

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS

(2012. gada 25. jūlijs)

par pasākumu Nr. SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Somija *Finavia*, *Airpro* un *Ryanair* darbība lidostā *Tampere-Pirkkala*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2012) 5036)

(Autentisks ir tikai teksts somu un zviedru valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2013/664/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

nemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

nemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc tam, kad ieinteresētās personas tika aicinātas iesniegt piezīmes atbilstoši iepriekš minētajiem nosacījumiem ⁽¹⁾,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

- (1) Komisija 2005. gada februārī saņēma sūdzību no Somijas aviosabiedrības *Blue1 Oy* (turpmāk “*Blue1*”), kas ir *SAS Group* daļa. *Blue1* apgalvoja, ka papildus citiem pasākumiem aviosabiedrība *Ryanair Ltd* (turpmāk “*Ryanair*”) saņēma atbalstu, jo tā lidostā *Tampere-Pirkkala* (turpmāk “*TMP lidosta*” vai “*lidosta*”) maksāja lidostas nodevas, kuru apmērs bija mazāks par vidējo.
- (2) Komisija 2005. gada 2. marta un 2006. gada 23. maija vēstulē prasīja Somijai papildu informāciju saistībā ar sūdzību. Somija atbildēja 2005. gada 27. aprīlī un 2006. gada 27. jūlijā vēstulē.
- (3) Komisija 2007. gada 10. jūlijā vēstulē informēja Somiju par lēmumu sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) ⁽²⁾ 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru (turpmāk “lēmums par procedūras sākšanu”) attiecībā uz *Airpro Oy* un *Ryanair* vienošanos un arī attiecībā uz zemo

izmaksu stratēģiju, ko *Finavia* un *Airpro Oy* īstenoja *TMP* lidostā. Somija piezīmes attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu iesniedza 2007. gada 28. novembrī.

- (4) Komisijas lēmumu par procedūras sākšanu publicēja *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ⁽³⁾. Komisija aicināja ieinteresētās personas viena mēneša laikā pēc lēmuma publicēšanas iesniegt piezīmes par attiecīgo pasākumu.
- (5) Komisija saņēma piezīmes par pasākumu no četrām ieinteresētajām personām (*Ryanair*, *SAS Group*, aviosabiedrības *Air France* un Eiropas Aviokompāniju asociācijas (*Association of European Airlines*)). Komisija 2008. gada 13. februāra vēstulē nosūtīja šīs piezīmes Somijai. Somija savas piezīmes nosūtīja 2008. gada 15. aprīlī.
- (6) Komisija 2010. gada 25. jūnija vēstulē pieprasīja papildu informāciju. Somija atbildēja 2010. gada 1. jūlijā vēstulē. Komisija 2011. gada 5. aprīlī vēstulē prasīja papildu informāciju par lidostas finansēšanu. Somija atbildēja 2011. gada 5. maija vēstulē, taču tās atbilde bija nepilnīga. Tāpēc Komisija nosūtīja atgādinājumu saskaņā ar 10. panta 3. punktu Padomes 1999. gada 22. marta Regulā (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai ⁽⁴⁾. Somija atbildēja 2011. gada 15. jūnija vēstulē.

2. PASĀKUMU APRAKSTS UN PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATOJUMS

2.1. Izmeklēšanas konteksts

TMP lidosta

- (7) *TMP lidosta* atrodas *Pirkalā* (*Pirkkala*) — 13 kilometrus uz dienvidrietumiem no Somijas dienvidu pilsētas *Tamperes*. Tā ir trešā lielākā lidosta Somijā (vērtējot pēc pasažieru skaita; sk. tabulu 10. punktā). Lidosta nodrošina pakalpojumus civilajai aviācijai un kalpo arī kā Somijas Gaisa spēku bāze.

⁽¹⁾ OV C 244, 18.10.2007., 13. lpp.

⁽²⁾ Sākot no 2009. gada 1. decembra EK līguma 87. un 88. panta vietā stājas spēkā attiecīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 107. un 108. pants. Būtībā abi noteikumu kopumi ir identiski. Šajā lēmumā atsauces uz LESD 107. un 108. pantu attiecīgā gadījumā jāsaprot kā atsauces uz EK līguma 87. un 88. pantu. Ar LESD stāšanos spēkā noteiktas pārmaiņas tika ieviestas arī terminoloģijā, piemēram, vārds “Kopiena” tika aizstāts ar vārdu “Savienība”, bet vārdkopa “kopējais tirgus” — ar vārdkopu “iekšējais tirgus”. Šajā lēmumā visur lietota LESD terminoloģija.

⁽³⁾ Sk. 2. zemsvītras piezīmi.

⁽⁴⁾ OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.

- (8) TMP lidostā ir divi pasažieru regulāro aviopārvadājumu termināļi:

- 1. terminālis (turpmāk arī "T1") tika uzbūvēts 1998. gadā, un patlaban to izmanto aviosabiedrības *Finair*, *Flybe*, *SAS*, *Blue1* un *Air Baltic*. T1 jauda 2003. gadā bija 550 000 pasažieru gadā;
- 2. termināli (turpmāk arī "T2") sākotnēji izmantoja kā loģistikas uzņēmuma *DHL* kravas noliktavu, bet vēlāk (no 2002. gada *DHL* to vairs neizmantoja) pārveidoja par zemo izmaksu termināli. Patlaban T2 izmanto tikai *Ryanair*. T2 jauda ir 425 000 pasažieru gadā.

- (9) TMP lidostas, izņemot T2, īpašnieks un ekspluatants ir akciju sabiedrība *Finavia Oyj*⁽⁵⁾ (turpmāk "*Finavia*"). *Finavia* izīrē termināli T2 savam meitasuzņēmumam *Airpro Oy*⁽⁶⁾ (turpmāk "*Airpro*"). *Airpro* ir termināļa ekspluatants un sniedz tajā lidlauka pakalpojumus. Turklāt *Airpro* 2003. gada 3. aprīlī noslēdza līgumu ar *Ryanair*^(*).

- (10) Pasažieru skaits lidostā palielinājās no 304 025 pasažieriem 2003. gadā līdz 617 397 pasažieriem 2010. gadā. Tas izskaidrojams ar T2 pasažieru skaita pieaugumu. *Ryanair* pasažieru skaits 2010. gadā bija aptuveni [...] no TMP lidostas kopējā pasažieru skaita. Turpmākajā tabulā ir sniegts kopsavilkums par TMP lidostas pasažieru skaita izmaiņām 2003.–2010. gadā.

Gads	T1 pasažieru skaits	T2 pasažieru skaits	TMP lidostas kopējais pasažieru skaits
2003.	[...]	[...]	304 025
2004.	[...]	[...]	495 892
2005.	[...]	[...]	597 102
2006.	[...]	[...]	632 010

⁽⁵⁾ *Finavia Oyj* (iepriekšējais nosaukums — "Somijas Civilās aviācijas administrācija") līdz 2009. gada beigām bija valsts uzņēmums. Saskaņā ar Likumu Nr. 877/2009 par Civilās aviācijas administrācijas pārveidošanu par akciju sabiedrību *Finavia* 2010. gada 1. janvārī kļuva par akciju sabiedrību. Tā pārvalda 25 Somijas lidostas. Somijā ir tikai trīs lidostas, kuras nepārvalda *Finavia*. Papildus Somijas lidostu vadībai *Finavia* arī sniedz aeronavigācijas pakalpojumus savās lidostās un atbild par Somijas gaisa telpas uzraudzību. *Finavia* darbības nekustamā īpašuma jomā veic tās meitasuzņēmums *Lentoasemakiintestöt Oy*. Šim uzņēmumam pieder lidostu telpas, tas izstrādā būvniecības projektus, kā arī sniedz ar telpām saistītus pakalpojumus uzņēmumiem, kas darbojas lidostās.

⁽⁶⁾ *Airpro Oy* ir akciju sabiedrības *Finavia* meitasuzņēmums, kura vienīgā īpašniece ir *Finavia* (100 % īpašumtiesības). *Airpro* izstrādā un sniedz lidostas un ceļojumu aģentūru pakalpojumus *Finavia* lidostās. *Airpro* pieder meitasuzņēmums *RTG Ground Handling Ltd.*, kas nodrošina lidlauka pakalpojumus.

^(*) Komerccnoslēpums.

Gads	T1 pasažieru skaits	T2 pasažieru skaits	TMP lidostas kopējais pasažieru skaits
2007.	[...]	[...]	687 711
2008.	[...]	[...]	709 356
2009.	[...]	[...]	628 105
2010.	[...]	[...]	617 397

2.2. Izmeklēšanā apskatītie pasākumi un Komisijas sākotnējais novērtējums

- (11) Lēmumā par procedūras sākšanu tika izvirzīti šādi jautājumi:

— pirmkārt, vai *Finavia*, nolemjot pārveidot kravas noliktavu par zemo izmaksu lidojumu termināli T2, rīkojās kā tirgus ekonomikas principu vadīts ieguldītājs. Apstiprinošas atbildes gadījumā lēmums par attiecīgajiem ieguldījumiem neietver valsts atbalstu *Airpro*, savukārt noliedztošas atbildes gadījumā rodas jautājums, vai šis atbalsts būtu uzskatāms par saderīgu ar iekšējo tirgu; un,

— otrkārt, vai uzņēmējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, būtu noslēdzis tādu vai līdzīgu līgumu, kādu noslēdza *Airpro* un *Ryanair*, un, noliedztošas atbildes gadījumā, vai no līguma izrietošais atbalsts būtu uzskatāms par saderīgu ar iekšējo tirgu.

