

# OTSUSED

## KOMISJONI OTSUS,

25. juuli 2012,

mis käsitleb meedet SA.23324 (C 25/07) (ex NN 26/07) – Soome Finavia, Airpro ja Ryanairi tegevus Tampere-Pirkkala lennujaamas

(teatavaks tehtud numbri C(2012) 5036 all)

(Ainult soome- ja rootsikeelne tekst on autentsed)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2013/664/EL)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele<sup>(1)</sup>

ning arvestades järgmist:

### 1. MENETLUS

- (1) Komisjon sai 2005. aasta veebruaris kaebuse lennufirma SAS Group Soome lennuettevõtjalt Blue1 Oy (edaspidi „Blue1”). Muu hulgas väitis Blue1, et Ryanair Ltd. (edaspidi „Ryanair”) sai abi keskmisest madalamate lennujaamamaksude tõttu Tampere-Pirkkala lennujaamas (edaspidi „TMP lennujaam” või „lennujaam”).
- (2) Komisjon palus oma 2. märtsi 2005. aasta ja 23. mai 2006. aasta kirjadest Soomelt kaebuse kohta lisateavet. Soome vastas 27. aprillil 2005. aasta ja 27. juulil 2006. aasta kirjadega.
- (3) 10. juuli 2007. aasta kirjaga teatas komisjon Soomele oma otsusest alata Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping”) artikli 108 lõikes 2<sup>(2)</sup> sätestatud menetlus (edaspidi „menetluse algatamise otsus”) seoses Airpro Oy ja Ryanairi vahelise kokkuleppega ning odavlendude strateegiaga, mida Finavia ja Airpro Oy TMP lennujaamas rakendavad. Soome esitas oma märkused menetluse algatamise otsuse kohta 28. novembril 2007.

<sup>(1)</sup> ELT C 244, 18.10.2007, lk 13.

<sup>(2)</sup> Alates 1. detsembrist 2009 muutusid EÜ asutamislepingu artiklid 87 ja 88 vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliteks 107 ja 108. Mõlemal juhul on artiklid sisuliselt identsed. Käesolevas otsuses tuleb viiteid Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklitele 107 ja 108 käsitada vajaduse korral vastavalt viidetena EÜ asutamislepingu artiklitele 87 ja 88. Euroopa Liidu toimimise lepinguga tehti teatavaid muudatusi ka terminoloogiasse: näiteks mõiste „ühendus” asendati mõistega „liit” ja mõiste „ühisturg” mõistega „siseturg”. Käesolevas otsuses kasutatakse läbivalt Euroopa Liidu toimimise lepingu terminoloogiat.

- (4) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta avaldati Euroopa Liidu Teatajas<sup>(3)</sup>. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama kõnealuse meetme kohta märkusi ühe kuu jooksul alates otsuse avaldamise kuupäevast.

- (5) Komisjon sai kõnealusel teemal märkusi neljalt huvitatud isikult (Ryanair, SAS Group, Air France ja Euroopa Lennuettevõtjate Ühendus). Ta edastas 13. veebruari 2008. aasta kirjaga need märkused Soomele. Soome edastas oma märkused 15. aprillil 2008.

- (6) Komisjon palus 25. juuni 2010. aasta kirjaga lisateavet. Soome vastas 1. juulil 2010. aasta kirjaga. Komisjon palus 5. aprillil 2011. aasta kirjaga lisateavet lennujaama rahastamise kohta. Soome vastas 5. mail 2011. aasta kirjaga, ent see vastus oli puudulik. Seepärast saatis komisjon vastavalt nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määruse (EÜ) nr 659/1999 (millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks)<sup>(4)</sup> artikli 10 lõikele 3 meeldetuletuse. Soome vastas 15. juuni 2011. aasta kirjaga.

## 2. MEETMETE KIRJELDUS JA MENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

### 2.1. Uurimise taust

TMP lennujaam

- (7) TMP lennujaam asub Lõuna-Soomes Pirkkalas, 13 kilomeetrit Tampere edelas. See on Soome suuruselt kolmas lennujaam (hinnangu aluseks on reisijate arv, vt põhjenduses 10 esitatud tabel). Tsiivilennunduse kõrval on lennuväli ka Soome õhujõudude baas.

<sup>(3)</sup> Vt joonealune märkus 2.

<sup>(4)</sup> EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1.

- (8) TMP lennujaamas on kaks regulaarlende teenindavat reisi-terminali:

— Terminal 1 (edaspidi „T1”) ehitati 1998. aastal ja seda kasutavad praegu Finnair, Flybe, SAS, Blue1 ja Air Baltic. 2003. aastal oli T1 läbilaskevõime 550 000 reisijat.

— Terminal 2 (edaspidi „T2”), mida DHL kasutas algselt kaubaangaarina ja mis pärast 2002. aastat, mil see jäi tühjaks, kohandati odavlendude terminaliks. T2 teenindab praegu vaid Ryanairi. T2 läbilaskevõime on 425 000 reisijat aastas.

- (9) TMP lennujaama, välja arvatud T2 omanik ja käitaja on Finavia Oyj<sup>(5)</sup> (edaspidi „Finavia”). Finavia rendib T2 oma tütarettevõtjale Airpro Oy<sup>(6)</sup> (edaspidi „Airpro”). Airpro käitab terminali ja pakub seal maapealset teenindust. Lisaks sõlmis Airpro Ryanairiga 3. aprillist 2003 jõus-  
tunud kokkuleppe (\*).

- (10) Reisijatevedu suurenes lennujaamas 2003. aasta 304 025 reisijast 2010. aastaks 617 397 reisijani. Selle põhjuseks on reisijate arvu suurenemine T2s. 2010. aastal oli Ryanairi reisijate osakaal TMP lennujaamas umbes [...]. Järgmises tabelis on esitatud kokkuvõtlikult reisijate arvu muutumine TMP lennujaamas aastatel 2003–2010.

Aasta	Reisijate arv, T1	Reisijate arv, T2	Reisijate koguarv TMP lennujaamas
2003	[...]	[...]	304 025
2004	[...]	[...]	495 892
2005	[...]	[...]	597 102
2006	[...]	[...]	632 010
2007	[...]	[...]	687 711

<sup>(5)</sup> 2009. aasta lõpuni oli Finavia Oyj (endine Soome lennuamet) riigiasutus. 1. jaanuaril 2010 sai Finaviast seadusega nr 877/2009 (lennuameti aktsiaseltsiks muutmise kohta) aktsiaselts. Ettevõtte haldab Soomes 25 lennujaama. Finavia ei halda vaid kolme Soome lennujaama. Soome lennujaamade haldamise kõrval pakub Finavia oma lennujaamades ka aeronavigatsiooniteenuseid ning vastutab Soome õhuruumi järelevalve eest. Finavia kinnisvaratehingute eest kannab hoolt selle tütarettevõtja Lentoasemakiinteistöt Oyj. See ettevõtte pakub lennujaamas tegutsevatele ettevõtjatele rajatisega seotud teenuseid ning on ehitusprojektide arendaja ja lennujaamades asuvate rajatiste omanik.

<sup>(6)</sup> Airpro Oy on Finavia täisomandis olev tütarettevõtja. Ettevõtte arendab ja pakub Finavia lennujaamades lennujaama- ja reisiteenuseid. Airprol on tütarettevõtja RTG Ground Handling Ltd., kes pakub maapealset teenindust.

(\*) Ärivaladus.

Aasta	Reisijate arv, T1	Reisijate arv, T2	Reisijate koguarv TMP lennujaamas
2008	[...]	[...]	709 356
2009	[...]	[...]	628 105
2010	[...]	[...]	617 397

## 2.2. Uuritavad meetmed ja komisjoni esialgne hinnang

- (11) Menetluse algatamise otsuses tõstatati järgmised küsimused:

— esiteks, kas Finavia toimis turumajanduse tingimustes tegutseva investorina, kui otsustas muuta kaubaangaari odavlendude terminaliks (sellisel juhul ei kaasne selle investeerimisotsusega Airprole suunatud riigiabi), ja kui ta nii ei toiminud, siis kas selline abi on kokkusobiv siseturuga, ning

— teiseks, kas turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks sõlminud sellise kokkuleppe, nagu sõlmis Airpro Ryanairiga, ja kui ta ei oleks seda sõlminud, siis kas kokkuleppes sisalduvat abi võib pidada kokkusobivaks siseturuga.

