пазарна икономика, който може да е воден от изгледи за дългосрочна доходност⁽¹⁶⁾. Освен това, съгласно решението по делото *Charleroi*⁽¹⁷⁾, при оценяването на въпросните мерки Комисията следва да вземе предвид всички свързани характеристики на мерките и техния контекст. С други думи Комисията трябва да анализира решението на Finavia да обнови товарния хангар на летище ТМП и планираното изпълнение на нискотарифната стратегия на летище ТМП от страна на Airpro въз основа на интегриран подход, при който се вземат предвид всички характеристики на въпросните мерки.
- (81) В решението по делото *Stardust Marine* Съдът обяви, че, „[...]“, за да се провери дали държавата е действала като благодаразумен инвеститор, работещ в условията на пазарна икономика, или не, е необходимо да се изходи от контекста на периода, през който са взети мерките за финансово подпомагане, с цел да се прецени икономическата рационалност на поведението на държавата и, следователно, да не се правят каквито и да било оценки въз основа на ситуацията на по-късен етап“⁽¹⁸⁾.
- (82) С оглед на прилагането на теста на инвеститора в условията на пазарна икономика Комисията трябва да изходи от контекста на периода, през който Finavia е взело решението за обновяване на свободния товарен хангар и последващото му отдаване под наем на Airpro — т.е. началото на 2003 г. Комисията трябва да базира своята оценка така също на информацията и допусканията, които са били на разположение на оператора, когато са били взети решенията за финансовите мерки по изпълнение на нискотарифната стратегия.
- (83) Финландските власти считат, че Finavia е действало рационално, като в доказателство на своите твърдения представят копие на предварителния бизнес план на Finavia и действителните резултати на Finavia и Airpro на летище ТМП.
- (84) В този контекст Комисията отбелязва, че товарният хангар на летище ТМП е останал свободен, след като DHL е прекратило своя договор за наем. Finavia е губело месечен наем в размер на приблизително [...]. След няколко месеца е станало очевидно, че Finavia няма да може да привлече на летище ТМП друго дружество за превоз на товари по въздуха. Освен това нискотарифните авиокомпании не били склонни да използват Терминал 1 на летището, тъй като разходите за услугите по наземно обслужване били по-високи, отколкото тези авиокомпании били готови да приемат. Прогнозите за 2002 г. за авиационния транспортен сектор обаче показали голям потенциал за растеж на нискотарифните превозвачи като Ryanair — приблизително 30 % годишно.
- (85) Комисията отбелязва също така, че свободният товарен хангар е бил напълно амортизиран и разходите за обновяването с цел преобразуването му в нискотарифен пътнически терминал са възлезли на 760 612 EUR. Дори ако товарният хангар не е бил преобразуван в пътнически терминал, все пак на Finavia е щяло да се наложи да предприеме определени дейности по обновяването му в размер на приблизително 100 000 EUR.
- (86) Освен това Finavia е било задължено да поддържа пистата на летище ТМП на разположение за военни цели 24 часа на ден, 365 дни в годината. Следователно увеличеният ръст на движението на летището определено би могло да доведе до по-добро разпределение на ресурсите и намаляване на възможния свръхкапацитет. Същевременно разнообразяването на авиокомпаниите, които използват летището, би могло така също да понижи бизнес рисковете за летището (като риска от неизползван капацитет, ако някоя от авиокомпаниите прекрати своята дейност) и да повиши ефективността на използването на пистата.
- (87) Тази ситуация е обяснена в бизнес плана на Finavia за изпълнението на нискотарифната стратегия. Както е видно от сценария за най-лошия случай, изложен в бизнес плана на Finavia, се очаквало инвестиционният проект да има положителен принос: според очакванията средният марж на печалбата⁽¹⁹⁾ щял да бъде около [...] (вж. таблицата в съображение 20), което, според данните, с които разполага Комисията, в общи линии отговаря на маржовете на печалбата на други летища в Съюза⁽²⁰⁾. Комисията отбелязва също така, че предварителният бизнес план е основан на благодаразумни допускания, довели до подценяване на приходите и надценяване на разходите през последните години от разглеждания период. Освен това в предварителния бизнес план не е взета предвид реализираната от Finavia печалба от такси за кацане, тъй като тяхната стойност е била извадена от очакваните приходи. Наред с това разходите за обновяването и съответното възнаграждение за инвестирания капитал са били отразени изцяло в заплащания наем от Airpro на Finavia, който също е бил изваден от очакваните приходи.