- (12) Attiecībā uz pirmo jautājumu Komisija puda šaubas par to, vai *Finavia* nolēma pārveidot kravas noliktavu par zemo izmaksu termināli, pamatojoties uz ilgtermiņa rentabilitātes perspektīvu. Komisija arī nebija pārliecināta, vai *Finavia* ieguldījumi bijušās kravas noliktavas pārveidē par zemo izmaksu termināli nebūtu uzskatāmi par selektīvu priekšrocību, kas piešķirta *Airpro* un ko tas nevarētu iegūt normālos tirgus apstākļos.

- (13) Attiecībā uz otro jautājumu Komisijai bija jānoskaidro, vai šajā gadījumā *Airpro* rīcības galvenais iemesls bija ilgtermiņa rentabilitātes perspektīva un vai *Ryanair* būtu varējusi iegūt, kā apgalvoja sūdzības iesniedzēji, tai piešķirto priekšrocību arī normālos tirgus apstākļos. Komisija jo īpaši izteica šaubas par to, vai "visaptverošā maksa", ko *Ryanair* maksāja par *Airpro* sniegtajiem pakalpojumiem, tika noteikta, pamatojoties uz *Airpro* sniegto pakalpojumu izmaksām. Turklāt Somija neiesniedza Komisijai nedz *Ryanair* un *Airpro* līguma noteikumus, nedz arī uzņēmējdarbības plānu, kurā novērtēts, cik izdevīgs šis līgums ir *Airpro*. Tāpēc lēmumā par procedūras sākšanu Komisija puda šaubas, vai galvenais *Airpro* rīcības iemesls bija ilgtermiņa rentabilitātes perspektīva. Līdz ar to nevar izslēgt iespēju, ka minētais līgums radīja *Ryanair* priekšrocību, ko tā nevarētu iegūt normālos tirgus apstākļos.

- (14) Komisija arī šaubījās par to, vai šajā gadījumā ir ievēroti saderības nosacījumi, kas paredzēti Kopienas vadlīnijās par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām ⁽⁷⁾ (turpmāk — “2005. gada Aviācijas pamatnostādnes”), un vai valsts atbalsta pasākumus var atzīt par saderīgiem ar iekšējo tirgu atbilstīgi LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.

3. SOMIJAS PIEZĪMES

3.1. *Finavia* un *Airpro* zemo izmaksu stratēģija TMP lidostā

- (15) Somija savus apsvērumus sāka ar pamatinformāciju par *Finavia* un *Airpro* zemo izmaksu stratēģiju TMP lidostā. Somija paskaidroja, ka T2 tika uzbūvēts 1979. gadā kā lidostas pagaidu ēka. To 1995. gadā pārveidoja par kravas pārvadāšanai piemērotu kravas noliktni, un to izmantoja DHL. 2002. gadā DHL pārtrauca nomas līgumu, un terminālis tika atbrīvots.
- (16) Somija norādīja, ka, tā kā *Finavia* neizdevās piesaistīt Tamperei citu kravu pārvadātāju un noliktni izīrēt, tā nolēma to pārveidot par lidlauka pamatpakalpojumiem piemērotu zemo izmaksu termināli. Sākotnējās T2 būvniecības izmaksas tolaik jau bija samazinājušās, un, lai termināli pārveidotu, bija jāveic tikai nelieli rekonstrukcijas darbi ⁽⁸⁾. Turpmākajā tabulā ir norādīti ieguldījumi T2 rekonstrukcijā, kuru kopējā summa ir EUR 760 612.

Rekonstrukcijas darbi	Ieguldījumu izmaksas, EUR
Plānošana	[...]
Kopijas, atļaujas, komandējumi	[...]
Būvniecības inženierija	[...]
Apkure / caurules / gaisa kondicionēšana	[...]
Elektroenerģija	[...]
Zemsprieguma tīkli	[...]
Konveijeri	[...]
Drošības pārbaužu veikšanai nepieciešamais aprīkojums	[...]
Kopējā summa	760 612

- (17) Ņemot vērā šos aprēķinus, Somija norādīja, ka arī tad, ja *Finavia* būtu izdevies atrast citu nomnieku, kas izmantotu T2 kā kravas noliktni, būtu jāveic noteikti būvniecības inženierijas remontdarbi, kuru kopējās izmaksas būtu aptuveni EUR 100 000. Turklāt T2 konveijerus vajadzības gadījumā varēs nodot citām *Finavia* lidostām.
- (18) Somija arī paskaidroja, ka *Finavia* plānoja nodrošināt zemo izmaksu termināļa pieejamību visām aviosabiedrībām, kas būtu ar mieru saņemt zemākas kvalitātes pakalpojumus. Turpmākajā tabulā ir salīdzināts TMP lidostas abu termināļu — T1 un T2 — sniegto pakalpojumu un nodrošinātās infrastruktūras līmenis.

	1. terminālis (T1)	2. terminālis (T2)
Darbības modelis	Tradicionālais modelis — dažādas profesionālo pakalpojumu sniedzēju grupas un uzņēmumi veic reģistrācijas darbības, drošības pārbaudes, pārvadāšanu, bagāžas šķirošanu, iekraušanu un izkraušanu.	Zemo izmaksu modelis — vienas un tās pašas personas veic visus uzdevumus, kurus T1 pilda dažādas profesionālo pakalpojumu sniedzēju grupas, piemēram, reģistrāciju, drošības pārbaudes, bagāžas iekraušanu un izkraušanu. Šīs funkcijas īsteno ierobežotā termināļa teritorijā, kurā vajadzīgs minimāls darbinieku skaits un tiek paātrināta pasažieru plūsma.
Lidlauka pakalpojumu sniegšanas jauda	Vienlaicīgi pacelties vai nolaisties var no trim līdz piecām lidmašīnām (atkarībā no lidmašīnas veida).	Stundā var izlidot viena lidmašīna.
Telpas	Infrastruktūra, kas nodrošina augstu pakalpojumu kvalitāti, tostarp komplicēta bagāžas pārvietošanas sistēma, patīkamas uzgaidāmās telpas, kā arī ar tām saistītie pakalpojumi, telpas, ko izmantot vairāku lidlauka pakalpojumu sniedzēju vajadzībām, u. c.	Pamattelpas, kas galvenokārt atbilst noliktni standartiem (piem., ar betona grīdām) un kurām ir tikai daži logi.

⁽⁷⁾ OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp.

⁽⁸⁾ Rekonstrukcijas darbi bija šādi — reģistrācijas telpas, biroju telpu, tuaļu, izlidojošo un ielidojošo pasažieru telpu, pasažieru drošības pārbaužu telpu, bagāžas uzglabāšanas telpu un kafējnicu/restorānu izveide, kā arī elektroapgādes, cauruļu, apkures, gaisa kondicionēšanas sistēmu atjaunošana un termināļa ārējās infrastruktūras pārveide, lai pielāgotu to gājēju un autobraucēju vajadzībām.

(19) Somija norādīja, ka, tā kā T2 varēja nodrošināt lidlauka pakalpojumus tikai vienai izlidojošai lidmašīnai stundā, tas bija piemērots vienīgi "no punkta uz punktu" pārvadātājiem, kas izmanto lielus gaisa kuģus. Turklāt, lai optimizētu savu darbinieku izmantošanu, termināļa ekspluatants prasīja aviosabiedrībām noslēgt ilgtermiņa līgumus un līgumus par laika grafikiem, piemēram, T2 atšķirībā no T1 lidojumus ne vienmēr varēja nodrošināt aviosabiedrību prasītajā laikā. Somija norādīja, ka atšķirībā no T1, optimizējot personāla izmaksas un sniegto pakalpojumu līmeni, T2 izdevās samazināt izmaksas par aptuveni [...].

(20) Somija norādīja, ka, pirms tika sāкта T2 rekonstrukcija un zemo izmaksu stratēģijas īstenošana, šo jautājumu vairākas reizes apsprieda *Finavia* direktoru padomes sanāksmēs. Šajā nolūkā tika sagatavots arī uzņēmējdarbības plāns. Turpmākajā tabulā ir sniegts uzņēmējdarbības plāna par T2 rekonstrukciju (nelabvēlīgākā scenārija) un zemo izmaksu stratēģijas īstenošanu kopsavilkums. [...]

(21) Somija norādīja, ka iepriekšējā (*ex ante*) uzņēmējdarbības plānā izteiktie pieņēmumi bija piesardzīgi, tāpēc attiecībā uz pēdējiem pārskata perioda gadiem tika nepietiekami novērtēti gaidāmie ieņēmumi un pārvērtētas gaidāmās izmaksas. Pārējos scenārijos tika prognozēta vēl lielāka zemo izmaksu stratēģijas rentabilitāte. Visaptverošās maksas, kas aviosabiedrībām jāmaksā par T2 izmantošanu dažādos scenārijos bija [...] par vienu lidojumu turp un atpakaļ. Tā kā lēmumu par zemo izmaksu stratēģiju, pamatojoties uz aprēķiniem un pētījumiem, pieņēma *Finavia* direktoru padome, tas nav uzskatāms par valsts lēmumu. Šie pasākumi nebija paredzēti kompetento iestāžu prasībās vai rīkojumos, un tās arī nebija iesaistītas attiecīgo lēmumu pieņemšanā.