- (12) Seoses esimese küsimusega kahtles komisjon, kas Finavia juhendus oma otsuses muuta kaubaangaar odavlendude terminaliks pikaajalise tasuvuse väljavaadetest. Lisaks väljendas komisjon kahtlust selle üle, kas Finavia investeeringuid endise kaubaangaari muutmiseks odavlendude terminaliks võib käsitada ka Airprole antud valikulise eelisena, mida ta tavapärares turutingimustes ei oleks saanud.

- (13) Teise küsimuse puhul pidi komisjoni uurima, kas kõnealusel konkreetsel juhul juhendus Airpro oma tegevuses pikaajalise tasuvuse väljavaadetest ja kas Ryanairile väidetavalt antud eelis on eelis, mida ta ei oleks saanud tavapärares turutingimustes. Komisjon väljendas eeskätt kahtlust selle üle, kas Ryanairi makstud kogutasu aluseks olid Airpro poolt lennuliinile osutatud teenustega seotud kulud. Lisaks ei esitanud Soome komisjonile ei Ryanairiga sõlmitud kokkuleppe tingimusi ega äriplaani, milles oleks hinnatud kokkuleppe tasuvust Airpro seisukohast. Seepärast avaldab komisjon oma menetluse algatamise otsuses kahtlust, kas Airpro juhendus oma tegevuses pikaajalise tasuvuse väljavaadetest. Seoses sellega ei saa välistada, et kokkuleppe andis Ryanairile eelise, mida ta tavapärares turutingimustes ei oleks saanud.

- (14) Komisjon kahtles, kas käesoleval juhul on täidetud kokkusobivuse tingimused, mis on sätestatud ühenduse suunistes lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta (edaspidi „2005. aasta lennundussuunist“), (7) ning kas kõnealust riigiabimeedet saab käsitada siseturuga kokkusobivana vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile c.

### 3. SOOME MÄRKUSED

#### 3.1. Odavlendude strateegia, mida Finavia ja Airpro rakendavad TMP lennujaamas

- (15) Esmalt esitas Soome taustateabe TMP lennujaamas Finavia ja Airpro rakendatava odavlendude strateegia kohta. Soome selgitas, et T2 ehitati 1979. aastal ajutise lennujaamahoonega. 1995. aastal muudeti see kaubaveo jaoks sobivaks kaubaangaariks, mida kasutas DHL. 2002. aastal lõpetas DHL rendilepingu ja terminal jäi tühjaks.
- (16) Soome märkis, et kuna Finavial ei õnnestunud leida Tamperele ühtki teist veoettevõtjat ega angaari välja rentida, otsustas ta muuta angaari odavlendude terminaliks, mis sobib elementaarse maapealse teeninduse pakkumiseks. T2 algused ehituskulud olid selleks ajaks juba kulumina maha arvatud ja terminali kohandamiseks tuli seda vaid pisut renoveerida (8). Järgmises tabelis on esitatud T2 renoveerimisega seotud investeerimiskulud, mis moodustasid kokku 760 612 eurot.

Renoveerimine	Investeerimiskulud eurodes
Projekt	[...]
Koopiad, load, reisikulud	[...]
Ehitustehnilised tööd	[...]
Küte/torud/kliimaseadmed	[...]
Elekter	[...]
Madalpingepaigaldised	[...]
Konveierid	[...]
Julgestusalase läbivaatuse seadmed	[...]
<b>Kokku</b>	<b>760 612</b>

- (17) Eespool esitatud arvutusi silmas pidades märkis Soome, et isegi kui Finavial oleks õnnestunud leida T2 kui kaubaangaari jaoks uus rentnik, oleks tulnud teha umbes 100 000 euro eest teatavaid ehitustehnilisi töid. Pealegi oleks konveiereid saanud igal juhul kasutada ka Finavia teistes lennujaamades.
- (18) Edasi selgitas Soome, et Finavia plaan oli teha uus odavlendude terminal kättesaadavaks kõikidele lennuettevõtjatele, kes on nõus leppima teenuste madalama tasemega. Järgmises tabelis on esitatud TMP lennujaama T1 ja T2 teenuste taseme ja võimaluste võrdlus.

	Terminal 1 (T1)	Terminal 2 (T2)
<b>Tegevusmudel</b>	Tavalendude mudel: reisijate lennule registreerimise, turvakontrolli, transpordi, sorteerimise ning pagasi peale- ja mahalaadimise eest kannavad hoolt erinevate kutsealade esindajad ja eri ettevõtted.	Odavlendude mudel: kõiki töökohustusi (nt reisijate lennule registreerimine, turvakontroll, pagasi peale- ja mahalaadimine), mida T1s täidavad erineva kutsealade esindajad, täidavad samad isikud. Kõik toimingud tehakse terminali ühel kindlal piiratud alal. Tänu sellele on vaja väga vähe töötajad ja kiireneb reisijatevool.
<b>Maapealse teeninduse läbilaskevõime</b>	Samal ajal kolm kuni viis (sõltuvalt lennuki tüübist) starti või maandumist.	Üks start tunnis.
<b>Ruumid ja võimalused</b>	Ruumid ja võimalused, mis võimaldavad pakkuda head teenindust, sealhulgas põhjalikult välja töötatud pagasiveo süsteem, meeldivad ootesaalid koos seal pakutavate teenustega, võimalused erinevate maapealse teenindusega tegelevate ettevõtjate vajaduste rahuldamiseks jne.	Elementaarsed ruumid ja võimalused, mis vastavad peamiselt laoruumi standarditele (nt betoonpõrandad, vaid mõned üksikud aknad).

(7) ELT C 312, 9.12.2005, lk 1.

(8) Renoveerimise käigus rajati lennule registreerimise saal, bürooruumid, tualetid, ruumid lahkvatele ja saabuvatele reisijatele, ruumid isikute ja pagasi turvakontrolliks ning kohvik/restoran. Samuti renoveeriti elektri-, toru-, kütte- ja kliimasüsteemid ning kohandati jalkäijate ja sõidukijuhtide tarvis infrastruktuur terminalist väljaspool.

(19) Soome märkis, et kuna T2 suutis pakkuda maapealset teenindust vaid ühele startivale lennukile tunnis, sobis see üksnes punktist punkti lendavatele lennuettevõtjatele, kes kasutasid suuri lennukeid. Samal ajal nõudis terminali käitaja selleks, et optimeerida oma personalikasutust, lennuettevõtjatel pikaajaliste lepingute sõlmimist ja samuti kokkuleppimist graafikutes – näiteks ei saanud lennuettevõtjad teha alati lende neile sobival ajal, nagu see oli võimalik T1s. Soome väitel võimaldas personalikulude ja pakutavate teenuste taseme optimeerimine hoida võrreldes T1ga kokku umbes [...].

(20) Soome märkis, et enne T2 renoveerimistöõde alustamist ja sealse odavlendude strateegia paikapanekut arutati küsimust mitu korda Finavia juhatuse koosolekutel. Selle jaoks koostati ka äriplaan. T2 renoveerimise ja odavlendude strateegia rakendamise äriplaan (halvim võimalik stsenaarium) on kokku võetud järgmises tabelis: [...]

(21) Soome märkis, et eelnevalt koostatud äriplaan põhines ettevaatlikel eeldustel, mistõttu alahinnati selles vaatlusaluse perioodi viimaste aastate oodatavaid tulusid ja ülehinnati kulusid. Muude stsenaariumide alusel oleks odavlendude strateegia olnud veelgi tasuvam. T2 kasutanud lennuettevõtjate makstud kogutasude erinevus oli eri stsenaariumides [...] ühe lennuki teenindamise kohta. Kuna otsuse odavlendude strateegia kohta langetas tehtud arvutuste ja uuringute põhjal Finavia juhatuse, ei olnud riik sellega seotud. Meetmete võtmise aluseks ei olnud ametivõimude nõuded või korraldused, ka ei osalenud ametivõimud meetmete võtmisel.