⁽¹⁶⁾ Дело С-305/89 *Италия срещу Комисията* [1991 г.] ECR I-1603, параграф 20 (делото „Alfa Romeo“); дело Т-296/97 *Alitalia срещу Комисията* [2000 г.] ECR II-3871, параграф 84.

⁽¹⁷⁾ Дело Т-196/04 *Ryanair срещу Комисията* [2008 г.] ECR II-3643, параграф 59 (делото „Charleroi“).

⁽¹⁸⁾ Дело С-482/99 *Франция срещу Комисията* [2002 г.] ECR I-4397, параграф 71 (делото „Stardust Marine“).

⁽¹⁹⁾ Маржът на печалбата (възвръщаемостта на продажбите) съпоставя нетната печалба с продажбите (приходите). Това съотношение показва дали е достатъчна възвръщаемостта на продажбите на дадено дружество, тъй като определя каква печалба е реализирана за едно евро приход от продажби. Той е показател за доходност и ефективност.

⁽²⁰⁾ Вж. таблица 6 от Решението на Комисията от 27 януари 2010 г. относно държавна помощ С 12/2008 — *Словакия — Споразумение между „Летище Братислава“ и Ryanair*, ОВ L 27, 1.2.2011 г., стр. 24.

(88) С цел да направи оценка на нискотарифната стратегия на Finavia и Airpro въз основа на интегриран подход експертът на Комисията консолидира приходите и разходите според предварителния бизнес план (основен сценарий). По-специално като приходи са взети предвид плащанията между дружествата (като наема, заплащан от Airpro на Finavia за използването на T2, таксите за кацане и терминално навигационно обслужване). В следната таблица са обобщени изчисленията на приходите и разходите, свързани с изпълнението на нискотарифната стратегия на летище ТМП, както е описано по-горе, и техният принос към печалбата преди олихвяване и данъци („ЕВГТ“) на консолидирано равнище (т.е. за Finavia и Airpro) през следващите десет години: [...] ⁽²¹⁾

(89) Комисията отбелязва, че, въз основа на предварителния бизнес план и на положителната NPV ⁽²²⁾, решението на Finavia за прилагане на нискотарифната стратегия на летище ТМП отговаря на поведението на инвеститор в условията на пазарна икономика. Положителната NPV на нискотарифната стратегия е увеличила стойността на собствения капитал на Finavia. Комисията отбелязва освен това, че допусканията в предварителния бизнес план и очакваните резултати от нискотарифната стратегия допълнително са подкрепени от действителните положителни резултати от дейността на Airpro на летище ТМП (вж. по-специално таблицата в съображение 26). Освен това комбиниранията действителни резултати на летище ТМП (като се вземат предвид финансовите резултати от дейността на Airpro и Finavia на летище ТМП, вж. таблиците в съображения 24 и 26) показват, че дейността на цялото летище е станала печеливша, благодарение на експлоатацията на нискотарифния терминал.

(90) С оглед на горното Комисията може да заключи, че решението на Finavia за изпълнение на нискотарифна стратегия на летище ТМП и свързаните с тази стратегия финансови мерки отговарят на теста на инвеститора в условията на пазарна икономика и, следователно, при тях не е налице каквото и да било икономическо предимство, което не е съвместимо с нормалните пазарни условия.

(91) Тъй като един от кумулативните критерии на член 107, параграф 1 от ДФЕС не е изпълнен, Комисията счита, че решението на Finavia да изпълни нискотарифната стратегия на летище ТМП и свързаните с нея финансови мерки не съдържат каквато и да било държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

⁽²¹⁾ [...]

⁽²²⁾ NPV (нетната текуща стойност) показва дали доходът от даден проект превишава (алтернативната) стойност на капитала. Даден проект се счита за икономически печеливша инвестиция, ако генерира положителна NPV. Инвестициите, които носят по-нисък доход от (алтернативната) стойност на капитала, не са икономически печеливши. (Алтернативната) стойност на капитала е отразена в сконтовия фактор.

(92) Що се отнася до възможното кръстосано субсидиране на Airpro от страна на Finavia (като загуба на приходи от наем или компенсиране на загуби от дейността), Комисията отбелязва, че предвид факта, че всички финансови мерки, свързани с нискотарифната стратегия на летище ТМП са основани на предварителен бизнес план в съответствие с принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика, че Airpro заплаща пазарен наем за използването на T2, че всички разходи за дейността на Airpro на летище ТМП се покриват от таксите, които заплащат авиокомпаниите, използващи T2 (т.е. Ryanair) и че дейността на Finavia на летище ТМП е печеливша само поради експлоатацията на T2, може да се изключи кръстосано субсидиране на Airpro от страна на Finavia.

