

DECIZII

DECIZIA COMISIEI

din 25 iulie 2012

privind măsura SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Finlanda Finavia, Airpro și Ryanair la aeroportul Tampere-Pirkkala

[notificată cu numărul C(2012) 5036]

(Numai versiunile în limbile finlandeză și suedeză sunt autentice)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2013/664/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în temeiul dispozițiilor menționate anterior ⁽¹⁾,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

- (1) În februarie 2005, Comisia a primit o plângere din partea Blue1 Oy („Blue1”), companie aeriană finlandeză care face parte din SAS Group. Blue1 a susținut, printre altele, că Ryanair Ltd („Ryanair”) beneficiază de ajutor deoarece practică tarife de aeroport mai mici decât tariful mediu la aeroportul Tampere-Pirkkala („aeroportul TMP” sau „aeroportul”).
- (2) Prin scrisorile din 2 martie 2005 și 23 mai 2006, Comisia a cerut Finlandei informații suplimentare cu privire la plângere. Finlanda a răspuns prin scrisorile din 27 aprilie 2005 și 27 iulie 2006.
- (3) Prin scrisoarea din 10 iulie 2007, Comisia a informat Finlanda cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) ⁽²⁾ („decizia de inițiere a procedurii”) în legătură cu acordul încheiat între Airpro Oy și Ryanair și cu aplicarea strategiei tarifelor reduse de către Finavia și Airpro Oy la

aeroportul TMP. La 28 noiembrie 2007, Finlanda și-a prezentat observațiile referitoare la decizia de inițiere a procedurii.

- (4) Decizia Comisiei de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽³⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsura în cauză în termen de o lună de la data publicării.
- (5) Comisia a primit observații referitoare la această chestiune de la patru părți interesate (Ryanair, SAS Group, Air France și Asociația Companiilor Aeriene Europene). Comisia a transmis observațiile respective Finlandei prin scrisoarea din 13 februarie 2008. Finlanda și-a transmis observațiile la 15 aprilie 2008.
- (6) Prin scrisoarea din 25 iunie 2010, Comisia a solicitat informații suplimentare. Finlanda a răspuns prin scrisoarea din 1 iulie 2010. Prin scrisoarea din 5 aprilie 2011, Comisia a solicitat informații suplimentare cu privire la finanțarea aeroportului. Finlanda a răspuns prin scrisoarea din 5 mai 2011. Cu toate acestea, răspunsul său a fost incomplet. Prin urmare, Comisia a trimis o atenționare în temeiul articolului 10 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE ⁽⁴⁾. Finlanda a răspuns prin scrisoarea din 15 iunie 2011.

2. DESCRIEREA MĂSURILOR ȘI MOTIVELE INIȚIERII PROCEDURII

2.1. Contextul investigației

Aeroportul TMP

- (7) Aeroportul TMP este situat în Pirkkala, localitate aflată la 13 kilometri sud-vest de orașul Tampere, în sudul Finlandei. Este al treilea aeroport ca mărime din Finlanda (în funcție de numărul pasagerilor; a se vedea tabelul de la considerentul 10). Pe lângă serviciile oferite pentru aviația civilă, aeroportul servește și ca bază pentru Forțele Aeriene Finlandeze.

⁽¹⁾ JO C 244, 18.10.2007, p. 13.

⁽²⁾ Începând cu 1 decembrie 2009, articolele 87 și 88 din Tratatul CE au devenit articolele 107 și, respectiv, 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Cele două seturi de dispoziții sunt identice în ceea ce privește conținutul. În sensul prezentei decizii, trimiterea la articolele 107 și 108 din TFUE trebuie înțelese ca trimitere la articolele 87 și, respectiv, 88 din Tratatul CE, după caz. De asemenea, TFUE a introdus anumite modificări terminologice, cum ar fi înlocuirea termenului „Comunitate” cu termenul „Uniune” și a termenului „piață comună” cu cel de „piață internă”. În cuprinsul prezentei decizii se va întrebuița terminologia din TFUE.

⁽³⁾ A se vedea nota de subsol 2.

⁽⁴⁾ JO L 83, 27.3.1999, p. 1.

(8) Aeroportul TMP este prevăzut cu două terminale pentru pasageri:

- terminalul 1 (denumit și „T1”) a fost construit în 1998 și este utilizat în prezent de Finnair, Flybe, SAS, Blue1 și Air Baltic. În 2003, T1 avea o capacitate de 550 000 de pasageri pe an;
- terminalul 2 (denumit și „T2”) a fost utilizat inițial ca hangar de marfă de către DHL, iar ulterior (după ce a devenit liber în 2002) a fost transformat într-un terminal low-cost. În prezent, T2 deservește numai compania Ryanair. T2 are o capacitate de 425 000 de pasageri pe an.