(22) Soome märkis, et Finavia ja Airpro tegutsesid kooskõlas ettevõtluspõhimõtetega ning rahastasid oma tegevust klientidelt kogutud ja muu äritegevuse tulemusel kogunenud teenustasudest ja tulust. Eeskätt ei saanud ei Finavia ega Airpro vahendeid riigieelarvest: nad tegutsesid kasumlikult ja eraldasid vastavalt nende suhtes kehtestatud kasumi jaotamise nõuetele igal aastal osa oma kasumist riigile.

(23) Soome märkis, et Finavia tulemuseesmärgid pani paika transpordi- ja kommunikatsiooniministeerium. Need tulemuseesmärgid kehtestati siiski ettevõttele tervikuna, konkreetset äriotsused langetas Finavia oma äranägemise järgi. Paaril viimasel aastal (2003–2005) oli Finavia kasumi nõue umbes 4 % investeeritud kapitalist. Finavia tulemuslikkus on kokku võetud järgmises tabelis.

**Finavia põhilised finantsandmed miljonites eurodes (tegelikud summad)**

Aasta	2003	2004	2005
Tulud	219	234	243
Kasum	17	15	22
Riigile makstud dividendid	6	5	10

(24) Soome märkis, et Finavia ei koostanud lennujaamapõhiseid finantsaruandeid, sest kõik tema lennujaamad olid osa samast juriidilisest isikust. Alates 2000. aastast oli Finavia sellegipoolest kogunud lennujaamapõhist teavet oma ettevõttesiseseid arvutusi (tegelikke andmeid) aluseks võttes. See teave põhines lennujaamade läbilaskevõime ja sellega kaasneva tulu muutumisel ning lennujaamades kasutatavate ressurssidega, nimelt personali, allhangitud teenuste ja põhivara amortisatsiooniga seotud kuludel. Finavia üldine tulemuslikkus TMP lennujaamas (v.a Airpro pakutud teenused) on kokku võetud järgmises tabelis: [...]

(25) Lisaks ärilisele tegevusele hõlmasid Finavia finantstulemused TMP lennujaamas avaliku sektori ülesannete täitmist, näiteks lennujuhtimist ja TMP lennujaama lennuraja kasutamist sõjalisel otstarbel. Soome selgitas, et TMP lennujaama lennurada pidi olema sõjalisel otstarbel kasutamiskõlblik ööpäeva- ja aastaringiselt. Lennurada kasutati tõepoolest ka sõjalisel otstarbel (vähemalt 30 % aasta tegelikest lendudest). Lennujuhtimise kulu moodustas umbes [...]. Eespool esitatud näitajates on arvesse võetud renti, mida Airpro maksis Finaviale T2 kasutamise eest, maandumistasusid ning teisi lennujaamatasusid T2 kasutanud lennuettevõtjatele pakutud teenuste eest.

(26) Veel selgitas Soome, et Airpro oli aktsiaselts ja Finaviast õiguslikult eraldiseisev. Järgmises tabelis on esitatud kokkuvõtte Airpro tegelikest finantstulemustest tegutsemisel TMP lennujaamas. [...]

(27) Airpro finantstulemused TMP lennujaamas hõlmasid kulusid, näiteks T2 renti, Airpro enda kulusid personalile ja seadmetele ning Finavia osutatud teenustega seotud kulusid. Finantsaruandes olid esitatud tulud, näiteks Ryanairi makstud kogutasu, parkimistasud ja muu äritulu.

(28) Seepärast väitis Soome, et Finavia ja Airpro toimisid turumajanduse tingimustes tegutsevate investoritena, kui nad otsustasid rakendada odavlendude strateegiat ja muuta kaubaangaari odavlendude reisiterminaliks.

(29) Soome väitis, et isegi kui käsitada T2 renoveerimise rahastamist riigiabina, oleks see ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobiv, sest vastas 2005. aasta lennundussuunistes sätestatud kokkusobivuse kriteeriumidele.

(30) Veel väitis Soome, et meetmeid võis käsitada üldise huvi eesmärke teenivatena, mille taga ei olnud Soome meelest mitte üksnes lennujaama tegevuse üldist huvi pakkuv olemus, vaid ka piirkonna liiklusühenduste mitmekesistamine viisil, mis vastas elanike ja ühiskonna vajadustele. Soome väitel olid T2 kohandused seepärast proportsioonis nende eesmärgiga ja saavutatud tulemusena.

(31) Lisaks väitis Soome, et lennujaamade tegevusel on iseärasused, mida tuleks arvesse võtta. TMP lennujaam aitas näiteks parandada rohkem ülekoormatud lennujaamades liikuvust vastavalt liidu eesmärgile. TMP lennujaama käitamine aitas sellises hõredalt asustatud riigis nagu Soome kaasa piirkonna tasakaalustatud arengule. Seoses sellega oli eriti tähtis tagada Soome äärepoolsemate alade lennuühendus Euroopaga, sest muud transpordiliigid ei olnud elujõuline alternatiiv. Terminali ehituskulud olid proportsioonis eesmärgiga ning ka vajalikud. Lähtudes äriplaanist ja tegelikelt näitajatest, olid kõnealusel infrastruktuuril keskpikas perspektiivis piisavad kasutusväljavaated. T2 oli avatud õiglasel ja mittediskrimineerival viisil kõikidele lennuettevõtjatele. Seni aga ei olnud ükski lennuettevõtja peale Ryanairi selle suhtes oma huvi üles näidanud.

(32) Soome väitel ei mõjutanud kõnealune infrastruktuur kaubandust viisil, mis oleks vastuolus liidu huvidega. TMP lennujaam oli väike ja seepärast ei olnud meetmete mõju liidu tasandil märkimisväärne. Pealegi kaalus meetmete kasulikkus piirkonna seisukohast üles mis tahes kahjuliku mõju liidu tasandil.

### 3.2. Finavia ja Airpro vahel TMP lennujaama T2 kohta sõlmitud rendileping

(33) Soome märkis, et Finavia sõlmis 23. veebruaril 2003 Airproga T2 kohta rendilepingu ajavahemikuks 1. aprill 2003 kuni 31. märts 2013 (edaspidi ka „rendileping“). Ehkki renoveerimiskulud tasus algselt Finavia, peaks Airpro hüvitama Finaviale need kulud rendi maksmisel. Soome esitas ka selle rendilepingu koopia.

(34) Vastavalt rendilepingule maksab Airpro rajatiste kasutamise eest iga kuu renti [...], millele lisandub käibemaks [...]. Sellest tulenevalt on rendisumma koos käibemaksuga koos [...]. Lepingus on sätestatud, et peale põhirendi sisaldab see rent ka kulusid, mis tekkisid kaubaangaari muutmisel odavlendude reisiterminaliks, ja sellega seotud intressi.

(35) Soome märkis, et rendilepingu sõlmimise ajal oli T2 kohandamine alles pooleli ja rendisumma kindlaksmääramisel tuli aluseks võtta hinnangulisi renoveerimiskulusid. Kulude suuruseks hinnati 700 000 eurot ja nende prognoositavaks mõjuku igakuisele rendile umbes [...]. Lisaks renoveerimiskulude hindamisele prognoosis Finavia, et pärast T2 kasutuselevõttu tehtavate lisatööde ja -korralduste kulud oleksid umbes [...] ja nende mõju igakuisele rendile [...]. Vastavalt nendele arvutustele hüvitas Airpro Finaviale T2 kohandamisel tehtud kulusid igakuise rendimaksuga, mille suurus oli [...].