6.2. Представява ли държавна помощ споразумението между Airpro и Ryanair?

(93) Що се отнася до споразумението между Airpro и Ryanair, финландските власти завиха, че Airpro е действало като оператор в условията на пазарна икономика в подобна ситуация. Ако случаят е такъв, Ryanair не е било облагодетелствано от споразумението и не е налице каквато и да било държавна помощ.

(94) Когато прави преценка дали споразумението е сключено при нормални пазарни условия, Комисията трябва да провери дали в сходни обстоятелства едно летище, функциониращо при нормални условия на пазарна икономика и водено от изгледи за дългосрочна доходност, би сключило същите или сходни търговски споразумения като Airpro ⁽²³⁾. Освен това Комисията трябва да анализира очакваното въздействие на споразумението върху дейността на Airpro и Finavia на летище ТМП въз основа на интегриран подход, като вземе предвид всички характеристики на въпросната мярка ⁽²⁴⁾.

(95) С цел прилагане на теста на частния инвеститор Комисията трябва да изходи от контекста на периода, през който е подписано споразумението. Комисията трябва също така да базира своята оценка на информацията и допусканията, които са били на разположение на оператора при подписването на споразумението. Airpro е подписало споразумението с Ryanair на 3 април 2003 г. със срок на валидност [...].

(96) Според споразумението Ryanair се е задължило да стартира своята дейност на летище ТМП с [...] престоя

⁽²³⁾ *Alfa Romeo*, параграф 20, *Alitalia* срещу *Комисията*, параграф 84.

⁽²⁴⁾ *Charleroi*, параграф 59.

за обслужване дневно. На тази база Ryanair е очаквало да обслужва приблизително [...] заминаващи пътници от летище ТМП през първите 12 месеца и приблизително [...] заминаващи пътници през следващите 12 месеца. В споразумението е предвидена тарифа с таксите на престой за обслужване, в зависимост от дневната честота на полетите (вж. по-специално таблиците в съображение 43). Средната цена за един престой за обслужване (на база на три полета дневно) е [...]. В следната таблица са съпоставени таксите, заплащани от авиокомпаниите, които използват Т1 на летище ТМП, и средната цена, заплащана от Ryanair:

Предоставяна услуга	Летищни такси, приложими на Терминал 1 (Т1), в EUR	Летищни такси, заплащани от Ryanair (средна такса) на Терминал 2 (Т2)
Такса за кацане	442	442
Такси за терминално навигационно обслужване	92	92
Такса за сигурност	410	410
Терминално (пътническо) обслужване и наземно обслужване	[...]	[...]
Обща цена на престой за обслужване	[...]	[...]

(97) Комисията отбелязва, че Ryanair заплаща същите такси за кацане, терминално навигационно обслужване и сигурност, както и авиокомпаниите, използващи Т1 на летище ТМП. Според предоставената от финландските власти информация Ryanair не е освободено от пътническа такса. Единствената разлика в цената, която Ryanair заплаща, е свързана с плащаните такси за терминално (пътническо) обслужване и наземно обслужване. Качеството на предоставяните услуги на Ryanair и неговите пътници на Т2 обаче е по-ниско от качеството на услугите, предоставяни на Т1, като реализираното намаление на основните разходи, по-специално разходите за персонал, представлява приблизително [...] от общите разходи на Airpro (включително заплащаните на Finavia наем, такси за кацане и за терминално навигационно обслужване). За разлика от Т1, на Т2 се поддържа нисък брой на персонала, като едни и същи служители извършват различни операции, свързани с регистрацията (check-in), проверки по сигурността и наземното обслужване. Според предоставената от летището информация на експерта на Комисията разходите за персонал на Т2 са с около [...] по-ниски, отколкото на Т1. Освен това Комисията отбелязва, че заплащаните от Ryanair летищни такси за терминално (пътническо) обслужване и наземно обслужване са едва с около [...] по-ниски от таксите, заплащани на Т1. Отклонението между икономите на разходи (около [...]) и разликата в таксите, заплащани от авиокомпаниите, използващи

двамата терминала (около [...]) отразява допълнителния марж на печалбата, реализиран от Airpro (около [...], вж. също така таблицата в съображение 20). Следователно Комисията счита, че разликата между заплащаните от Ryanair такси на Т2 и тези, заплащани на Т1, е основателна.