(9) Exceptând T2, aeroportul TMP este deținut și operat de către Finavia Oyj⁽⁵⁾ („Finavia”). Finavia a închiriat terminalul T2 filialei proprii Airpro Oy⁽⁶⁾ („Airpro”). Airpro operează terminalul și asigură serviciile de handling la sol în cadrul acestuia. În plus, Airpro a încheiat un acord cu Ryanair [...] (*) începând cu 3 aprilie 2003.

(10) Traficul de călători în cadrul aeroportului a crescut de la 304 025 în 2003, la 617 397 în 2010. Acest lucru se datorează creșterii numărului de pasageri la T2. În 2010, cota de pasageri a companiei Ryanair la aeroportul TMP s-a ridicat la aproximativ [...]. Tabelul de mai jos prezintă în sinteză creșterea numărului de pasageri la aeroportul TMP din 2003 până în 2010:

Anul	Numărul de pasageri la T1	Numărul de pasageri la T2	Numărul total de pasageri la aeroportul TMP
2003	[...]	[...]	304 025
2004	[...]	[...]	495 892
2005	[...]	[...]	597 102
2006	[...]	[...]	632 010

⁽⁵⁾ Până la sfârșitul anului 2009, Finavia Oyj (cunoscută anterior sub denumirea de Administrația finlandeză a aviației civile) a fost o companie de stat. La 1 ianuarie 2010 Finavia a fost transformată în societate pe acțiuni prin Legea 877/2009 privind transformarea Administrației aviației civile în societate pe acțiuni. Aceasta gestionează 25 de aeroporturi din Finlanda. Numai trei aeroporturi finlandeze nu sunt gestionate de către Finavia. În plus față de operarea aeroporturilor finlandeze, Finavia mai asigură servicii de navigație aeriană la aeroporturile proprii și răspunde de supravegherea spațiului aerian finlandez. Operațiunile imobiliare ale Finavia sunt gestionate de filiala sa Lentoasemakiinteistöt Oyj. Societatea respectivă oferă servicii de asigurare a diverselor facilități societăților care își desfășoară activitatea în aeroport și funcționează ca dezvoltator de proiecte de construcții și ca proprietar al spațiilor aflate în aeroporturi.

⁽⁶⁾ Airpro Oy este o filială deținută în totalitate de Finavia (100 %). Aceasta dezvoltă și furnizează servicii aeroportuare și de deplasare la aeroporturile Finavia. Airpro deține o filială care furnizează servicii de handling la sol, denumită RTG Ground Handling Ltd.

(*) Secret comercial.

Anul	Numărul de pasageri la T1	Numărul de pasageri la T2	Numărul total de pasageri la aeroportul TMP
2007	[...]	[...]	687 711
2008	[...]	[...]	709 356
2009	[...]	[...]	628 105
2010	[...]	[...]	617 397

2.2. Măsurile care fac obiectul investigației și evaluarea inițială a Comisiei

(11) Decizia de inițiere a procedurii a ridicat următoarele întrebări:

— în primul rând, dacă Finavia a acționat ca un investitor privat în economia de piață atunci când a decis să transforme un hangar de marfă în terminalul low-cost T2, caz în care decizia de investiție nu implică ajutor de stat în favoarea Airpro; în caz contrar, în ce măsură ajutorul respectiv ar putea fi considerat compatibil cu piața internă; și

— în al doilea rând, dacă un operator în economia de piață ar fi încheiat un acord similar cu cel încheiat de Airpro cu Ryanair; în caz contrar, în ce măsură ajutorul prevăzut în acord ar putea fi considerat compatibil cu piața internă.

(12) În ceea ce privește prima întrebare, Comisia și-a exprimat îndoiala că Finavia ar fi fost motivată de perspectiva obținerii unei rentabilități pe termen lung atunci când a decis să transforme hangarul de marfă într-un terminal low-cost. În plus, Comisia are îndoieli cu privire la faptul că investițiile efectuate de Finavia pentru transformarea fostului hangar de marfă într-un terminal low-cost ar putea fi considerate și un avantaj selectiv în favoarea Airpro, care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață.