(36) Soome väitis, et Airpro makstud igakuine rent ei jäänud allapoole turuhinda. Airpro makstud rent oli tegelikult isegi suurem kui eelmise rentniku DHLi makstud rent. DHLi igakuine rent rajatiste kasutamise eest oli ilma käibemaksuta [...], mis vastas umbes summale [...] <sup>(9)</sup>. Käibemaksu osa oli [...], seega koos käibemaksuga oli igakuine rent [...], mis vastas umbes summale [...].

(37) Veel märkis Soome, et kui odavlendude strateegiat ei oleks rakendatud ja kaubaangaari ei oleks muudetud odavlendude terminaliks, oleks T2 võinud jääda seisma tühjalt, mis oleks teinud TMP lennujaama rahalise olukorra keeruliseks.

<sup>(9)</sup> 31. detsembril 1998 kehtestatud euro vahetuskurss: 5,94573 Soome marka.

### 3.3. Odavlendude strateegia rakendamine Airpro poolt ning 3. aprillil 2003 Airpro ja Ryanairi vahel sõlmitud kokkulepe

- (38) Seoses odavlendude strateegia rakendamisega Airpro poolt selgitas Soome, et arutelud lennuettevõtjatega olid alanud varem. Enne kui tehti otsus rakendada TMP lennujaamas odavlendude strateegiat, olid toimunud mitme aasta vältel arutelud näiteks Ryanairiga.
- (39) Soome väitel oli kiri, mille Airpro saatis mitmele lennuettevõtjale ettepanekuga kaaluda odavlendude terminalis tegevuse alustamist, vaid üks osa T2 turundusstrateegiast. TMP lennujaama T2 turundusega tegeleti alates 2002. aastast mitmel aastal aktiivselt rahvusvahelisel messil World Routes<sup>(10)</sup>. Eeldati, et Ryanairi kõrval leidub ka teisi lennuettevõtjaid, kes oleksid huvitatud selles terminalis tegutsemisest.
- (40) Soome esitas turundustegevuse osana saadetud kirja koopia. Kirjas olid esitatud T2 tasud, näiteks maapealse teeninduse ja terminali kasutamise tasud, mille suurus sõltus kasutatava lennuki tüübist. Peale T2 tasude peavad lennuettevõtjad maksma tavapäraseid maandumis-, terminali navigatsiooni- ja julgestustasusid.
- (41) Soome esitas koopia Airpro ja Ryanairi vahel 3. aprillil 2003 sõlmitud kokkuleppes (edaspidi „kokkulepe“), mille kehtivusaeg oli [...]. Kokkuleppes on sätestatud käitamise- ja finantstingimused, mille alusel peab Ryanair alustama ja käigus hoidma TMP lennujaama T2e saabuvaid ja sealt väljuvaid kommertslenne. Kokkulepe jõustus päeval pärast sellele allkirjastamist (st 4. aprillil 2003) ja lõpeb [...].
- (42) Ryanair maksab alates 4. aprillist 2003 TMP lennujaama osutatavate teenuste eest iga (lahkuva ja saabuva) B737-800 või mõnda muud B737-tüüpi lennuki (mille maksimaalne stardimass<sup>(11)</sup> on 67 000 kg) teenindamise eest ühtset tasu ehk nn kogutasu. Tasu sisaldab maandumis- ja starditasu, valgustustasu, müra- ja öörahu rikkumise maksu, terminali navigatsioonitasu, seisuplatsitasu ja reisijate teenindamise tasu (sealhulgas julgestustasu ja turvamaksu) ning reisijatasu.
- (43) Nagu allpool esitatud tabelitest selgub, sõltub kogutasu Ryanairi lendude igapäevasest sagedusest ja kokkuleppe täitmise aastast. [...]
- (44) Kokkuleppes kohustub Ryanair alustama tegevust TMP lennujaamas [...] edasi-tagasilennuga päevas. Lisaks nõustub Ryanair eelnevalt teatama [...], juhul kui vajadus teenindamise järele peaks vähenema.
- (45) [...]
- (46) Vastavalt kokkuleppele oodatakse, et Ryanair toob esimesel 12 kuul TMP lennujaama umbes [...] lahkuvat reisijat ja järgmisel 12 kuul umbes [...] lahkuvat reisijat.
- (47) Kokkuleppe kohaselt on TMP lennujaama T2 maksimaalne teenindamisvõime ajavahemikus 7.00–24.00 üks lennuk tunnis. Ryanair ja Airpro lepivad eelnevalt kokku lennugraafikus.
- (48) Airpro hoiab töös reisijate teenindamise letti, mis asub heas asukohas lennujaama peaterminalis T1, ja pakub seal Ryanairi reisijatele broneerimisvõimalust. Vastavalt kokkuleppele maksab Ryanair Airprole vahendustasu [...] kõikide Ryanairi lendude pealt (välja arvatud maksud ja tasud), mille Airpro on deebet- või krediitkaartide vahendusel müünud.
- (49) Kokkuleppega on ette nähtud ka kord TMP lennujaama lennuraja vajalike hooldustööde ajaks 2003. aasta suvel, mil lennujaam liikluseks suletakse. Sel perioodil suunatakse TMP lennujaama liiklus Pori lennujaama ja Airpro korraldab Ryanairi reisijatele bussitranspordi.

<sup>(10)</sup> Rahvusvaheline mess World Routes on lennuettevõtjate ja lennujaamade jaoks korraldatav iga-aastane lennuliinide müügi mess.

<sup>(11)</sup> Lennuki maksimaalne stardimass on lennuki konstruktsioonist või muudest piirangutest tulenev maksimaalne mass, mille puhul on lennuki piloodil lubatud alustada õhkutõusu. Teisisõnu on maksimaalne stardimass kõige suurem mass, mille puhul lennuk on täitnud kõik lennukõlblikkusnõuded.

(50) Soome väitel on Airpro ja Ryanairi vaheline kokkulepe sõlmitud äriatel alustel ning sellega ei kaasne riigiabi. Ka teistel lennuettevõtjatel oli võimalus leppida Airproga kokku lepingutingimustes, mis sarnanesid Ryanairiga sõlmitud kokkuleppes sätestatud tingimustega. Näiteks

2004. aasta messi jaoks koostatud brošüüris „The Case for Tampere-Pirkkala Airport” rõhutati, et T2 oli avatud kõikidele käitajatele, kuna sel ajal oli terminal valmis vastu võtma veel kahte lennuettevõtjat.

(51) Järgmisena leidis Soome, et Ryanairi TMP lennujaamas makstud tasud olid kulupõhised ning töid Airprole ja Finaviale TMP lennujaamas sisse majanduslikku tulu. Airpro kogus Ryanairilt tasusid enda ja ka Finavia osutatud teenuste eest. Seejärel edastas Airpro tasud, mis Ryanair oli maksnud lennujaamas tegutsemise eest, Finavia avaldatava Soome lennundusteabe kogumiku<sup>(12)</sup> kohaselt Finaviale. Tasude erinevused olid tingitud asjaomase teenuse laadist ja ulatusest.

(52) Soome märkis, et kõik TMP lennujaama kasutanud lennuettevõtjad maksid sama kvaliteediga teenuste eest ühesuguseid tasusid. Näiteks T2s osutatud teenuste eest kogutud reisijatasu sõltus osutatud teenuste kvaliteedist. Ryanairi lennupiletile märgitud reisija teenustasu kogumisel ei olnud Finavia ega Airpro mingit rolli, seda kogus oma reisijate Ryanair. Vastupidiselt Blue1 väidetele, ei olnud Ryanair vabastatud reisijatasu maksimisest. Fakt, et Airpro tegevus T2s oli kasumlik, on tõend selle kohta, et Ryanair pidi maksma Airpro osutatud teenuste eest tasu.

(53) Finavia kogus TMP lennujaamas Ryanairilt Airpro vahendusel järgmised tasud, mis olid kokku [...]:

— maandumistasu<sup>(13)</sup>: [...]

— aeronavigatsiooniteenuste tasu: [...]