(22) Somija norādīja, ka *Finavia* un *Airpro* darbojās atbilstīgi uzņēmējdarbības principiem un savas darbības finansēja no maksas, kas tika saņemta par pakalpojumiem, kā arī ieņēmumiem, ko nodrošināja klienti un citas saimnieciskās darbības. Turklāt ne *Finavia*, ne arī *Airpro* nesaņēma finansējumu no valsts budžeta. Tās guva peļņu un katru gadu daļu no peļņas nodeva valstij saskaņā ar piemērojamām prasībām par ienākumiem.

(23) Somija norādīja, ka lēmumu par rezultātiem, kas *Finavia* jāsasniedz, pieņēma Transporta un sakaru ministrija. Taču šie mērķi attiecas uz visu uzņēmumu grupu, un lēmumus par atsevišķiem darījumiem *Finavia* pieņēma atbilstīgi saviem ieskatiem. Dažos iepriekšējos gados (no 2003. līdz 2005. gadam) tika prasīts, lai *Finavia* peļņa būtu aptuveni 4 % no ieguldītā kapitāla. Turpmākajā tabulā ir sniegts kopsavilkums par *Finavia* darbības rezultātiem.

Galvenie *Finavia* finanšu dati, miljonos EUR (faktiskie skaitļi)

Gads	2003.	2004.	2005.
Ieņēmumi	219	234	243
Peļņa	17	15	22
Valstij izmaksātās dividendes	6	5	10

(24) Somija norādīja, ka *Finavia* nesagatavoja finanšu pārskatus par atsevišķām lidostām, jo visas *Finavia* lidostas bija vienas juridiskas struktūras daļas. Taču kopš 2000. gada *Finavia* atsevišķi apkopoja informāciju par lidostām, pamatojoties uz tās iekšējiem aprēķiniem (faktiskajiem datiem). Šī informācija tika veidota, ņemot vērā lidostu darbības apmēra tendences un saistītos ieņēmumus, kā arī izmaksas par lidostās izmantotajiem resursiem, t. i., darbiniekiem, nolīgtajiem pakalpojumiem un pamatlīdzekļu amortizāciju. Turpmākajā tabulā ir apkopoti *Finavia* darbības (izņemot *Airpro* sniegtos pakalpojumus) TMP lidostā kopējie rezultāti. [...]

(25) *Finavia* finansiālos rezultātus TMP lidostā nodrošināja ne tikai komercdarbības, bet arī ar sabiedrisko politiku saistītas darbības, piemēram, gaisa satiksmes vadība un TMP lidostas skrejceļa izmantošana militāros nolūkos. Somija paskaidroja, ka TMP lidostas skrejceļam jābūt pieejamam militāru vajadzību izpildei 24 stundas diennaktī un 365 dienas gadā. Šo skrejceļu tiešām izmantoja militāros nolūkos (vismaz 30 % no faktiskās gaisa kuģu kustības gadā). Gaisa satiksmes vadības izmaksas bija aptuveni [...]. Aprēķinot šo summu, tika ņemta vērā nomas maksa, ko *Airpro* maksāja *Finavia* par T2 izmantošanu, nolaišanās maksas, kā arī pārējās lidostas nodevas par pakalpojumiem aviosabiedrībām, kas izmantoja T2.

(26) Somija arī norādīja, ka *Airpro* ir sabiedrība ar ierobežotu atbildību un juridiski ir nodalīta no *Finavia*. Turpmākajā tabulā ir sniegts kopsavilkums par *Airpro* darbības TMP lidostā faktiskajiem rezultātiem. [...]

(27) *Airpro* finansiālie rezultāti TMP lidostā ietvēra tādas izmaksas kā TMP lidostas T2 nomas maksa, *Airpro* pašu izmaksas par darbiniekiem un aprīkojumu, kā arī izmaksas par pakalpojumiem, ko sniedza *Finavia*. Finanšu pārskatos tika iekļauti tādi ieņēmumi kā *Ryanair* maksātā visaptverošā maksa, maksas par stāvvietu izmantošanu un citi komercieņēmumi.

(28) Tāpēc Somija apgalvoja, ka *Finavia* un *Airpro*, nolemjot īstenot zemo izmaksu stratēģiju un pārveidot kravas noliktavu par zemo izmaksu pasažieru termināli, rīkojās kā tirgus ekonomikas principu vadīti ieguldītāji.

(29) Somija apgalvoja, ka arī tad, ja T2 rekonstrukcijas finansējumu uzskatītu par valsts atbalstu, tas būtu saderīgs ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, jo atbilda 2005. gada Aviācijas pamatnostādņu saderības kritērijiem.

(30) Somija arī apgalvoja, ka pasākumus var uzskatīt par atbilstīgiem vispārējas nozīmes mērķiem, kas, kā uzskatīja Somija, ir saistīti ne tikai ar lidostas darbību vispārējo nozīmi, bet arī ar satiksmes savienojumu dažādošanu reģionā atbilstīgi iedzīvotāju un sabiedrības vajadzībām. Tāpēc Somija uzskatīja, ka T2 pārveides darbi bija samērīgi ar pārveides mērķi un panāko rezultātu.

(31) Somija arī norādīja, ka lidostu darbībām bija īpašas iezīmes, kas jāņem vērā. Piemēram, TMP lidosta palīdzēja uzlabot mobilitāti aizņemtākās lidostās, nodrošinot Savienības mērķa sasniegšanu. TMP lidostas darbība veicināja līdzsvarotu reģionālo attīstību tik mazapdzīvotā valstī kā Somija. Saistībā ar to bija īpaši būtiski garantēt satiksmi no attālākiem Somijas reģioniem uz Eiropu, jo citi transporta veidi nebija dzīvotspējīgas alternatīvas. Termināļa būvniecības izmaksas bija gan samērīgas ar attiecīgo mērķi, gan vajadzīgas. Nemot vērā uzņēmējdarbības plānus un faktiskos finansiālos rezultātus, prognozes par attiecīgās infrastruktūras rentabilitāti vidējā laika posmā bija pietiekami labas. T2 bija taisnīgi un nediskriminējoši pieejams visām aviosabiedrībām. Tomēr līdz šim vienīgā aviosabiedrība, kas par to izrādīja interesi, bija *Ryanair*.

(32) Somija uzskata, ka attiecīgā infrastruktūra neietekmēja tirdzniecību tiktāl, lai kaitētu Savienības interesēm. TMP lidosta ir neliela, tāpēc pasākumi radīja nenožīmīgu ietekmi Savienības līmenī. Turklāt ieguvumi, ko tie nodrošināja reģionam, bija lielāki par jebkādu nelabvēlīgu ietekmi Savienības līmenī.

3.2. *Finavia* un *Airpro* līgums par TMP lidostas T2 termināļa nomu

(33) Somija norādīja, ka *Finavia* 2003. gada 23. februārī ar *Airpro* noslēdza līgumu par T2 termināļa nomu laikposmā no 2003. gada 1. aprīļa līdz 2013. gada 31. martam (turpmāk arī “nomas līgums”). Lai gan sākumā T2 rekonstrukcijas izmaksas sedza *Finavia*, *Airpro* tās atlīdzinās ar nomas maksu. Somija arī iesniedza nomas līguma kopiju.

(34) Saskaņā ar nomas līgumu *Airpro* par telpu izmantošanu maksā ikmēneša nomas maksu [...] apmērā un PVN [...] apmērā. Tādējādi nomas maksa, ieskaitot PVN, ir [...] mēnesī. Līgumā noteikts, ka papildus pamata nomas maksai summā ir iekļautas arī izmaksas par kravas noliktavas pārveidošanu par zemo izmaksu pasažieru termināli un attiecīgie procentu maksājumi.

(35) Somija norādīja, ka nomas līguma noslēgšanas brīdī joprojām noritēja T2 pārveides darbi un ka, lai noteiktu nomas maksu, bija jānovērtē termināļa rekonstrukcijas izmaksas. Aprēķinātās izmaksas bija EUR 700 000, un tika prognozēts, ka tās būs aptuveni [...] no ikmēneša nomas maksas. Papildus prognozētajām rekonstrukcijas izmaksām *Finavia* aprēķināja, ka izmaksas par papildu darbiem un pasākumiem pēc T2 darbības sākšanas varētu būt aptuveni [...] un tās būtu aptuveni [...] no ikmēneša nomas maksas. *Airpro* atlīdzināja *Finavia* termināļa T2 pārveides izmaksas, maksājot norādītajiem aprēķiniem atbilstīgu ikmēneša nomas maksu [...] apmērā.

(36) Somija apgalvoja, ka *Airpro* maksātā ikmēneša nomas maksa nebija mazāka par tirgus cenu. Patiesībā *Airpro* maksāja lielāku summu nekā iepriekšējais nomnieks, t. i., *DHL*, kurš par telpu izmantošanu mēnesī maksāja [...] bez PVN, kas bija aptuveni [...] ⁽⁹⁾. PVN daļa bija [...], tādējādi kopējā mēneša nomas maksa, ieskaitot PVN, bija [...], t. i., aptuveni [...].