(13) În ceea ce privește a doua întrebare, Comisia a trebuit să analizeze dacă, în cazul de față, comportamentul Airpro a fost motivat de obiectivul obținerii unei rentabilități pe termen lung și dacă avantajul de care se presupune că a beneficiat Ryanair este un avantaj care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață. Comisia și-a exprimat în special îndoiala că „suma forfetară” plătită de Ryanair ar fi avut la bază costul serviciilor prestate companiei aeriene de către Airpro. În plus, Finlanda nu a pus la dispoziția Comisiei nici condițiile acordului încheiat cu Ryanair, nici planul de afaceri în care este evaluată rentabilitatea acordului pentru Airpro. Din acest motiv, în decizia de inițiere a procedurii Comisia și-a exprimat îndoiala că Airpro ar fi fost motivată, în comportamentul său, de perspectiva obținerii unei rentabilități pe termen lung. În consecință, nu se poate exclude posibilitatea ca acordul să fi oferit Ryanair un avantaj de care nu ar fi beneficiat în condiții normale de piață.

- (14) Comisia și-a exprimat îndoiala în legătură cu îndeplinirea în cazul de față a condițiilor de compatibilitate prevăzute în Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale ⁽⁷⁾ („Orientările privind aviația din 2005”), precum și în legătură cu posibilitatea ca măsurile de ajutor de stat să fie declarate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

3. OBSERVAȚII DIN PARTEA FINLANDEI

3.1. Strategia tarifelor reduse practică de Finavia și Airpro la aeroportul TMP

- (15) Finlanda și-a început observațiile prin prezentarea unor informații privind contextul strategiei tarifelor reduse practică de Finavia și Airpro la aeroportul TMP. Finlanda a explicat că T2 a fost construit în 1979 pentru a fi utilizat temporar drept clădire aeroportuară. În 1995, acesta a fost transformat într-un hangar de marfă destinat operațiunilor cu mărfuri și a fost utilizat de către DHL. În 2002, DHL a reziliat contractul de închiriere, iar terminalul a devenit liber.
- (16) Finlanda a precizat că, întrucât Finavia nu a reușit să atragă un alt operator de mărfuri la Tampere sau să închirieze hangarul, aceasta a decis să transforme hangarul într-un terminal low-cost, adecvat pentru furnizarea de servicii de bază de handling la sol. Costurile inițiale de construcție ale T2 se amortizaseră deja până în acel moment, iar pentru reamenajarea terminalului erau necesare numai câteva operațiuni de renovare minore ⁽⁸⁾. În tabelul de mai jos sunt prezentate detaliat costurile investiționale necesare pentru reamenajarea T2, în cuantum de 760 612 EUR.

Lucrări de reamenajare	Costuri investiționale, în EUR
Planificare	[...]
Copii, permise, deplasare	[...]
Ingineria construcțiilor	[...]
Încălzire/conducte/aer condiționat	[...]
Curent electric	[...]
Instalații de joasă tensiune	[...]
Benzi transportoare	[...]
Echipe de control de securitate	[...]
Suma totală	760 612

- (17) Având în vedere calculul de mai sus, Finlanda a precizat că inclusiv în cazul în care Finavia ar fi reușit să găsească un alt chiriaș care să utilizeze terminalul T2 ca hangar de marfă, tot ar fi trebuit să se efectueze anumite lucrări de inginerie în valoare de aproximativ 100 000 EUR. În plus, benzile transportoare ar putea fi utilizate oricând la celelalte aeroporturi ale Finavia.
- (18) Finlanda a mai explicat faptul că intenția companiei Finavia a fost aceea de a pune terminalul low-cost la dispoziția tuturor companiilor aeriene dispuse să accepte o calitate mai slabă a serviciilor. Următorul tabel prezintă o comparație între nivelul serviciilor și cel al facilităților oferite la terminalele T1 și T2 ale aeroportului TMP:

	Terminalul 1 (T1)	Terminalul 2 (T2)
Model operațional	Modelul tradițional: operațiunile de check-in, controalele de securitate, transportul, sortarea, încărcarea și descărcarea bagajelor sunt efectuate de grupuri profesionale și societăți diferite.	Modelul low-cost: aceleași persoane îndeplinesc toate sarcinile care la T1 revin mai multor grupuri profesionale, cum ar fi operațiunile de check-in, controalele de securitate, încărcarea și descărcarea bagajelor. Funcțiile sunt situate într-o zonă restricționată a terminalului, ceea ce presupune implicarea unui număr minim de angajați și accelerează fluxurile de pasageri.
Capacitate de handling la sol	Între trei și cinci decolări sau aterizări simultane (în funcție de tipul de aeronavă).	Decolarea unei singure aeronave pe oră
Facilități	Facilități care asigură servicii de calitate, inclusiv un sistem sofisticat de transport a bagajelor, săli de așteptare confortabile cu serviciile aferente, facilități în sprijinul furnizorilor de servicii de handling la sol etc.	Facilități de bază conforme, în principal, cu standardele aplicabile depozitelor (de exemplu, pardoseală din ciment), cu numai câteva ferestre

⁽⁷⁾ JO C 312, 9.12.2005, p. 1.