(54) Aeronavigatsiooni tasude kohta märkis Soome, et need sõltusid lennuki kaalust, lennu pikkusest ja kasutatud teenuste sisust. Finavia kasum sisaldas ka marsruudi

<sup>(12)</sup> Soome väitel on Soome lennundusteabe kogumik koostatud vastavalt rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni XV lisale ja lennuinfoteenuste käsiraamatule (ICAO Doc 8126). Lennundusteabe kogumiku üldosas käsitletakse ka Finavia lennuliiklusmaksu.

<sup>(13)</sup> Eeldusel, et lennuki maksimaalne stardimass on 69 900 kg.

navigatsioonitasu,<sup>(14)</sup> mis oli 2006. aastal umbes [...] ja mis suureneks Ryanairi lendude sagenemisega.

(55) Lisaks selgitas Soome, et 2005. aastal tõi Ryanairi tegevus TMP lennujaamas kasu kokku [...]. Lõpetuseks väitis Soome, et Ryanair oli kokkuleppega võtnud endale ka kohustuse suurendada lennuliiklust ja saavutada kokkuleppes märgitud reisijatega seotud eesmärgid.

#### 4. KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSED

(56) Komisjon sai märkusi neljalt huvitatud isikult.

##### 4.1. Ryanair

(57) Ryanair väitis oma 16. novembril 2007 esitatud märkustes esmalt seda, et tema arvates ei olnud ametliku uurimismenetluse algatamine õiglane ega vajalik. Ta väljendas ka kahetsust selle üle, et komisjon ei olnud andnud Ryanairile võimalust osaleda esialgses uurimises.

(58) Juhtumi enda kohta märkis Ryanair, et tema arvates oleks komisjon pidanud tuginema tavapärastele ärikoostulepetele ning otsustama, et kõnealune kokkulepe on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega ja sellega ei kaasne riigiabi. Ryanair oli seda meelt, et tema kohalolek TMP lennujaamas tuli kasuks nii Finaviale kui ka Airprole, mõlemad ettevõtjad toimisid turumajanduse tingimustes tegutsevate ettevõtjatena ja T2 rahastamine ei kujutanud endast riigiabi.

(59) Seoses odavlendude terminali väljaarendamisega TMP lennujaamas selgitas Ryanair, et liidus olid pooleli projektid, mille eesmärk oli diferentseerida liidu lennujaamades pakutavaid teenuseid, et rahuldada odavlennuettevõtjate ja nende reisijate vajadusi. Lennujaamades pakutavate teenuste diferentseeritud tase tõi kaasa lennuettevõtjate makstavad diferentseeritud tasud. TMP lennujaam oli üks esimesi, kes pakkus ühes lennujaamas diferentseeritud tasemel teenuseid. Ryanair kinnitas, et lennujaama käitaja Finavia tugines T2 väljaarendamise otsuse langetamisel korralikule äriplaanile, mis viidi kiiresti ellu ja millega suurenesid Finavia tulud. Seepärast oli Ryanair arvamusel, et odavlendude terminali väljaarendamine ei sisaldanud Finavia TMP lennujaamas tegutsemisele suunatud riigiabi elemente.

<sup>(14)</sup> Seda tasu kogub Eurocontrol, kes edastab selle Finaviale.

- (60) Seoses T2 haldamisega selgitas Ryanair, et konkurentsiga sama lennujaama terminalide vahel paranes tõhusus ja vähenesid kulud. Ryanairi arvamus kohaselt suurenes tänu T2 kõrgematele tõhususstandarditele T1 tõhusus, mis oli kasulik kõikidele lennujaama kasutanud lennuettevõtjatele. Ryanari teada rentis Airpro terminali välja äriistel tingimustel. Lisaks tuli Finaviale kasuks lennuliikluse ning maandumis- ja lennujuhtimistasude alusel teenitud tulu suurenemine. Seepärast ei kaasnenud ärikokkulepetega, mille Finavia ja Airpro T2 haldamise kohta sõlmisid, Ryanairi meelest mingit riigiabi.
- (61) Ryanairi ja Airpro vahel sõlmitud kokkuleppe kohta ütles Ryanair kõigepealt seda, et tema ärimudel põhines tõhususe suurendamisel, mille mõju jõudis reisijateni väiksemate lennutasude näol. TMP lennujaamas makstud kogutasu hõlmas kõiki tasusid, mida lennuettevõtjal tuli lennujaamas maksta. T2 kasutamise eest nõutud diferentseeritud tasud olid põhjendatud pakutud teenuste tasemega. Seoses lennujaamatasude vähendamise, mis oli tingitud lendude sagemisest, väitis Ryanair, et see oli normaalne äriine käitumine, mida kasutatakse kõikides valdkondades. Enamik Ryanairi ja Airpro vahel T2 kohta sõlmitud kokkuleppe tingimustest olid üldiselt kohaldatavad kõikide lennuettevõtjate suhtes, kellele oleks olnud soov korraldada lende T2st. Seepärast oli Ryanair seisukohal, et tema kokkulepe Airproga ei olnud valikuline. Veel väitis Ryanair, et nii Finavia kui ka Airprole tuli tema kohalolek TMP lennujaamas kasuks.

#### 4.2. SAS Group

- (62) SAS Group esitas oma märkused 16. novembri 2007. aasta kirjas. SAS Group märkis, et keskendub oma märkustes Finavia ja Airpro vahelisele seosele, T2 kohandamise kuludele ja Ryanairi sooduskohtlemisele TMP lennujaamas.
- (63) Finavia ja Airpro vahelise seose kohta väitis SAS Group, et TMP lennujaama tegevdirektor oli ajal, mil Finavia otsustas rentida T2 Airprole, Airpro juhatuse liige. Lisaks ilmnes Finavia ja Airpro tihe seos trükisest „Tampere-Pirkkala Airport Finland's Future-Ready Airport”.
- (64) SAS Group väitis, et Finavia ristsubsideerib T2e tuludega T1st. Eeskätt oli SAS Group arvamusel, et T2s ei tasutud

reisijamaksu. Lisaks haldas Airpro väljaspool T2 asuvat parkimisplatsi ja hoidis endale seal saadud tulu. Parkimistasud T2 kõrval asuvas parklas olid kaks korda kõrgemad T1 tasudest.

- (65) Seoses T2s pakutavate teenuste maksumusega väitis SAS Group, et Soome ei olnud võimaldanud talle sellele teabele juurdepääsu. SAS Groupil puudus teave selle kohta, kas T2 või TMP lennujaam teenisid kasumit või kas Airpro maksis Finavia tagatud infrastruktuuri eest. Näiteks oli Finavia soetanud T2 jaoks julgestusalase läbi-vaatuse seadmed. SAS Group märkis, et Soome ja Airpro sõnul oli T2 hinnatase seotud teenuste tasemega. SAS Group väitis, et teenuste tase põhineb tavaliselt lennuettevõtja ja maapealse teeninduse pakkuja vahel kokku lepitud maapealse teeninduse põhimõtetal, mitte pakutavatel ruumidel või võimalustel.
- (66) Veel väitis SAS Group, et TMP lennujaama T2 töökorraldus soosis üht kindlat ärimudelit ja oli selgelt vastuolus ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikega 1.

#### 4.3. Air France

- (67) Air France esitas oma märkused 16. novembri 2007. aasta kirjas. Air France selgitas esmalt oma tegevust Soomes. Lennuettevõtja ei pakkunud Soomes teenuseid TMP lennujaama kaudu, ent tegi iga päev viis lendu Pariisis asuva Charles de Gaulle'i lennujaama ja Helsinki lennujaama vahel (asub TMP lennujaamast umbes 180 kilomeetri kaugusel), jagades koodi Finnairiga.
- (68) Air France väitel järgib ta 2005. aasta lennundussuunist ja toetab TMP lennujaama rahastamiskorrale antud esialgset komisjoni hinnangut. Eelkõige oli Air France arvamusel, et reisijamaksust vabastamine tõi Ryanairile kasu ja oli selgelt diskrimineeriv, mistõttu ei tuleks seda pidada kokkusobivaks siseturuga.