(37) Somija arī norādīja, ka, neīstenojot zemo izmaksu stratēģiju un nepārveidojot kravas noliktavu par zemo izmaksu termināli, T2 varētu palikt neizmantots un tādējādi pasliktināt TMP lidostas finansiālo stāvokli.

⁽⁹⁾ Euro maiņas likme 1998. gada 31. decembrī — FIM 5,94573.

3.3. *Airpro* zemo izmaksu stratēģijas īstenošana un *Airpro* un *Ryanair* 2003. gada 3. aprīļa līgums

- (38) Par *Airpro* īstenoto zemo izmaksu stratēģiju Somija paskaidroja, ka apspriedes ar aviosabiedrībām bija sāktas jau agrāk. Sarunas ar, piemēram, *Ryanair*, notika jau pāris gadus pirms tam, kad tika pieņemts lēmums par zemo izmaksu stratēģijas īstenošanu TMP lidostā.
- (39) Somija norādīja, ka vēstule, ko *Airpro* nosūtīja vairākām aviosabiedrībām, aicinot tās apsvērt iespēju uzsākt darbību zemo izmaksu terminālī, bija tikai daļa no T2 tirgvedības stratēģijas. Sākot no 2002. gada, TMP lidostas terminālī T2 vairākus gadus aktīvi reklamēja tirdzniecības izstādē *Routes trade fair*⁽¹⁰⁾. Tika pieņemts, ka šajā terminālī vēlēties darboties ne tikai *Ryanair*, bet arī citas aviosabiedrības.
- (40) Somija iesniedza tirgvedības vēstules kopiju. Vēstulē ir norādītas T2 izmantošanas maksas, piemēram, maksa par lidlauka pakalpojumiem un termināļa izmantošanu, kuras apmērs atkarīgs no izmantotā gaisa kuģa veida. Papildus T2 piemērotajām maksām aviosabiedrībām jāmaksā arī parastās maksas par nolaišanos, navigācijas pakalpojumiem terminālī un drošības pasākumiem.
- (41) Somija iesniedza *Airpro* un *Ryanair* 2003. gada 3. aprīļa līguma (turpmāk — "līgums") kopiju. Līgums ir spēkā līdz [...]. Tajā ir paredzēti darbības un finansiālie nosacījumi, kas *Ryanair* jāievēro, organizējot un nodrošinot komerc利多jumus no TMP lidostas termināļa T2 un uz to. Līgums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā parakstīšanas (t. i., 2003. gada 4. aprīlī) un būs spēkā līdz [...].
- (42) Par TMP lidostā sniegtajiem pakalpojumiem *Ryanair* no 2003. gada 4. aprīļa jāmaksā vienota maksa par katru gaisa kuģa lidojumu turp un atpakaļ (izlidošanu un atgriešanos), t. i., visaptveroša maksa par katru B737-800 gaisa kuģi vai citu B-737 gaisa kuģa modeli, kura maksimālā pacelšanās masa (MTOW)⁽¹¹⁾ ir 67 000 kg. Šajā maksā ir iekļauta maksa par nolaišanos un pacelšanos, apgaismojumu, radīto troksni, darbu naktīs, navigācijas pakalpojumiem terminālī, perona un pasažieru apkalpošanu, tostarp maksa par drošības un drošuma pasākumiem, kā arī pasažieru nodeva.
- (43) Kā apkopots turpmākajās tabulās, visaptverošās maksas apmērs ir atkarīgs no tā, cik reižu dienā *Ryanair* izmanto lidostu, un no līguma noslēgšanas gada: [...].
- (44) Parakstot līgumu, *Ryanair* apņēmās sākt darbību TMP lidostā ar [...] lidojumiem turp un atpakaļ dienā. Turklāt *Ryanair* piekrita [...] laikā paziņot, ja tiks samazināts to lidojumu skaits, kurus aviosabiedrība dienā veic no lidostas un uz to.
- (45) [...]
- (46) Saskaņā ar līgumu *Ryanair* pirmajos 12 mēnešos paredzēja TMP lidostā apkalpot aptuveni [...] izlidojošo pasažieru, bet nākamajos 12 mēnešos — aptuveni [...] izlidojošo pasažieru.
- (47) Saskaņā ar vienošanos TMP lidostas termināļa T2 maksimālā jauda laikposmā no plkst. 7.00 līdz plkst. 24.00 ir viens lidojums no lidostas un uz to stundā. *Ryanair* un *Airpro* par lidojumu grafikiem vienosies iepriekš.
- (48) *Airpro* nodrošinās pasažieru apkalpošanas stenda darbību, ierādot tam centrālu atrašanās vietu lidostas galvenajā terminālī (T1), un nodrošinās rezervācijas telpas *Ryanair* pasažieriem. Saskaņā ar līgumu *Ryanair* maksā *Airpro* komisijas maksu [...] apmērā par visiem *Ryanair* lidojumiem (izņemot nodokļus, nodevas un citas maksas), ko pārdod *Airpro* un par ko tiek maksāts ar debetkarti/kreditkarti.
- (49) Līgums arī ietver nosacījumus par darbību 2003. gada vasarā, kad tiks veikta TMP lidostas skrejceļa obligātā apkope un lidosta tiks slēgta jebkādi satiksmei. Šajā laikposmā TMP lidostā paredzēto satiksmi novirzīs uz Pori lidostu un *Airpro* nodrošinās *Ryanair* pasažieru pārvadāšanu ar autobusu.
- (50) Somija norādīja, ka *Airpro* un *Ryanair* vienošanās ir komerciāla un neietver valsts atbalstu. Arī citām aviosabiedrībām bija iespēja ar *Airpro* vienoties par līguma noteikumiem un nosacījumiem, kas būtu līdzīgi *Ryanair* piemērotajiem noteikumiem. Piemēram, reklāmas bukletā

⁽¹⁰⁾ *Routes trade fair* ir aviosabiedrībām un lidostām paredzēta ikgadēja lidojumu maršrutu pārdošanas izstāde.

⁽¹¹⁾ Gaisa kuģa maksimālā pacelšanās masa (MTOW) ir maksimālais svārs, ar kādu strukturālu vai citu ierobežojumu dēļ gaisa kuģa pilots drīkst mēģināt veikt gaisa kuģa pacelšanos. Citiem vārdiem sakot, MTOW ir maksimālais svārs, ar kuru, kā pierādīts, gaisa kuģis atbilst visām lidojumderīguma prasībām.

"The Case for Tampere-Pirkkala Airport", ko sagatavoja izmantošanai 2004. gada tirdzniecības izstādē, tika uzsvērts, ka T2 ir pieejams visiem ekspluatantiem, jo tolaik termināļa jauda bija pietiekama, lai tajā varētu darboties vēl divas aviosabiedrības.

- (51) Somija arī uzskatīja, ka nodevas, ko *Ryanair* maksāja par TMP lidostas izmantošanu, bija atbilstīgas izmaksām un nodrošināja *Airpro* un *Finavia* šajā lidostā veikto darbību ienesīgumu. *Airpro* no *Ryanair* iekasēja maksu gan par *Airpro* sniegtajiem pakalpojumiem, gan par *Finavia* pakalpojumiem. Pēc tam *Airpro* izmaksāja *Finavia* attiecīgo maksu par *Ryanair* darbību lidostā, un maksas apmērs atbilda *Finavia* Aeronavigācijas informatīvajā izdevumā (turpmāk — "AIP")⁽¹²⁾ norādītajām summām. Visas nodevu atšķirības bija atkarīgas no attiecīgo pakalpojumu veida un apmēra.

- (52) Somija norādīja, ka visas aviosabiedrības, kas izmanto TMP lidostu, par vienādas kvalitātes pakalpojumiem maksāja vienādu maksu. Piemēram, par T2 sniegtajiem pakalpojumiem iekasētās pasažieru nodevas apmērs bija atkarīgs no terminālī sniegto pakalpojumu kvalitātes. Ne *Finavia*, nedz arī *Airpro* neietekmēja *Ryanair* lidojuma biļetē norādīto pasažieru nodevu, ko aviosabiedrība iekasēja no saviem pasažieriem. Pretēji *Blue1* apgalvojumam *Ryanair* nebija atbrīvota no pasažieru nodevas maksāšanas. Par to, ka *Ryanair* bija jāmaksā par *Airpro* sniegtajiem pakalpojumiem, liecina T2 terminālī veikto *Airpro* darbību rentabilitāte.

- (53) *Finavia* ar *Airpro* starpniecību TMP lidostā no *Ryanair* iekasēja šādas maksas, kuru kopējais apmērs ir [...]:

— nolaišanās maksa⁽¹³⁾: [...]

— maksa par aeronavigācijas pakalpojumiem: [...]

- (54) Somija norādīja, ka maksa par gaisa satiksmes navigācijas pakalpojumiem bija atkarīga no gaisa kuģa svara,

⁽¹²⁾ Somija informēja, ka Somijas AIP tiek sagatavots atbilstīgi Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 15. pielikumam un Aeronavigācijas informācijas dienestu rokasgrāmatai (ICAO Dok. Nr. 8126). AIP vispārējā sadaļā ir izskatītas arī *Finavia* noteiktās gaisa satiksmes nodevas.