(98) Въз основа на горното Airpro е могло да прогнозира приходите, които предстои да бъдат реализирани по споразумението с Ryanair. Airpro е допуснало, че през година 1 Ryanair ще извършва по [...] престоя за обслужване дневно с коефициент на натоварване [...]; считано от година 2 се очаквало, че Ryanair ще извършва по [...] престоя за обслужване дневно за останалия срок на валидност на споразумението при същия коефициент на натоварване като през година 1. В резултатът са взети предвид приходите на Airpro от аеронавигационно обслужване и други приходи (включително приходите от автомобилния паркинг и т.н.). Разходите на Airpro за срока на валидност на споразумението са изчислени приблизително въз основа на прогнозните разходи за изпълнението на нискотарифната стратегия на летище на ТМП. Например разходите за персонала се очаквало да бъдат [...] на престой за обслужване (и [...]), изчислени на база на престойте за обслужване на въздухоплавателни средства на ден).

(99) В следната таблица са обобщени изчисленията на приходите и разходите, свързани със споразумението, и положителния принос на споразумението върху стойността на собствения капитал на Airpro през срока на неговата валидност. Тези изчисления са базирани на представения от финландските власти бизнес план и на посочените по-горе допускания. [...] ⁽²⁵⁾

(100) Комисията отбелязва че през срока му на валидност се очаквало споразумението с Ryanair да генерира положителен принос за стойността на собствения капитал на Airpro, благодарение на NPV в размер на 0,5 млн. EUR. Освен това се очаквало цялостната дейност на Airpro и Finavia на летище ТМП да бъде положителна през срока на валидност на споразумението.

(101) Комисията отбелязва също така, че приходите от споразумението покриват всички разходи на Airpro на летище ТМП и всички разходи на Finavia, свързани със споразумението. В настоящия случай подходът за изчисление на пълната стойност включва цената на капитала (т.е. разходите за амортизиране на летищната инфраструктура) и разходите за дейността (като разходи за персонал, енергия, материали и т.н.). Той включва също така разходите за мерки за сигурност и безопасност, които могат да представляват мерки, попадащи в рамките на отговорностите за изпълнение на публичната политика, която не би била сметена за икономическа дейност по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Следователно изчислената NPV е подценена и положителният принос на споразумението може в действителност да е дори по-голям.

⁽²⁵⁾ [...]

- (102) Комисията отбелязва, че, въз основа на предварителния бизнес план, решението на Airpro — като дъщерно дружество на Finavia — да сключи въпросното споразумение с Ryanair отговаря на поведението на инвеститор в условията на пазарна икономика. Комисията отбелязва също така, че допусканията в предварителния бизнес план и очакваните резултати от споразумението са подкрепени също така от действителните положителни резултати от дейността на Airpro на летище ТМП (вж. по-специално таблицата в съображение 26). Освен това комбиниранията действителни финансови резултати на летище ТМП (като се вземат предвид финансовите резултати от дейността на Airpro и на Finavia на летище ТМП, вж. по-специално таблиците в съображения 24 и 26) показват, че са станали печеливши както операциите на нискотарифния терминал, така също и тези на летището като цяло.
- (103) Въз основа на горното Комисията стига до заключението, че решението на Airpro да сключи въпросното споразумение с Ryanair отговаря на теста на инвеститора в условията на пазарна икономика и, следователно, при него не са налице каквито и да било икономически предимства, които да не са съвместими с нормалните пазарни условия.
- (104) Тъй като кумулативните критерии на член 107, параграф 1 от ДФЕС не са изпълнени, Комисията счита, че в споразумението от 3 април 2003 г. между Airpro и Ryanair не е налице каквато и да било държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Предприетите мерки от Finavia Oyj и Airpro Oy, състоящи се от финансовите мерки, свързани с изпълнението на нискотарифната стратегия на летище Тампере-Пиркала, по-специално разходите за обновяване на Терминал 2, и договорът за наем на Терминал 2, сключен между Finavia Oyj и Airpro Oy на 23 февруари 2003 г., не представляват помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 2

Сключеното споразумение между Airpro Oy и Ryanair Ltd на 3 април 2003 г. не представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Република Финландия.

Съставено в Брюксел на 25 юли 2012 година.

За Комисията
Joaquín ALMUNIA
Заместник-председател