#### 4.4. Euroopa Lennuettevõtjate Ühendus

- (69) Euroopa Lennuettevõtjate Ühendus esitas oma märkused 16. novembri 2007. aasta kirjas. Ühenduse märkused olid täielikult kookõlas SAS Groupi ja Air France'i esitatud märkustega.



## 5. SOOME MÄRKUSED KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA

- (70) Soomele saadeti nelja huvitatud isiku märkused.
- (71) Ryanairi märkuste puhul täheldas Soome, et lennuettevõtja oli kommenteerinud nii Euroopa lennundusturu üldist arengut kui ka TMP lennujaamas toimuvat. Seoses nende aspektidega viitas Soome oma varasematele märkustele, mille ta oli esitanud pärast ametliku uurimismenetluse algatamist.
- (72) Soome täheldas, et SAS Groupi märkustes tõstatati uued küsimused, mis vajasis selgitamist. Soome väitis, et nagu ta oli juba märkinud, on Airpro õiguslikult eraldiseisev ettevõtte, mis ei saa oma omanikult Finavialt mingit toetust.
- (73) Soome mainis, et TMP lennujaama tegevdirektor ei olnud rendilepingu allkirjastamise ajal Airpro juhatuse liige. TMP lennujaama tegevdirektor kuulus Airpro juhatusse vaid 2003. aasta maist kuni 2007. aasta aprillini. TMP lennujaama ja selle odavlendude strateegia turundustrükkise kohta väitis Soome, et sellise turundustegevuse põhjal ei saa otsustada asjaomaste ettevõtete õiguslike ja majanduslike seoste üle. TMP lennujaama T1s tegutsevat SAS Groupi ei mainitud trükises sellepärast, et trükise eesmärk oli reklaamida TMP lennujaama odavlendude strateegiat.
- (74) Seoses SAS Groupi väidetega TMP lennujaama T2 ja T1 võimaliku ristsubsideerimise kohta väitis Soome, et ta oli juba esitanud tõendid selle kohta, et Airpro tegevus TMP lennujaamas oli kasumlik ning et Airpro ei saanud Finavialt mingit toetust.
- (75) Seoses T2 renoveerimisel tehtud erinevate kohandustega infrastruktuuris märkis Soome, et need koos intressiga sisaldasid rendis, mida Airpro Finaviale maksis. Soome väitel kajastus ka Finavia T2 tarvis ostetud julgestusalase läbivaatuse seadmete maksumus tasutud rendis. T2 kõrval asuv parkimisplats oli osa Airprole välja renditud alast. Airprol olid maksude kehtestamisel vabad käed, eeldusel et ta tegi seda läbipaistvalt.

- (76) Seoses SAS Groupi väidetega TMP lennujaama T2 diferentseeritud tasude kohta viitas Soome märkustele, mis ta oli esitanud menetluse algatamisel.

## 6. ABI OLEMASOLU

- (77) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik millisel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust”.
- (78) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid on kumuleeruvad. Meede kujutab endast ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses riigiabi vaid siis, kui on täidetud kõik järgmised tingimused. Rahaline toetus peab:

— olema saadud riigilt või riigi ressurssidest;

— soodustama teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist;

— kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi ja

— kahjustama liikmesriikidevahelist kaubandust.

### 6.1. Kas TMP lennujaama odavlendude strateegia rakendamise seotud rahastamiskord kujutas endast riigiabi?

- (79) Selleks et hinnata, kas TMP lennujaama odavlendude strateegiaga seotud rahastamiskord sisaldas riigiabi elemente, eriti seoses tühja kaubaangaari muutmise odavlendude terminaliks ja pärast seda Airproga sõlmitud rendilepinguga, peab komisjon uurima, kas turumajanduse tingimustes tegutsev investor oleks sõlminud samadel asjaoludel Finaviaga samad või sarnased ärikokkulepped<sup>(15)</sup>.

<sup>(15)</sup> Komisjon tellis selle hindamise jaoks uuringu Ecorysilt (edaspidi „komisjoni ekspert”). Komisjoni ekspert analüüsis Finavia ja Airpro odavlendude strateegiat käsitleva äriplaani aluseks võetud finantsandmeid ja oletusi, T2 käitamiseks sõlmitud Finavia ja Airpro rendilepingut ning Ryanairiga sõlmitud lepingut.

- (80) Vastavalt kohtupraktikas väljakujundatud põhimõtetele peab komisjon võrdlema Finavia käitumist sellise turumajanduse tingimustes tegutseva investori käitumisega, kes juhindub pikaajalise tasuvuse väljavaadetest<sup>(16)</sup>. Lisaks peab komisjon vastavalt Charleroi kohtuotsusele<sup>(17)</sup> arvestama vaatlusaluste meetmete hindamisel kõiki olulisi asjaolusid ja nende konteksti. Teisisõnu peab komisjon terviklikult analüüsima Finavia otsust renoveerida TMP lennujaamas asunud kaubaangaar ning Airpro kavandatud odavlendude strateegia rakendamist, võttes arvesse kõiki kõnealuste meetmetega seotud asjaolusid.
- (81) Euroopa Kohus märkis Stardust Marine'i kohtuotsuses, et „uurimaks seda, kas riik tegutses turumajanduse tingimustes tegutseva investori kombel, tuleb arvestada finantsabi meetmete võtmise ajalist konteksti, et hinnata riigi käitumise majanduslikku ratsionaalsust ja seega hoiduda hinnangust, mis põhineb hilisemal olukorral”<sup>(18)</sup>.
- (82) Turumajanduse tingimustes tegutseva investori kriteeriumi kohaldamiseks peab komisjon arvesse võtma aega, mil Finavia tegi otsuse renoveerida tühi kaubaangaar ja rentida see seejärel 2003. aasta alguses välja Airprole. Komisjon peab hindamisel tuginema ka teabele ja eeldustele, mis olid ettevõtja käsutuses ajal, mil tehti odavlendude strateegia rakendamise rahastamiskorda käsitlevad otsused.
- (83) Soome väidab, et Finavia tegutses ratsionaalselt, ning esitab oma väidete toetuseks Finavia eelnevalt koostatud äriplaani koopia ning Finavia ja Airpro tegutsemist TMP lennujaamas kajastavad tegelikud tulemused.
- (84) Seoses sellega märgib komisjon, et TMP lennujaama kaubaangaar jäi tühjaks pärast seda, kui DHL oli lõpetanud oma rendilepingu. Finavia kaotas iga kuu rendi näol umbes [...]. Mõne kuu pärast sai selgeks, et Finavial ei õnnestu meelitada TMP lennujaama mõnda teist veoettevõtjat. Pealegi ei olnud odavlende korraldavad ettevõtjad valmis kasutama lennujaama T1, sest selle maapealse teeninduse maksumus oli suurem, kui need lennuettevõtjad olid valmis tasuma. 2002. aasta prog-
- noosid aga näitasid lennundussektoris sellistele odavlende pakkuvatele ettevõtjatele nagu Ryanair suurt, umbes 30 % kasvupotentsiaali.
- (85) Veel täheldab komisjon, et tühi kaubaangaar oli täiesti amortiseerunud ja et renoveerimistööd, mis olid vajalikud selleks, et kohandada angaar odavlendude terminaliks, läksid maksma 760 612 eurot. Isegi kui kaubaangaari ei oleks muudetud reisiterminaliks, oleks Finavial tulnud teha teatavaid renoveerimistöid, mis oleksid läinud maksma umbes 100 000 eurot.
- (86) Lisaks oli Finavial kohustus hoida TMP lennujaama lennurada ööpäeva- ja aastaringelt valmis kasutamiseks sõjalisel otstarbel. Seepärast oleks lennuliikluse suurendamine lennujaamas võinud kaasa tuua ressursside parema jaotamise ja võimaliku ülemäärase läbilaskevõime vähenemise. Samal ajal võivad lennujaama kasutatavate lennuettevõtjate mitmekesistamisega väheneda lennujaama äririskid (nt kasutamata läbilaskevõime risk, juhul kui üks lennuettevõtjatest oleks lõpetanud oma tegevuse) ja paraneda raja kasutamise tõhusus.
- (87) Seda olukorda kirjeldatakse odavlendude strateegia rakendamiseks koostatud Finavia äriplaanis. Nagu on näidatud Finavia äriplaani halvimas võimalikus stsenaariumis, oodati investeerimisprojektilt positiivset panust: keskmiseks kasumimarginaaliks<sup>(19)</sup> prognoositi umbes [...] (vt põhjenduses 20 esitatud tabel), mis on komisjonile kättesaadavate andmete kohaselt üldjoontes kooskõlas liidu teiste lennujaamade kasumimarginaalidega<sup>(20)</sup>. Veel märgib komisjon, et eelnevalt koostatud äriplaani põhines ettevaatlikel eeldustel, mistõttu alahinnati selles vaatlusaluse perioodi viimaste aastate oodatavaid tulusid ja ülehinnati kulusid. Lisaks ei võetud eelnevalt koostatud äriplaanis arvesse kasumit, mida Finavia teenis maandumistasudelt, sest need kulud arvati oodatavast tulust maha. Ka kajastusid renoveerimiskulud ja asjakohane hüvitis investeeritud kapitali eest täielikult rendis, mida Airpro Finaviale maksis; see arvatati samuti oodatavatest tuludest maha.