⁽¹³⁾ Pieņemot, ka gaisa kuģa MTOW ir 69 900 kg.

lidojuma ilguma un izmantoto pakalpojumu veida. Daļu *Finavia* peļņas veidoja arī gada maksa par maršrutu⁽¹⁴⁾, kuras apmērs 2006. gadā bija aptuveni [...] un kas palielinātos atbilstīgi *Ryanair* nodrošināto lidojumu skaita pieaugumam.

- (55) Somija arī paskaidroja, ka 2005. gadā ieņēmumi saistībā ar *Ryanair* darbību TMP lidostā bija [...]. Visbeidzot, Somija apgalvoja, ka saskaņā ar noslēgto līgumu aviosabiedrība *Ryanair* arī bija apņēmusies palielināt satiksmes plūsmu un piesaistīt līgumā norādīto pasažieru skaitu.

4. TREŠO PERSONU APSVĒRUMI

- (56) Komisija saņēma četru ieinteresēto personu apsvērumus.

4.1. *Ryanair*

- (57) *Ryanair* 2007. gada 16. novembrī iesniegtajos apsvērumos, pirmkārt, norādīja, ka oficiālas izmeklēšanas procedūras sākšanu uzskata par netaisnīgu un nevajadzīgu rīcību. Aviosabiedrība arī puda nožēlu par to, ka Komisija nedeva *Ryanair* iespēju piedalīties iepriekšējā pārbaudē.

- (58) Attiecībā uz izmeklēšanas priekšmetu *Ryanair* uzskatīja, ka Komisijai bija galvenokārt jāņem vērā standarta komercnosacījumi un jālemj, ka attiecīgā vienošanās atbilda tirgus ekonomikas principu vadīta uzņēmēja kritērijam un līdz ar to neietvēra valsts atbalstu. *Ryanair* uzskatīja, ka, tā kā tās darbība TMP lidostā bija izdevīga gan *Finavia*, gan *Airpro*, abi uzņēmumi rīkojās kā tirgus ekonomikas principu vadīti uzņēmēji un terminālī T2 piešķirtais finansējums nekādā veidā neietvēra atbalstu.

- (59) Par zemo izmaksu termināļa izveidi TMP lidostā *Ryanair* paskaidroja, ka tika īstenoti dažādi projekti, lai diferencētu lidostu sniegtos pakalpojumus Savienībā un tādējādi apmierinātu zemo izmaksu aviosabiedrību un to pasažieru vajadzības. Tā kā lidostas piedāvāja dažāda līmeņa pakalpojumus, aviosabiedrības varēja maksāt dažādas nodevas. TMP lidosta bija viena no pirmajām lidostām, kas vienā lidostā sāka īstenot dažāda līmeņa pakalpojumu modeli. *Ryanair* apstiprināja, ka lidostas ekspluatants *Finavia* pieņēma lēmumu par T2 attīstību, ņemot vērā rūpīgi sagatavotu uzņēmējdarbības plānu, kas tika ātri īstenots un nodrošināja *Finavia* ieņēmumu pieaugumu. Tāpēc *Ryanair* uzskatīja, ka zemo izmaksu termināļa attīstīšana neietvēra valsts atbalsta elementus attiecībā uz *Finavia* darbību TMP lidostā.

⁽¹⁴⁾ Šo maksu iekasē *Eurocontrol*, kas to izmaksā *Finavia*.

(60) Komentējot T2 pārvaldību, *Ryanair* paskaidroja, ka vienas lidostas termināļu savstarpēja konkurence nodrošināja lielāku efektivitāti un mazākas izmaksas. *Ryanair* uzskatīja, ka augstāki T2 efektivitātes standarti palielināja arī T1 efektivitāti, nodrošinot ieguvumus visām aviosabiedrībām, kas izmanto lidostu. Ciktāl *Ryanair* zināms, *Airpro* termināļa nomai piemēroja komerciālus nosacījumus. *Finavia* ieguvums bija arī lielāka satiksme lidostā un lielāki ieņēmumi no maksām par gaisa kuģu nolaišanos un gaisa satiksmes vadības pasākumiem. Tāpēc *Ryanair* uzskata, ka *Finavia* un *Airpro* tirdzniecības vienošanās par T2 pārvaldību neietvēra valsts atbalstu.

(61) Komentējot *Ryanair* un *Airpro* noslēgto līgumu, *Ryanair*, pirmkārt, norādīja, ka tās uzņēmējdarbības modeļa pamatmērķis ir efektivitātes palielināšana, kas pasažieriem nodrošināja mazāku maksu par lidojumiem. Visaptverošā maksa, ko aviosabiedrība maksāja par darbību TMP lidostā, ietvēra visas maksas, ko aviosabiedrībām piemēro lidostā. T2 izmantošanas maksu apmērs atšķīrās pakalpojumu dažādā līmeņa dēļ. *Ryanair* norādīja, ka ar lidojumu biežuma pieaugumu saistītā lidostas maksu atlaide ir normāla komercprakse, ko īsteno visās nozarēs. Lielākā daļa nosacījumu, kas izriet no *Ryanair* un *Airpro* līguma par T2 izmantošanu, ir piemērojami visām aviosabiedrībām, kas vēlas nodrošināt lidojumus no T2. Tāpēc *Ryanair* uzskatīja, ka tās vienošanās ar *Airpro* nebija selektīva. *Ryanair* arī apgalvoja, ka tās darbība TMP lidostā bija izdevīga gan *Finavia*, gan *Airpro*.

4.2. SAS Group

(62) *SAS Group* iesniedza piezīmes 2007. gada 16. novembra vēstulē. *SAS Group* norādīja, ka piezīmēs galvenā uzmanība ir pievērsta *Finavia* un *Airpro* saistībai, T2 pārveidošanas izmaksām un privilīģētai attieksmei pret *Ryanair* lidostā TMP.

(63) Komentējot *Finavia* un *Airpro* saistību, *SAS Group* norādīja, ka tad, kad *Finavia* nolēma iznomāt T2 termināli *Airpro*, TMP lidostas rīkotājdirektors bija *Airpro* direktoru padomes loceklis. Turklāt par *Finavia* un *Airpro* ciešo saistību liecināja arī informācija izdevumā "*Tampere-Pirkkala Airport Finland's Future-Ready Airport*" ("Lidosta *Tampere-Pirkkala* — Somijas lidosta, kas ir sagatavota nākotnei").

(64) *SAS Group* apgalvoja, ka *Finavia* savstarpēji subsidēja T2 darbību, izmantojot T1 nodrošinātos ieņēmumus. *SAS Group* bija īpaši pārliecināta, ka T2 netika iekasētas

pasažieru nodevas. Turklāt *Airpro* pārvaldīja automašīnu stāvvietu, kas atrodas ārpus T2, un paturēja stāvvietas nodrošinātos ieņēmumus. Pie T2 izvietotajā stāvvietā tika iekasēta divreiz lielāka maksa nekā stāvvietā pie T1.

(65) *SAS Group* norādīja, ka Somija tai nav darījusi pieejamu informāciju par T2 sniegto pakalpojumu izmaksām. *SAS Group* nebija informācijas par to, vai T2, vai TMP lidosta guva peļņu un vai *Airpro* maksāja par infrastruktūru, ko nodrošināja *Finavia*. Piemēram, *Finavia* bija iegādājusies drošības pārbaužu aprīkojumu T2 vajadzībām. *SAS Group* norādīja, ka saskaņā ar Somijas un *Airpro* sniegto informāciju T2 noteiktās cenas bija atkarīgas no sniegto pakalpojumu līmeņa. *SAS Group* apgalvoja, ka pakalpojumu līmeni parasti noteica lidlauka pakalpojumu koncepcija, par ko vienojusies aviosabiedrība un lidlauka pakalpojumu sniedzējs, nevis pieejamā platība vai telpas.

(66) *SAS Group* arī apgalvoja, ka TMP lidostas termināļa T2 izmantošanas nosacījumi bija labvēlīgi vienam uzņēmējdarbības modelim un ir uzskatāmi par nepārprotamu LESD 107. panta 1. punkta pārkāpumu.

4.3. Air France

(67) *Air France* iesniedza piezīmes 2007. gada 16. novembra vēstulē. Vispirms *Air France* izskaidroja savu komerciālo situāciju tirgū Somijā. *Air France* Somijā nenodrošināja lidojumus no TMP lidostas un uz to. Taču saskaņā ar vienošanos par kopēja koda izmantošanu, ko aviosabiedrība noslēgusi ar *Finnair*, *Air France* piecas reizes dienā nodrošināja lidojumus no Šarla de Golla (*Charles de Gaulle*) lidostas Parīzē uz Helsinku lidostu (atrodas aptuveni 180 kilometru attālumā no TMP lidostas) un pretējā virzienā.

(68) *Air France* informēja, ka atbalsta 2005. gada Aviācijas pamatnostādnes un Komisijas sagatavoto iepriekšējo novērtējumu par TMP lidostas izmantošanas finansiālajiem nosacījumiem. *Air France* jo īpaši uzskatīja, ka atbrīvojums no pasažieru nodevas maksāšanas radīja *Ryanair* priekšrocību un bija nepārprotami diskriminējošs, tāpēc tas būtu uzskatāms par nesaderīgu ar iekšējo tirgu.

4.4. Eiropas Aviokompāniju asociācija

(69) Eiropas Aviokompāniju asociācija (turpmāk — "AEA") iesniedza piezīmes 2007. gada 16. novembra vēstulē. AEA piezīmes bija tādas pašas kā *SAS Group* un *Air France* piezīmes.