⁽⁸⁾ Lucrările de renovare au inclus amenajarea unui spațiu pentru check-in, a unor facilități de birouri, spații sanitare și facilități destinate pasagerilor care pleacă și celor care sosesc, a unor facilități pentru controalele de securitate și pentru bagaje și a unui bufet/restaurant, precum și reabilitarea sistemelor de electricitate, a conductelor, a sistemelor de încălzire și de aer condiționat, precum și modificări ale infrastructurii din afara terminalului pentru pietoni și motocicliști.

- (19) Finlanda a precizat că, întrucât T2 putea oferi servicii de handling la sol pentru decolarea unei singure aeronave pe oră, acesta era adecvat numai pentru transportatorii direcți care utilizează aeronave de mare capacitate. În același timp, pentru a optimiza utilizarea personalului, operatorul terminalului a solicitat companiilor aeriene să încheie acorduri pe termen lung și acorduri cu privire la orare de zbor; de exemplu, zborurile nu puteau fi operate întotdeauna la orele solicitate de companiile aeriene, cum era cazul la T1. Potrivit Finlandei, optimizarea cheltuielilor cu personalul și nivelul serviciilor furnizate au permis o reducere a costurilor de aproximativ [...] în comparație cu T1.
- (20) Finlanda a precizat că, înainte de începerea lucrărilor de reamenajare la T2 și de adoptare a strategiei tarifelor reduse la acel terminal, chestiunea a fost discutată de câteva ori în cadrul ședințelor consiliului de administrație al companiei Finavia. În acest sens a fost elaborat și un plan de afaceri. În tabelul de mai jos este prezentat în sinteză planul de afaceri (scenariul pesimist) privind reamenajarea T2 și punerea în aplicare a strategiei referitoare la tarifele reduse: [...]
- (21) Finlanda a precizat că planul de afaceri *ex ante* s-a bazat pe ipoteze prudente, care au condus la o subestimare a veniturilor și la o supraestimare a costurilor preconizate pentru ultimii ani din perioada vizată. Potrivit celorlalte scenarii, se preconiza că strategia tarifelor reduse avea să fie și mai rentabilă. Sumele forfetare plătite de companiile aeriene care utilizau T2 variaua, în cadrul diferitelor scenarii, între [...] pentru fiecare escală a unei aeronave. Având în vedere că decizia privind strategia tarifelor reduse a fost luată de către consiliul de administrație al companiei Finavia pe baza unor calcule și studii, aceasta nu poate fi imputată statului. Măsurile nu au fost rezultatul unor cerințe sau dispoziții din partea autorităților, iar autoritățile nu s-au implicat în adoptarea măsurilor.
- (22) Finlanda a precizat că Finavia și Airpro au acționat în conformitate cu principiile comerciale și și-au finanțat operațiunile din taxele pentru servicii și din veniturile încasate de la clienți, precum și din alte operațiuni comerciale. Mai exact, nici Finavia și nici Airpro nu au primit finanțare de la bugetul de stat, ci și-au desfășurat activitatea în mod rentabil și au distribuit anual o parte din profitul lor statului, în conformitate cu cerințele impuse privind profitabilitatea.
- (23) Finlanda a precizat că Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor este cel care a decis obiectivele de performanță ale companiei Finavia. Totuși, aceste obiective de performanță se referă la grup în întregime, iar deciziile comerciale individuale au fost luate conform voinței proprii a companiei Finavia. În ultimii ani (2003-2005), cerințele privind profitabilitatea companiei Finavia a fost de aproximativ 4 % din capitalul investit. În tabelul de mai jos se prezintă în sinteză performanța companiei Finavia:

**Date financiare cheie referitoare la Finavia, în milioane EUR
(cifre reale)**

Anul	2003	2004	2005
Venituri	219	234	243
Profit	17	15	22
Dividende plătite statului	6	5	10