<sup>(16)</sup> Otsus kohtuasjas C-305/89: Itaalia vs komisjon (EKL 1991, lk I-01603, punkt 20; nn Alfa Romeo kohtuasi); otsus kohtuasjas T-296/97: Alitalia vs. komisjon (EKL 2000, lk II-03871, punkt 84).

<sup>(17)</sup> Otsus kohtuasjas T-196/04: Ryanair vs. komisjon (EKL 2008, lk II-03643, punkt 59; nn Charleroi kohtuasi).

<sup>(18)</sup> Otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsusmaa vs. komisjon (EKL 2002, lk II-04397, punkt 71; nn Stardust Marine'i kohtuasi).

<sup>(19)</sup> Kasumimarginaal (müügitulu) võrdleb puhaskasumit müügituga (tuludega). See suhe näitab, kas ettevõtte müügitulu on piisav, sest see määrab kindlaks, kui palju kasumit ühe müügitulu euro kohta teenitakse – tegemist on kasumlikkuse ja tõhususe näitajaga.

<sup>(20)</sup> Vt komisjoni 27. jaanuari 2010. aasta otsuse (riigiabi C 12/08 kohta – Slovakkia – Bratislava lennujaama ja Ryanairi vaheline leping) tabel 6, ELT, 1.2.2011, lk 24.

- (88) Selleks et hinnata Finavia ja Airpro odavlendude strateegia puhaskasumit terviklikult, koondas komisjoni ekspert eelnevalt koostatud äriplaani (baasstsenaariumi) tulud ja kulud. Tuludena võeti eelkõige arvesse ettevõttesiseid makseid (nt renti, mida Airpro tasus Finaviale T2 kasutamise eest, maandumistasusid ja terminali navigatsioonitasusid). Järgmises tabelis on esitatud kokkuvõtteks järgmise kümne aasta hinnangulised tulud ja kulud, mis on seotud eespool kirjeldatud odavlendude strateegia rakendamisega TMP lennujaamas, ja selle strateegia panus tuludesse ilma intressi ja maksudeta konsolideeritud tasandil (st Finavia ja Airpro puhul). [...] <sup>(21)</sup>
- (89) Komisjon märgib, et eelnevalt koostatud äriplaani ja positiivse nüüdispuhasväärtuse <sup>(22)</sup> põhjal oli Finavia otsus rakendada TMP lennujaamas odavlendude strateegiat kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori käitumisega. Odavlendude strateegia positiivne nüüdispuhasväärtus suurendas Finavia omakapitali väärtust. Peale selle märgib komisjon, et eelnevalt koostatud äriplaani eeldusi ja odavlendude strateegia oodatud tulemusi toetavad veelgi Airpro TMP lennujaamas tegutsemise tegelikud positiivsed tulemused (vt eeskätt põhjenduses 26 esitatud tabel). Lisaks selgub TMP lennujaama tegelikest kombineeritud finantstulemustest (mille puhul võetakse arvesse Airpro ja Finavia tegevust TMP lennujaamas, vt põhjendustes 24 ja 26 esitatud tabelid), et tänu odavlendude terminali tegevusele muutus kasumlikkuse kogu lennujaama tegevus.
- (90) Eespool esitatut silmas pidades võib komisjon järeldada, et Finavia otsus rakendada TMP lennujaamas odavlendude strateegiat ja selle aluseks olev rahastamiskord vastavad turumajanduse tingimustes tegutseva investori kriteeriumile ja ei sisalda seepärast mingit majanduslikku eelist, mis on vastuolus tavapäraste turutingimustega.
- (91) Kuna üks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kumuleerivatest kriteeriumidest ei ole täidetud, leiab komisjon, et Finavia otsus rakendada TMP lennujaamas odavlendude strateegiat ja selle aluseks olev rahastamiskord ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.
- (92) Seoses Airpro võimaliku ristsubsideerimisega Finavia poolt (nt saamata jäänud renditulu või tegevuskahjumi hüvitamine) märgib komisjon, et kuna kogu TMP lennujaama odavlendude strateegiaga seotud rahastamiskord põhineb vastavalt turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttele eelnevalt koostatud äriplaani, Airpro maksab T2 kasutamise eest turul kehtivat rendihinda ja kõik Airpro TMP lennujaamas tegutsemisega seotud kulud kaetakse T2 kasutajate (st Ryanairi) maksatavate tasudega ning kuna Finavia tegevus TMP lennujaamas on kasumlik üksnes tänu T2 tegutsemisele, saab välistada Airpro ristsubsideerimise Finavia poolt.

## 6.2. Kas Airpro ja Ryanairi vaheline kokkulepe kujutab endast riigiabi?

- (93) Soome on väitnud Airpro ja Ryanairi vahel sõlmitud kokkuleppe kohta, et Airpro toimis nii, nagu oleks sarnases olukorras toiminud turutingimustes tegutsev ettevõtja. Kui see vastab tõele, siis ei ole Ryanairi kõnealuse kokkuleppega eelistatud ja tegemist ei ole riigiabiga.
- (94) Selleks et hinnata, kas kokkulepe sõlmiti tavapäraste turutingimuste kohaselt, peab komisjon uurima, kas tavapärastes turutingimustes tegutsev ja pikaajalise kasumlikkuse väljavaadetest juhinduv lennujaam oleks sõlminud sarnastel asjaoludel Airporga samasuguse või sarnase ärikokkuleppe <sup>(23)</sup>. Lisaks peab komisjon terviklikult analüüsima kokkuleppe oodatavat mõju Airpro ja Finavia tegevusele TMP lennujaamas, võttes arvesse kõiki kõnealuse meetmega seotud olulisi asjaolusid <sup>(24)</sup>.
- (95) Erainvestori kriteeriumi kohaldamiseks peab komisjon arvesse võtma aega, mil kokkulepe allkirjastati. Samuti peab komisjon tuginema hindamisel teabele ja eeldustele, mis olid kokkuleppe allkirjastamise ajal ettevõtja käsutuses. Airpro sõlmis Ryanairiga kokkuleppe 3. aprillil 2003 ja see pidi kehtima kuni [...].
- (96) Kokkuleppega kohustus Ryanair alustama tegevust TMP lennujaamas [...] edasi-tagasilennuga päevas. Sellel põhinedes oodati, et Ryanair tooks esimesel 12 kuul TMP

<sup>(21)</sup> [...]

<sup>(22)</sup> Nüüdispuhasväärtus näitab seda, kas konkreetse projekti tulu ületab kapitali (alternatiiv)kulud. Projekti peetakse majanduslikult tasuvaks investeringuks siis, kui see loob positiivse nüüdispuhasväärtuse. Investeeringud, mille tulu on väiksem kui kapitali (alternatiiv)kulud, ei ole majanduslikult tasuvad. Kapitali (alternatiiv)kulud kajastuvad diskontomääras.