5. SOMIJAS PIEZĪMES PAR TREŠO PERSONU PIEZĪMĒM

(70) Somija saņēma četrus ieinteresēto personu piezīmes.

(71) Somija secināja, ka *Ryanair* piezīmēs tika komentēti gan vispārējie notikumi Eiropas aviācijas tirgū, gan notikumi TMP lidostā. Saistībā ar to Somija atsaucās uz apsvērumiem, ko tā iesniedza pēc tam, kad tika pieņemts lēmums par oficiālas izmeklēšanas procedūras sākšanu.

(72) Somija secināja, ka *SAS Group* piezīmes radīja jaunus jautājumus, kas būtu jāprecizē. Somija paziņoja, ka tā jau iepriekš bija norādījusi, ka *Airpro* bija juridiski neatkarīgs uzņēmums un tās īpašniece (*Finavia*) meitasuzņēmumam nesniedza nekādu atbalstu.

(73) Somija norādīja, ka nomas līguma parakstīšanas brīdī TMP lidostas rīkotājdirektors nebija *Airpro* direktoru padomes loceklis. TMP lidostas rīkotājdirektors bija *Airpro* direktoru padomes loceklis tikai no 2003. gada maija līdz 2007. gada aprīlim. Attiecībā uz reklāmas materiālu par TMP lidostu un tās zemo izmaksu stratēģiju Somija apgalvoja, ka šādu tirgvedības pasākumu dēļ nevajadzētu izteikt pārsteidzīgus pieņēmumus par attiecīgo uzņēmumu juridisko un ekonomisko saistību. *SAS Group*, kas darbojās TMP lidostas terminālī T1, izdevumā nebija minēta tāpēc, ka tā mērķis bija TMP lidostas zemo izmaksu stratēģijas reklamēšana.

(74) Attiecībā uz *SAS Group* apgalvojumiem par TMP lidostas T2 un T1 iespējamu savstarpēju subsidēšanu Somija norādīja, ka jau ir iesniegusi pierādījumus par to, ka *Airpro* darbība TMP lidostā ir ienesīga un ka *Airpro* nesāņēma subsīdijas no *Finavia*.

(75) Par dažādajiem ar T2 rekonstrukciju saistītajiem infrastruktūras pielāgojumiem Somija norādīja, ka nomas maksa, ko *Airpro* maksāja *Finavia*, sedza gan šīs izmaksas, gan procentus. Komentējot drošības pārbaužu aprīkojuma iegādi T2 vajadzībām, Somija norādīja, ka šīs izmaksas sedz saņemtā nomas maksa. Pie T2 izvietotā automašīnu stāvvietā ir daļa no teritorijas, kas ir iznomāta *Airpro*. *Airpro* varēja noteikt izmantošanas maksu pēc saviem ieskatiem, ja vien to darīja pārredzami.

(76) *SAS* apgalvojumus par atšķirīgajām cenām TMP lidostas terminālī T2 Somija komentēja, atsaucoties uz savām piezīmēm par procedūras sākšanu.

6. ATBALSTA ESĪBA

(77) LESD 107. panta 1. punktā noteikts, ka "ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".

(78) LESD 107. panta 1. punktā paredzētie kritēriji ir kumulatīvi. Pasākums ir uzskatāms par atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē tikai tad, ja tas atbilst visiem turpmāk minētajiem nosacījumiem. Finanšiālajam atbalstam jābūt šādam:

— atbalstu piešķirusi valsts vai tas piešķirts no valsts līdzekļiem;

— atbalsts dod priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai;

— atbalsts rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, un

— atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

6.1. Vai finansiālie nosacījumi saistībā ar zemo izmaksu stratēģijas īstenošanu TMP lidostā ir uzskatāmi par valsts atbalstu?

(79) Izvērtējot, vai ar zemo izmaksu stratēģiju TMP lidostā saistītie finanšu nosacījumi ietver kādu atbalsta elementu, jo īpaši attiecībā uz atbrīvotas kravas noliktavas pārveidi par zemo izmaksu termināli un no tās izrietošo nomas līgumu ar *Airpro*, Komisijai jānoskaidro, vai tirgus ekonomikas principu vadīts ieguldītājs līdzīgā situācijā būtu vienojies par tādiem pašiem vai līdzīgiem komercnosacījumiem kā *Finavia* ⁽¹⁵⁾.

⁽¹⁵⁾ Lai novērtētu šo gadījumu, Komisija pētniecības grupai *Ecorys* (turpmāk "Komisijas eksperts") uzdeva sagatavot pētījumu. Komisijas eksperts analizēja finanšu datus un pieņēmumus, kas veidoja *Finavia* un *Airpro* zemo izmaksu stratēģijas uzņēmējdarbības plāna pamatu, *Finavia* un *Airpro* noslēgto nomas līgumu par T2 ekspluatāciju, kā arī vienošanos.

- (80) Saskaņā ar iedibinātās judikatūras principiem Komisijai *Finavia* rīcība jāsalīdzina ar tirgus ekonomikas principu vadīta ieguldītāja rīcību, kuras galvenais iemesls būtu ilgtermiņa rentabilitātes perspektīva⁽¹⁶⁾. Turklāt saskaņā ar spriedumu *Charleroi* lietā⁽¹⁷⁾, novērtējot strīdīgos pasākumus, Komisijai jāņem vērā visa atbilstošā informācija un tās konteksts. Citiem vārdiem sakot, Komisijai *Finavia* lēmums par TMP lidostas kravas noliktavas rekonstrukciju un plānotā *Airpro* īstenotā zemo izmaksu stratēģija TMP lidostā jāanalizē kompleksi, ņemot vērā visu atbilstošo informāciju par attiecīgajiem pasākumiem.
- (81) Tiesa spriedumā *Stardust Marine* lietā lēma, ka “[...] lai pārbaudītu, vai valsts ir rīkojusies kā apdomīgs tirgus ekonomikas principu vadīts ieguldītājs, ir jāņem vērā stāvoklis laikposmā, kad tika veikti finansiālā atbalsta pasākumi, lai tādējādi varētu novērtēt, vai valsts rīcība ir bijusi ekonomiski saprātīga, un ir jāatturas no vērtējuma, kura pamatā ir vēlāka situācija”⁽¹⁸⁾.
- (82) Lai novērtētu atbilstību tirgus ekonomikas principu vadīta ieguldītāja kritērijiem, Komisijai jāiedomājas, kā tā rīkotos attiecīgajā situācijā un laikposmā, kad *Finavia* nolēma pārveidot atbrīvotu kravas noliktavu un to pēc tam iznomāt *Airpro*, t. i., 2003. gada sākumā. Komisijai novērtējumā arī jāņem vērā uzņēmumam pieejamā informācija un tā pieņemumi laikā, kad tika pieņemti lēmumi par zemo izmaksu stratēģijas īstenošanas finanšu nosacījumiem.
- (83) Somija apgalvo, ka *Finavia* rīkojās racionāli, un sacīto pamato ar *Finavia ex ante* uzņēmējdarbības plāna kopiju, kā arī ar TMP lidostā veiktās *Finavia* un *Airpro* darbības faktiskajiem rezultātiem.
- (84) Saistībā ar to Komisija norāda, ka kravas noliktavu TMP lidostā atbrīvoja pēc tam, kad *DHL* bija pārtraucis nomas līgumu. *Finavia* zaudēja ikmēneša nomas maksu aptuveni [...] apmērā. Pēc pāris mēnešiem kļuva skaidrs, ka *Finavia* neizdosies piesaistīt TMP lidostai citu gaisa kravas pārvadājumu uzņēmumu. Turklāt zemo izmaksu aviosabiedrības nebija gatavas izmantot lidostas 1. termināli, jo lidlauka pakalpojumu cenas bija lielākas nekā šīm aviosabiedrībām pieņemams. Taču 2002. gada prognozes par
- aviopārvadājumu nozari liecināja, ka zemo izmaksu aviopārvadātājiem, piemēram, *Ryanair*, ir liels izaugsmes potenciāls (aptuveni 30 % gadā).
- (85) Komisija arī secina, ka tukšā kravas noliktava bija pilnībā nolietota un ka izmaksas par noliktavas pārveidi par zemo izmaksu pasažieru termināli bija EUR 760 612. Arī tad, ja kravas noliktavu nepārveidotu par pasažieru termināli, *Finavia* būtu jāveic noteikti rekonstrukcijas darbi, kuru kopējās izmaksas būtu aptuveni EUR 100 000.
- (86) Turklāt *Finavia* bija pienākums nodrošināt TMP lidostas skrejceļa pieejamību militārām vajadzībām 24 stundas diennaktī un 365 dienas gadā. Tāpēc lidostas satiksmes plūsmas pieaugums varētu nodrošināt resursu labāku sadalījumu un iespējamā jaudas pārpalikuma samazināšanu. Turklāt lidostā strādājošo aviosabiedrību dažādība varētu arī samazināt lidostas uzņēmējdarbības riskus (piem., ar neizmantotu jaudu saistīto risku gadījumā, ja kāda no aviosabiedrībām pārtrauktu darbību lidostā) un palielināt skrejceļa izmantošanas efektivitāti.
- (87) Šī situācija ir izskaidrota *Finavia* uzņēmējdarbības plānā par zemo izmaksu stratēģijas īstenošanu. Kā norādīts *Finavia* uzņēmējdarbības plāna nelabvēlīgākajā scenārijā, tika prognozēts, ka ieguldījumu projekts nodrošinās pozitīvu atdevi — *Finavia* paredzēja, ka vidējā peļņas norma⁽¹⁹⁾ būs aptuveni [...] (sk. tabulu 20. punktā), un saskaņā ar Komisijai pieejamiem datiem šī summa kopumā atbilst pārējo Savienības lidostu peļņas normai⁽²⁰⁾. Komisija arī secina, ka *ex ante* uzņēmējdarbības plānā bija paredzēti piesardzīgi pieņēmumi, tāpēc attiecībā uz pēdējiem pārskata perioda gadiem netika pietiekami novērtēti gaidāmie ieņēmumi, bet gaidāmās izmaksas tika pārvērtētas. Turklāt *ex ante* uzņēmējdarbības plānā netika ņemta vērā peļņa, ko akciju sabiedrībai *Finavia* nodrošināja aviosabiedrību maksas par nolaišanos, jo šīs izmaksas tika atskaitītas no prognozētajiem ieņēmumiem. Jānorāda arī tas, ka rekonstrukcijas izmaksu kompensāciju un attiecīgo ieguldītā kapitāla ienesīgumu pilnībā nodrošināja nomas maksa, ko *Finavia* saņēma no *Airpro* un kas arī tika atskaitīta no prognozētajiem ieņēmumiem.