- (24) Finlanda a precizat că Finavia nu a întocmit situații financiare pentru fiecare aeroport în parte, deoarece toate aeroporturile sale fac parte din aceeași persoană juridică. Totuși, începând din anul 2000 Finavia a colectat informații referitoare la fiecare aeroport pe baza propriilor calcule interne (date reale). Aceste informații se bazează pe tendințele privind volumul aeroporturilor și veniturile aferente, precum și pe costul resurselor utilizate la aeroporturi, și anume personalul, serviciile contractate și amortizarea activelor imobilizate. Performanța globală a companiei Finavia la aeroportul TMP (excluzând serviciile furnizate de Airpro) este sintetizată în tabelul de mai jos: [...]
- (25) Pe lângă operațiunile comerciale, rezultatele financiare ale Finavia la aeroportul TMP au inclus și măsuri care se încadrează în misiunea de serviciu public, de exemplu controlul traficului aerian și utilizarea pistei aeroportului TMP în scopuri militare. Finlanda a explicat că pista aeroportului TMP trebuie să fie disponibilă pentru scopuri militare timp de 24 de ore pe zi, 365 de zile pe an. Într-adevăr, pista a fost utilizată în scopuri militare (cel puțin 30 % dintre deplasările efective ale aeronavelor în cursul unui an au fost de această natură). Costurile generate de controlul traficului aerian s-au ridicat la aproximativ [...]. Cifrele de mai sus au ținut seama de chiria plătită de Airpro companiei Finavia pentru utilizarea T2 și de tarifele de aterizare, precum și de alte tarife de aeroport aferente serviciilor furnizate companiilor aeriene care utilizau T2.
- (26) În ceea ce privește Airpro, compania Finlanda a mai explicat că aceasta este o societate cu răspundere limitată, distinctă din punct de vedere juridic de Finavia. Tabelul de mai jos sintetizează rezultatele financiare reale ale operațiunilor Airpro la aeroportul TMP: [...]
- (27) Rezultatele financiare ale Airpro la aeroportul TMP au inclus costuri precum chiria pentru T2 la aeroportul TMP, costurile proprii ale Airpro cu personalul și echipamentele, precum și costul cu serviciile furnizate de Finavia. Situațiile financiare au inclus venituri precum suma forfetară plătită de Ryanair, tarifele de parcare și alte venituri comerciale.

- (28) În consecință, Finlanda a susținut că Finavia și Airpro au acționat ca investitori privați în economia de piață atunci când au decis să pună în aplicare strategia tarifelor reduse și să transforme hangarul de marfă într-un terminal low-cost pentru pasageri.
- (29) Finlanda a susținut că, inclusiv în cazul în care finanțarea reamenajării T2 ar fi considerată ajutor de stat, aceasta ar fi totuși compatibilă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, deoarece îndeplinește criteriile de compatibilitate prevăzute în Orientările privind aviația din 2005.
- (30) Finlanda a mai susținut că măsurile pot fi interpretate ca îndeplinind obiective de interes general care, din punctul său de vedere, au legătură nu doar cu interesul general pe care îl prezintă operațiunile aeroportuare, ci și cu diversificarea conexiunilor de trafic din regiune într-un mod de natură să satisfacă nevoile cetățenilor și ale societății. Prin urmare, potrivit Finlandei, modificările aduse T2 au fost proporționale cu scopul lor și cu rezultatul obținut.