<sup>(23)</sup> Otsus kohtuasjas Alfa Romeo, punkt 20; otsus kohtuasjas Alitalia vs. komisjon, punkt 84.

<sup>(24)</sup> Otsus kohtuasjas Charleroi, punkt 59.

lennujaama umbes [...] lahkuvat reisijat ja järgmisel 12 kuul umbes [...] lahkuvat reisijat. Kokkuleppega nähakse ette tasumäärad ühe lennuki teenindamise kohta, mille suurus sõltub päevas tehtavate lendude arvust (vt eeskätt põhjenduses 43 esitatud tabelid). Keskmine hind ühe lennuki teenindamise eest (põhineb kolmel lennul päevas) on [...]. Järgmises tabelis on võrreldud TMP lennujaama T1 kasutanud lennuettevõtjate makstud tasusid ja Ryanairi makstud keskmist hinda.

Osutatud teenus	Terminalis 1 (T1) kehtivad lennujaamatasud eurodes	Lennujaamatasud (keskmine tasu), mida Ryanair maksis terminalis 2 (T2)
Maandumistasu	442	442
Terminali navigatsioonitasud	92	92
Julgestustasu	410	410
Terminaliteenused (reisijate teenindamine) ja maapealne teenindus	[...]	[...]
<b>Kogu hind ühe lennuki teenindamise kohta</b>	[...]	[...]

- (97) Komisjon täheldab, et Ryanair maksab samu maandumis-, terminali navigatsiooni- ja julgestustasusid kui TMP lennujaama T1 terminali kasutavad lennuettevõtjad. Vastavalt Soome esitatud teabele ei ole Ryanair vabastatud reisijatasu maksimisest. Ryanairi makstavad tasud erinevad vaid terminaliteenuste (reisijate teenindamise) ja maapealse teeninduse puhul. Samas ei ole Ryanairile ja selle reisijatele T2s pakutavate teenuste kvaliteet nii hea kui T1 teenuste kvaliteet ning summa, mille võrra vähenesid selle tulemusel kulud (eelkõige personalikulud), on Airpro kogukuludest (mis hõlmavad Finaviale makstavat renti ning maandumis- ja terminali navigatsioonitasusid) umbes [...]. Vastupidiselt T1-le hoitakse T2s töö võimalikult vähe inimesi ja samad töötajad teostavad mitmesuguseid lennule registreerimise, turvakontrolli ja maapealse teenindusega seotud toiminguid. Lennujaamalt komisjoni eksperdile esitatud teabe kohaselt on T2 personalikulud T1 personalikuludest umbes [...] väiksemad. Lisaks täheldab komisjon, et lennujaamatasud, mida Ryanair maksis terminaliteenuste (reisijate teenindamise) ja maapealse teeninduse eest, on T1s makstud tasudest vaid umbes [...] võrra väiksemad. Lahknevus kulude kokkuhoiu (umbes [...]) ja kaht terminali kasutanud

lennuettevõtjate makstud tasude erinevuse (umbes [...]) vahel kajastab Airpro teenitud täiendavat kasumimarginaali (umbes [...], vt ka põhjenduses 20 esitatud tabel). Sellest tulenevalt leiab komisjon, et T2s Ryanairi makstud tasude ja T1s makstud tasude erinevus on põhjendatud.

- (98) Eelpool selgitatu põhjal oli Airprol võimalik prognoosida Ryanairiga sõlmitava kokkuleppega laekuvaid tulusid. Airpro eeldas, et Ryanair teeb esimesel aastal [...] edasi-tagasilendu päevas täituvusega [...]. Alates teisest aastast oodati, et Ryanair teeks kokkuleppe ülejäänud kehtivuse ajal sama täituvusega kui esimesel aastal päevas [...] edasi-tagasilendu. Tulemuses võetakse arvesse Airpro lennundusega seotud ja muid tulusid (sh parkimisplatsi tulu). Selleks et hinnata, millised on kokkuleppe kehtivusaial Airpro kulud, kasutati kulusid, mida prognoositi seoses odavlendude strateegia rakendamisega TMP lennujaamas. Personalikuludeks prognoositi näiteks [...] ühe lennuki teenindamise kohta (ja [...], kui võtta aluseks päeva jooksul teenindatavate lennukite arv).
- (99) Järgmises tabelis on esitatud kokkuvõtlikult kokkuleppega seotud hinnangulised tulud ja kulud ning selle positiivne mõju Airpro omakapitali väärtusele kokkuleppe kehtivusaial jooksul. Arvutused põhinevad Soome esitatud äriplaanil ja eespool nimetatud eeldustel. [...] <sup>(25)</sup>
- (100) Komisjon märgib, et Ryanairiga sõlmitud kokkuleppest oodati selle kehtivusaial positiivset mõju Airpro omakapitali väärtusele, sealjuures 0,5 miljoni euro suurust nüüdispuhasväärtust. Ka Airpro ja Finavia tegevus TMP lennujaamas oli kokkuleppe kehtivusaial vältel eelduste kohaselt positiivne.
- (101) Veel märgib komisjon, et kokkuleppest tulenev tulu katab kõik Airpro kulud TMP lennujaamas ja kõik Finavia kulud seoses kokkuleppega. Käesoleval juhul hõlmab nn kulude kogupakett kapitalikulud (st lennujaama infrastruktuuri amortisatsioonikulud) ja tegevuskulud (nt personali-, energia- ja materjalikulud jne). See hõlmab ka turva- ja julgestusmeetmetega seotud kulusid, kusjuures need meetmed võivad kujutada endast avaliku korra tagamise meetmeid, mida ei käsitata majandustegevusena ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Seega on nüüdispuhasväärtust alahinnatud ja kokkuleppe positiivne mõju võib olla isegi suurem.

<sup>(25)</sup> [...]

- (102) Komisjon märgib, et eelnevalt koostatud äriplaanile tuginedes oli Airpro otsus sõlmida Finavia tütarettevõtjana Ryanairiga kõnealune kokkulepe kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori käitumisega. Peale selle märgib komisjon, et eelnevalt koostatud äriplaani eeldusi ja kokkuleppe oodatud tulemusi toetavad veelgi Airpro TMP lennujaamas tegutsemise tegelikud positiivsed tulemused (vt eeskätt põhjenduses 26 esitatud tabel). Lisaks selgub TMP lennujaama tegelikest kombineeritud finantstulemustest (mille puhul võetakse arvesse Airpro ja Finavia TMP lennujaamas tegutsemisel saavutatud finantstulemusi, vt eelkõige põhjendustes 24 ja 26 esitatud tabelid), et kasumlikuks ei muutunud üksnes odavlendude terminali, vaid kogu lennujaama tegevus.
- (103) Eespool selgitatu põhjal järeldeb komisjon, et Airpro otsus sõlmida Ryanairiga kõnealune kokkulepe vastab turumajanduse tingimustes tegutseva investori kriteeriumile ja seepärast ei antud sellega majanduslikku eelist, mis on vastuolus tavapäraste turutingimustega.
- (104) Kuna ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kumuleeruvad kriteeriumid ei ole täidetud, leiab komisjon, et 3. aprillil 2003 Airpro ja Ryanairi vahel sõlmitud kokkulepe ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

*Artikkel 1*

Finavia Oyj ja Airpro Oy võetud meetmed, mis hõlmasid Tampere-Pirkkala lennujaamas odavlendude strateegia rakendamise seotud rahastamiskorda, eeskätt terminali 2 renoveerimiskulusid ning Finavia Oyj ja Airpro Oy vahel terminali 2 kohta 23. veebruaril 2003 sõlmitud rendilepingut, ei kujuta endast abi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

*Artikkel 2*

Airpro Oy ja Ryanair Ltd. vahel 3. aprillil 2003 sõlmitud kokkulepe ei kujuta endast abi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

*Artikkel 3*

Käesolev otsus on adresseeritud Soomele.

Brüssel, 25. juuli 2012

*Komisjoni nimel*  
*asepresident*  
Joaquín ALMUNIA