⁽¹⁶⁾ 1991. gada 21. marta spriedums lietā C-305/89 Itālija/Komisija (*Recueil* 1991, I-1603. lpp., 20. punkts) (*Alfa Romeo* lieta); 2000. gada 12. decembra spriedums lietā T-296/97 *Alitalia*/Komisija (*Recueil* 2000, II-3871. lpp., 84. punkts).

⁽¹⁷⁾ 2008. gada 17. decembra spriedums lietā T-196/04 *Ryanair*/Komisija (*Recueil* 2008, II-3643. lpp., 59. punkts) (*Charleroi* lieta).

⁽¹⁸⁾ 2002. gada 16. maija spriedums lietā C-482/99 Francija/Komisija (*Recueil* 2002, I-4397. lpp., 71. punkts) (*Stardust Marine* lieta).

⁽¹⁹⁾ Peļņas normu (ienākumus no pārdošanas) iegūst, salīdzinot tīros ienākumus un apgrozījumu (ieņēmumus). Šī attiecība norāda, vai uzņēmuma ienākumi no pārdošanas ir pietiekami, jo tā parāda, cik liela peļņa tiek gūta par vienu euro no pārdošanas ieņēmumiem; tas ir rentabilitātes un efektivitātes rādītājs.

⁽²⁰⁾ Sk. 6. tabulu Komisijas 2010. gada 27. janvāra Lēmumā par valsts atbalstu C 12/2008 Slovākija — vienošanās starp Bratislavas lidostu un *Ryanair*, OV L 27, 1.2.2011., 24. lpp.

(88) Lai integrēti novērtētu *Finavia* un *Airpro* zemo izmaksu stratēģiju, Komisijas eksperts apvienoja *ex ante* uzņēmējdarbības plānā (pamatscenārijā) norādītos ieņēmumus un izmaksas. Par ieņēmumiem atzina arī uzņēmumu savstarpējos maksājumus (piem., nomas maksu, ko *Airpro* maksāja akciju sabiedrībai *Finavia* par T2 izmantošanu, nolaišanās maksas un maksas par termināli sniegtajiem navigācijas pakalpojumiem). Turpmākajā tabulā apkopoti aprēķini par ieņēmumiem un izmaksām saistībā ar iepriekš aprakstīto zemo izmaksu stratēģijas īstenošanu TMP lidostā, kā arī šīs stratēģijas nodrošinātie ieņēmumi pirms procentu un nodokļu nomaksas (turpmāk "EBIT") konsolidētā līmenī (t. i., *Finavia* un *Airpro*) nākamajos desmit gados. [...] ⁽²¹⁾

(89) Komisija secina, ka, ņemot vērā *ex ante* uzņēmējdarbības plānu un pozitīvo neto pašreizējo vērtību (NPV) ⁽²²⁾, *Finavia* lēmums par zemo izmaksu stratēģijas īstenošanu TMP lidostā atbilda tirgus ekonomikas principu vadīta ieguldītāja rīcībai. Pozitīva zemo izmaksu stratēģijas NPV vērtība palielināja *Finavia* pašu kapitāla vērtību. Komisija arī norāda, ka *ex ante* uzņēmējdarbības plānā iekļautos pieņēmumus un prognozētos zemo izmaksu stratēģijas īstenošanas rezultātus papildina arī *Airpro* darbības TMP lidostā pozitīvie faktiskie rezultāti (sk. jo īpaši tabulu 26. punktā). Turklāt apvienotie TMP lidostas faktiskie finansiālie rezultāti (ņemot vērā TMP lidostā veiktās *Airpro* un *Finavia* darbības finansiālos rezultātus; sk. tabulas 24. un 26. punktā) liecina, ka zemo izmaksu termināļa darbība nodrošināja visas lidostas darbības rentabilitāti.

(90) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija var secināt, ka *Finavia* lēmums par zemo izmaksu stratēģijas īstenošanu TMP lidostā un ar to saistītie finanšu nosacījumi atbilst tirgus ekonomikas principu vadīta ieguldītāja kritērijam un tāpēc nerada normāliem tirgus apstākļiem neatbilstīgas saimnieciskas priekšrocības.

(91) Tā kā viens no LESD 107. panta 1. punktā noteiktajiem kumulatīvajiem kritērijiem nav izpildīts, Komisija uzskata, ka *Finavia* lēmums par zemo izmaksu stratēģijas īstenošanu TMP lidostā un ar to saistītie finanšu nosacījumi neietver nekādu valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

⁽²¹⁾ [...]

⁽²²⁾ NPV norāda, vai attiecīgā projekta radītie ienākumi pārsniedz (iespējamās) kapitāla izmaksas. Projektu uzskata par ekonomiski izdevīgu ieguldījumu, ja tā NPV ir pozitīva. Ieguldījumi, kuru nodrošinātie ienākumi ir mazāki par (iespējamām) kapitāla izmaksām, ir ekonomiski neizdevīgi. (Iespējamās) kapitāla izmaksas atspoguļo diskonta likme.

(92) Attiecībā uz to, ka *Finavia*, iespējams, savstarpēji subsidē *Airpro* (piemēram, zaudējot ieņēmumus par nomu vai kompensējot pamatdarbības zaudējumus), Komisija norāda, ka, tā kā visi ar zemo izmaksu stratēģijas īstenošanu TMP lidostā saistītie finanšu nosacījumi ir balstīti uz *ex ante* uzņēmējdarbības plānu atbilstīgi tirgus ekonomikas principu vadīta ieguldītāja kritērijam, tā kā *Airpro* maksā tirgus cenai atbilstošu nomas maksu par T2 izmantošanu un visas izmaksas par *Airpro* darbību TMP lidostā sedz maksas, ko iekasē no T2 izmantotajām aviosabiedrībām (t. i., *Ryanair*), kā arī tā kā *Finavia* darbība TMP lidostā ir rentabla tikai pateicoties T2 ekspluatācijai, var izslēgt iespēju, ka *Finavia* savstarpēji subsidētu *Airpro* darbību.

6.2. Vai *Airpro* un *Ryanair* līgums ir uzskatāms par valsts atbalstu?

(93) Komentējot *Airpro* un *Ryanair* līgumu, Somija apgalvoja, ka *Airpro* rīkojās tā, kā līdzīgā situācijā darītu tirgus ekonomikas principu vadīts uzņēmējs. Ja tā ir, tad šis līgums nerada *Ryanair* priekšrocības un neietver valsts atbalstu.

(94) Novērtējot to, vai līgums noslēgts normālos tirgus apstākļos, Komisijai jāpārbauda, vai lidosta, kas darbojas normālos tirgus ekonomikas apstākļos un kuras rīcības galvenais iemesls ir ilgtermiņa rentabilitātes perspektīva, līdzīgā situācijā būtu vienojusies par tādiem pašiem vai līdzīgiem komercnosacījumiem kā *Airpro* ⁽²³⁾. Komisijai arī integrēti, ņemot vērā visu atbilstošo informāciju par strīdīgo pasākumu, jāanalizē līguma paredzētā ietekme uz *Airpro* un *Finavia* darbību TMP lidostā ⁽²⁴⁾.

(95) Lai varētu piemērot privātā ieguldītāja kritēriju, Komisijai jāiedomājas, kā tā rīkotos apstākļos un laikposmā, kad tika parakstīts līgums. Novērtējot šos pasākumus, Komisijai arī jāņem vērā uzņēmuma pieņēmumi un pieejamā informācija līguma parakstīšanas brīdī. *Airpro* parakstīja līgumu ar *Ryanair* 2003. gada 3. aprīlī, un tas ir spēkā līdz [...].

(96) Parakstot līgumu, *Ryanair* apņēmas sākt darbību TMP lidostā ar [...] lidojumiem turp un atpakaļ dienā.