- (31) În plus, Finlanda a mai afirmat că operațiunile aeroportuare au anumite caracteristici speciale care trebuie luate în calcul. De exemplu, aeroportul TMP a contribuit la creșterea mobilității în aeroporturile mai aglomerate, în conformitate cu obiectivul Uniunii. Operarea aeroportului TMP a contribuit la o dezvoltare mai echilibrată a regiunilor într-o țară slab populată precum Finlanda. Din această perspectivă, era deosebit de important să se asigure conexiunile de trafic aerian ale regiunilor mai îndepărtate ale Finlandei cu Europa, de vreme ce alte forme de transport nu reprezentau o alternativă viabilă. Costurile ocazionate de construcția terminalului au fost proporționale cu scopul și necesare. Din prisma planurilor de afaceri și a cifrelor reale, infrastructura în cauză avea suficiente perspective de utilizare pe termen mediu. T2 a fost deschis într-o manieră corectă și nediscriminatorie tuturor companiilor aeriene. Totuși, până în acest moment numai Ryanair a manifestat un interes în acest sens.
- (32) Potrivit Finlandei, infrastructura în cauză nu a afectat comerțul într-o măsură contrară intereselor Uniunii. Aeroportul TMP fiind mic ca dimensiune, impactul măsurilor nu a fost semnificativ la nivelul Uniunii. În plus, beneficiile pe care măsurile le-au adus regiunii au fost mai importante decât orice impact nefavorabil înregistrat la nivelul Uniunii.
- 3.2. Contractul de închiriere dintre Finavia și Airpro pentru T2 la aeroportul TMP**
- (33) Finlanda a precizat că, la 23 februarie 2003, Finavia a încheiat un contract de închiriere cu Airpro referitor la T2 pentru perioada cuprinsă între 1 aprilie 2003 și 31 martie 2013 (denumit și „contractul de închiriere”). Chiar dacă Finavia a plătit inițial costurile reamenajării, Airpro îi va rambursa aceste costuri prin chiria pe care o va plăti. Finlanda a pus la dispoziție și o copie a contractului de închiriere.
- (34) În temeiul contractului de închiriere, Airpro plătește o chirie lunară în cuantum de [...], plus [...] TVA pentru utilizarea facilităților. În consecință, chiria inclusiv TVA se ridică în total la [...] pe lună. Contractul prevede că, în plus față de chiria de bază, chiria include și costurile ocazionate de transformarea hangarului de marfă într-un terminal low-cost pentru pasageri, plus dobânda aferentă.
- (35) Finlanda a precizat că, la momentul încheierii contractului de închiriere, modificările aduse T2 erau încă în curs, iar pentru a se putea stabili cuantumul chiriei a fost nevoie să fie estimate costurile de reamenajare a terminalului. Costurile au fost estimate la 700 000 EUR, iar impactul lunar al acestora asupra chiriei s-a preconizat a fi de aproximativ [...]. Pe lângă costurile de reamenajare estimate, Finavia a estimat că lucrările și amenajările suplimentare efectuate după începerea operațiunilor la T2 vor costa aproximativ [...] și că impactul lunar al acestora asupra chiriei va fi de [...]. În conformitate cu calculele de mai sus, Airpro a oferit companiei Finavia o compensație pentru costurile ocazionate de modificările aduse T2 prin plata unei chirii lunare în valoare de [...].
- (36) Finlanda a susținut că valoarea chiriei lunare plătite de Airpro nu se situa sub prețul pieței. În fapt, chiria plătită de Airpro era mai mare decât cea plătită de către chiriașul anterior, DHL. Compania DHL plătea o chirie lunară în cuantum de [...] fără TVA pentru utilizarea facilităților, echivalentul a aproximativ [...] ⁽⁹⁾. Cuantumul TVA s-a ridicat la [...], astfel încât chiria lunară totală, inclusiv TVA, a fost de [...], echivalentul a aproximativ [...].
- (37) Finlanda a mai observat că, dacă nu s-ar fi pus în aplicare strategia tarifelor reduse și nu s-ar fi transformat hangarul de marfă într-un terminal low-cost, T2 ar fi putut rămâne neocupat, ceea ce ar fi grevat financiar aeroportul TMP.