⁽²³⁾ Spriedums lietā *Alfa Romeo*, 20. punkts; spriedums lietā *Alitalia/Komisija*, 84. punkts.

⁽²⁴⁾ Spriedums lietā *Charleroi*, 59. punkts.

Ņemot to vērā, *Ryanair* pirmajos 12 mēnešos paredzēja *TMP* lidostā apkalpot aptuveni [...] izlidojošo pasažieru, bet nākamajos 12 mēnešos — aptuveni [...] izlidojošo pasažieru. Līguma nosacījumos ir paredzēts grafiks, kas jāievēro attiecībā uz maksām par vienu lidojumu turp un atpakaļ atkarībā no dienā veikto lidojumu skaita (sk. jo īpaši tabulas 43. punktā). Vidējā cena par vienu lidojumu turp un atpakaļ (ja dienā tiek veikti trīs lidojumi) ir [...]. Turpmākajā tabulā ir salīdzinātas maksas, ko iekasē no aviosabiedrībām, kuras izmanto *TMP* lidostas *T1*, un vidējā cena, ko maksā *Ryanair*.

Pakalpojums	1. termināli (<i>T1</i>) piemērotās lidostas nodevas, EUR	Lidostas nodevas (vidējā nodeva), ko <i>Ryanair</i> maksā par 2. termināļa (<i>T2</i>) izmantošanu, EUR
Nolaišanās maksa	442	442
Maksas par termi- nāli sniegtajiem navigācijas pakalpo- jumiem	92	92
Maksa par drošības pasākumiem	410	410
Termināļa (pasa- žieru apkalpošanas) pakalpojumi un lidlauka pakalpo- jumi	[...]	[...]
Kopējā cena par lidojumu turp un atpakaļ	[...]	[...]

- (97) Komisija secina, ka *Ryanair* maksā tādu pašu maksu par nolaišanos, termināli sniegtajiem navigācijas pakalpojumiem un drošības pasākumiem kā aviosabiedrības, kas izmanto *TMP* lidostas *T1*. Saskaņā ar Somijas sniegto informāciju *Ryanair* nav atbrīvota no pasažieru nodevas maksāšanas. Vienīgā atšķirīgā *Ryanair* piemērotā cena ir saistīta ar maksām par termināļa (pasažieru apkalpošanas) pakalpojumiem un lidlauka pakalpojumiem. Taču to pakalpojumu kvalitāte, kurus *Ryanair* un tās pasažieri saņem termināli *T2*, ir zemāka par *T1* nodrošināto pakalpojumu kvalitāti, un attiecīgo izmaksu, jo īpaši personāla izmaksu, samazinājums ir aptuveni [...] no *Airpro* kopējām izmaksām (ieskaitot nomas maksu, maksu par nolaišanos un termināli sniegtajiem navigācijas pakalpojumiem, kas tiek maksāta akciju sabiedrībai *Finavia*). Salīdzinot ar *T1* darbinieku skaitu, *T2* darbinieku skaits ir neliels un darbinieki veic dažādas ar reģistrāciju, drošības pārbaudēm un lidlauka pakalpojumiem saistītas darbības. Saskaņā ar informāciju, ko lidosta sniedza Komisijas ekspertam, izmaksas par *T2* darbiniekiem ir par aptuveni [...] mazākas nekā attiecīgās *T1* izmaksas. Turklāt Komisija secina, ka lidostas nodevas, ko *Ryanair* maksā par

termināļa (pasažieru apkalpošanas) pakalpojumiem un lidlauka pakalpojumiem, ir tikai aptuveni par [...] mazākas nekā nodevas, ko maksā *T1* ekspluatanti. Izmaksu samazinājuma (aptuveni [...]) un no aviosabiedrībām, kas izmanto abus lidostas termināļus, iekasēto maksu starpība (aptuveni [...]) ir *Airpro* gūtā papildu tīrā peļņa (aptuveni [...]; sk. arī tabulu 20. punktā). Tāpēc Komisija uzskata, ka ir pamatoti, ka nodeva, ko par *T2* izmantošanu maksā *Ryanair*, atšķiras no nodevas, ko par *T1* ekspluatāciju maksā citas aviosabiedrības.

- (98) Ņemot vērā iepriekš minēto, *Airpro* varēja prognozēt ieņēmumus, ko nodrošinās līgums ar *Ryanair*. *Airpro* pieņēma, ka pirmajā darbības gadā *Ryanair* dienā veiks [...] lidojumus turp un atpakaļ (noslodzes faktors — [...]). Tika prognozēts, ka no otrā darbības gada līdz līguma spēkā esamības beigām *Ryanair* dienā nodrošinās [...] lidojumus turp un atpakaļ, kuru noslodzes faktors būs tāds pats kā pirmajā gadā. Aprēķinot rezultātu, ņēma vērā arī *Airpro* ieņēmumus par aeronautikas un ar aeronautiku nesaistītu pakalpojumu sniegšanu (tostarp ieņēmumus no automašīnu stāvvietas darbības u. c.). *Airpro* izmaksas līguma spēkā esamības periodā aprēķināja, ņemot vērā ar zemo izmaksu stratēģijas īstenošanu *TMP* lidostā saistītās prognozētās izmaksas. Piemēram, tika prognozēts, ka personāla izmaksas par vienu lidojumu turp un atpakaļ būs [...] (un [...], ja rēķina, ņemot vērā gaisa kuģu dienā veikto lidojumu skaitu turp un atpakaļ).
- (99) Turpmākajā tabulā apkopoti ar līgumu saistīto ieņēmumu un izmaksu aprēķini un līguma labvēlīgā ietekme uz *Airpro* pašu kapitāla vērtību tā spēkā esamības periodā. Šajos aprēķinos ņemts vērā Somijas iesniegtais uzņēmējdarbības plāns un iepriekš izklāstītie pieņēmumi. [...] ⁽²⁵⁾
- (100) Komisija norāda — tika prognozēts, ka līgums ar *Ryanair* tā spēkā esamības periodā labvēlīgi ietekmēs *Airpro* pašu kapitāla vērtību, nodrošinot NPV 0,5 miljonu euro apmērā. Turklāt tika prognozēti pozitīvi *Airpro* un *Finavia* kopējie darbības rādītāji līguma spēkā esamības periodā.
- (101) Komisija arī secina, ka saistībā ar līguma izpildi nodrošinātie ieņēmumi sedz visas *Airpro* izmaksas par darbību *TMP* lidostā un visas ar līgumu saistītās *Finavia* izmaksas. Visas izmaksas šajā gadījumā ietver kapitāla izmaksas (t. i., lidostas infrastruktūras amortizācijas izmaksas) un darbības izmaksas (piem., personāla, elektroenerģijas, materiālu u. c. izmaksas). Tās ietver arī izmaksas par drošības un drošuma pasākumiem, kas var būt arī ar sabiedrisko politiku saistīti pasākumi, kuri nebūtu uzskatāmi par saimniecisku darbību LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Līdz ar to aprēķinātais NPV ir pārāk mazs un līguma radītā labvēlīgā ietekme varētu būt vēl lielāka.

⁽²⁵⁾ [...]

(102) Komisija secina, ka, ņemot vērā *ex ante* uzņēmējdarbības plānu, *Airpro* kā *Finavia* meitasuzņēmums, pieņemot lēmumu par attiecīgo vienošanos ar *Ryanair*, rīkojās kā tirgus ekonomikas principu vadīts ieguldītājs. Komisija arī norāda, ka *ex ante* uzņēmējdarbības plānā izklāstītos pieņēmumus un prognozētos rezultātus, kurus nodrošinātu līguma izpilde, papildina arī TMP lidostā veiktās *Airpro* darbības pozitīvie faktiskie rezultāti (sk. jo īpaši tabulu 26. punktā). Turklāt apvienotie TMP lidostas faktiskie finansiālie rezultāti (ņemot vērā TMP lidostā veiktās *Airpro* un *Finavia* darbības finansiālos rezultātus; sk. jo īpaši tabulas 24. un 26. punktā) liecina, ka rentabla bija ne tikai zemo izmaksu termināla, bet arī lidostas darbība.

(103) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka *Airpro* lēmums par attiecīgā līguma noslēgšanu ar *Ryanair* atbilst tirgus ekonomikas principu vadīta ieguldītāja kritērijam un tāpēc nerada saimnieciskas priekšrocības, kuras nebūtu iespējams iegūt normālos tirgus apstākļos.

(104) Tā kā LESD 107. panta 1. punktā paredzētie kumulatīvie kritēriji nav izpildīti, Komisija uzskata, ka *Airpro* un *Ryanair* 2003. gada 3. aprīļa līgums neietver valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Finavia Oyj un *Airpro Oy* īstenotie pasākumi, kas ietver finanšu nosacījumus par zemo izmaksu stratēģijas īstenošanu lidostā *Tampere-Pirkkala* un jo īpaši par 2. termināla rekonstrukcijas izmaksām un par *Finavia Oyj* un *Airpro Oy* 2003. gada 23. februāra līgumu par 2. termināla nomu, nav uzskatāmi par valsts atbalstu Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

2. pants

Airpro Oy un *Ryanair Ltd* 2003. gada 3. aprīļa līgums nav uzskatāms par valsts atbalstu Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Somijas Republikai.

Briselē, 2012. gada 25. jūlijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Joaquín ALMUNIA