⁽⁹⁾ Cursul de schimb al monedei euro stabilit la 31 decembrie 1998: 5,94573 FIM pentru 1 EUR.

3.3. Punerea în aplicare a strategiei tarifelor reduse de către Airpro și acordul din 3 aprilie 2003 încheiat între Airpro și Ryanair

- (38) În ceea ce privește punerea în aplicare de către Airpro a strategiei tarifelor reduse, Finlanda a explicat că discuțiile cu companiile aeriene începuseră mai înainte. Se purtasera discuții, de exemplu cu Ryanair, timp de câțiva ani înainte de a se lua decizia de punere în aplicare a strategiei tarifelor reduse la aeroportul TMP.
- (39) Potrivit Finlandei, scrisoarea trimisă de Airpro mai multor companii aeriene prin care acestea erau invitate să analizeze posibilitatea demarării de operațiuni la terminalul low-cost a reprezentat doar o parte din strategia de marketing pentru T2. T2 de la aeroportul TMP a fost promovat în mod activ la Târgul de rute aeriene⁽¹⁰⁾ timp de mai mulți ani, începând din 2002. S-a presupus că și alte companii aeriene, pe lângă Ryanair, vor fi interesate de derularea de operațiuni la acest terminal.
- (40) Finlanda a pus la dispoziție o copie a scrisorii de promovare. Scrisoarea precizează tarifele aplicabile pentru T2, cum ar fi tariful de handling la sol și de utilizare a terminalului, valoarea acestora fiind în raport cu tipul de aeronavă folosit. Pe lângă tarifele aplicabile pentru T2, companiile aeriene urmau să plătească tarifele obișnuite de aterizare, de navigație aeriană și de securitate.
- (41) Finlanda a transmis o copie a acordului cu o perioadă de valabilitate de [...] încheiat între Airpro și Ryanair la 3 aprilie 2003 („acordul”). Acesta prevede condițiile operaționale și financiare în baza cărora compania Ryanair urma să stabilească și să opereze zboruri comerciale spre și dinspre terminalul T2 de la aeroportul TMP. Acordul a intrat în vigoare la data ulterioară semnării sale (respectiv la 4 aprilie 2003) și va înceta la [...].
- (42) Începând din 4 aprilie 2003, Ryanair urma să plătească pentru serviciile furnizate la aeroportul TMP, un singur tarif pentru fiecare escală (plecare și sosire), adică o sumă forfetară pentru fiecare aeronavă B737-800 sau o altă variantă a aeronavei B-737 având o greutate maximă la decolare⁽¹¹⁾ de 67 000 kg. Această sumă include tariful de aterizare și de decolare, tarifele de iluminat, taxele de
- zgomot și de noapte, tariful de navigație aeriană, tarifele de handling la platformă și de pasageri, inclusiv tarifele de securitate și de siguranță, precum și tariful pentru pasageri.
- (43) După cum se sintetizează în tabelele de mai jos, suma forfetară depinde de frecvența zilnică a zborurilor Ryanair în cadrul aeroportului, precum și de anul acordului: [...]
- (44) În acord, Ryanair se angajează să înceapă operațiunile la aeroportul TMP cu un număr de [...] escale zilnice. În plus, Ryanair se angajează să notifice cu [...] zile în prealabil orice reducere a numărului de escale zilnice efectuate la aeroport.
- (45) [...]
- (46) Conform acordului, Ryanair se aștepta să aibă un număr de aproximativ [...] pasageri în cadrul plecărilor de la aeroportul TMP în primele 12 luni și aproximativ [...] pasageri în cadrul plecărilor din următoarele 12 luni.
- (47) Conform acordului, T2 de la aeroportul TMP are o capacitate maximă de o escală pe oră între orele 7:00 și 24:00. Ryanair și Airpro vor conveni în prealabil asupra orarelor de zbor.
- (48) Airpro va opera un birou de asistență pentru pasageri aflat într-o locație centrală în cadrul terminalului principal al aeroportului (T1) și va asigura facilități de rezervare pentru pasagerii Ryanair. Conform acordului, Ryanair plătește un comision către Airpro la o rată de [...] (excluzând taxele, comisioanele și alte cheltuieli) pentru toate zborurile Ryanair vândute de Airpro și achitate cu cardul de debit/credit.
- (49) De asemenea, acordul prevede anumite măsuri în perioada necesară pentru întreținerea pistei aeroportului TMP din timpul verii anului 2003, când orice trafic era sistat pe aeroport. Pe parcursul acestei perioade, traficul de pe aeroportul TMP va fi deviat spre aeroportul Pori, iar Airpro va asigura transportul cu autobuzul pentru pasagerii companiei Ryanair.
- (50) Potrivit Finlandei, acordul dintre Airpro și Ryanair a fost încheiat pe o bază comercială și nu a implicat un ajutor de stat. Alte companii aeriene au avut și ele posibilitatea de a conveni cu Airpro condiții contractuale similare cu

⁽¹⁰⁾ Târgul de rute aeriene este un târg anual de vânzări de rute aeriene pentru companiile aeriene și aeroporturi.

⁽¹¹⁾ Greutatea maximă la decolare (MTOW) a unei aeronave este greutatea maximă rezultată din limitele structurale sau de altă natură în baza cărora pilotul aeronavei are permisiunea de a decola. Cu alte cuvinte, MTOW este cea mai mare greutate la care s-a demonstrat că aeronava îndeplinește toate cerințele de navigabilitate.

cele obținute de Ryanair. De exemplu, broșura de promovare *Argumente în favoarea Aeroportului Tampere-Pirkkala*, care a fost întocmită pentru târgul comercial din 2004, sublinia faptul că T2 este deschis tuturor operatorilor, având în vedere că la acea vreme capacitatea terminalului suporta încă două companii aeriene.

(51) Finlanda a mai precizat că tarifele plătite de Ryanair la aeroportul TMP se bazează pe costuri și generează profit economic pentru operațiunile Airpro și Finavia de la aeroportul TMP. Airpro percepe de la Ryanair tarife pentru serviciile pe care le furnizează, precum și pentru serviciile furnizate de Finavia. Ulterior, Airpro plătește companiei Finavia sumele rezultate din operațiunile derulate de Ryanair la aeroport, conform Publicației de informare aeronautică a Finavia („AIP”) (12). Eventualele diferențe dintre tarife sunt determinate de natura și volumul serviciilor în cauză.

(52) Finlanda a precizat că toate companiile aeriene care utilizează aeroportul TMP plătesc aceleași tarife pentru servicii de aceeași calitate. De exemplu, tariful pentru pasageri perceput pentru serviciile prestate la T2 depinde de calitatea serviciilor furnizate la terminal. Nici Finavia, nici Airpro nu au avut vreun rol în perceperea taxei aferente serviciilor pentru pasageri marcate pe biletul de zbor al Ryanair, care a fost încasată de Ryanair de la pasagerii săi. Contrar acuzațiilor aduse de Blue1, Ryanair nu a fost scutită de la plata tarifului pentru pasageri. Faptul că operațiunile derulate de Airpro la T2 sunt rentabile reprezintă o dovadă că Ryanair a trebuit să plătească un tarif pentru serviciile furnizate de Airpro.

(53) Finavia percepe tarife de la Ryanair prin intermediul Airpro la aeroportul TMP, în cuantum total de [...], după cum urmează:

— tariful de aterizare (13): [...]

— tariful pentru servicii de navigație aeriană: [...]

(54) În ceea ce privește tarifele de navigație aeriană, Finlanda a afirmat că acestea depind de greutatea aeronavei, de lungimea zborului și de conținutul serviciilor utilizate. Profiturile Finavia includ, de asemenea, un tarif anual

(12) Potrivit Finlandei, AIP Finlanda este întocmită în conformitate cu anexa 15 la Convenția privind aviația civilă internațională și cu Manualul serviciilor de informare aeronautică (documentul 8126 al OACI). Secțiunea generală din AIP se referă și la tarifele de trafic aerian ale Finavia.

(13) Presupunând că valoarea MTOW a aeronavei este de 69 900 kg.

de rută (14), care s-a ridicat la aproximativ [...] în 2006 și care ar crește odată cu creșterea frecvenței zborurilor operate de Ryanair.

(55) Finlanda a mai precizat că, în 2005, beneficiul din exploatarea rezultat din operațiunile Ryanair la aeroportul TMP a fost în total de [...]. În cele din urmă, Finlanda a susținut că, în conformitate cu acordul, Ryanair s-a angajat, de asemenea, să intensifice traficul și să îndeplinească obiectivele referitoare la pasageri, precizate în acord.

4. OBSERVAȚII DIN PARTEA TERȚILOR

(56) Comisia a primit observații de la patru părți interesate.

4.1. Ryanair

(57) În observațiile sale din 16 noiembrie 2007, Ryanair a precizat încă de la început că, în opinia sa, inițierea unei proceduri oficiale de investigație este incorectă și inutilă. De asemenea, și-a exprimat regretul privind refuzul Comisiei de a-i permite să participe la examinarea preliminară.

(58) În ceea ce privește fondul cauzei, în opinia Ryanair Comisia ar fi trebuit să se bazeze pe acordurile comerciale standard și să decidă că acordul a respectat principiul operatorului în economia de piață și, ca atare, nu a implicat ajutor de stat. Deoarece, în opinia Ryanair, atât Finavia, cât și Airpro au beneficiat de prezența sa la aeroportul TMP, ambele au acționat ca operatori în cadrul economiei de piață, iar finanțarea T2 nu a presupus niciun fel de ajutor.

(59) În ceea ce privește dezvoltarea terminalului low-cost la aeroportul TMP, Ryanair a explicat că existau proiecte în derulare pentru diferențierea serviciilor furnizate de aeroporturi în cadrul Uniunii, pentru a satisface nevoile companiilor aeriene low-cost și ale pasagerilor lor. Nivelul diferențiat al serviciilor furnizate de aeroporturi a avut ca efect plata unor tarife diferențiate de către companiile aeriene. Aeroportul TMP a fost printre primele care au adoptat modelul nivelului diferențiat de servicii la același aeroport. Ryanair a confirmat că operatorul aeroportuar Finavia a luat decizia de a dezvolta T2 pe baza unui plan de afaceri solid care a fost pus în aplicare cu rapiditate și a avut ca efect creșterea veniturilor Finavia. Prin urmare, Ryanair este de părere că dezvoltarea terminalului low-cost nu a implicat elemente de ajutor de stat pentru activitatea derulată de Finavia la aeroportul TMP.

(14) Acest tarif este perceput de Eurocontrol și vărsat de acesta companiei Finavia.

- (60) În ceea ce privește gestionarea T2, potrivit explicației oferite de Ryanair, concurența între terminalele din cadrul aceluiași aeroport a avut ca efect îmbunătățirea eficienței și reducerea costurilor. În opinia Ryanair, existența unor standarde de eficiență mai ridicate la T2 a îmbunătățit eficiența la T1, în beneficiul tuturor companiilor aeriene care utilizează aeroportul. După cunoștința Ryanair, Airpro închiriază terminalul în condiții comerciale. Finavia beneficiază în plus de intensificarea traficului la aeroport, precum și de creșterea veniturilor din tarifele de aterizare și de control al traficului aerian. În consecință, din punctul de vedere al Ryanair, în acordurile comerciale încheiate între Finavia și Airpro referitoare la gestionarea T2 nu este implicat niciun ajutor de stat.
- (61) În ceea ce privește acordul încheiat între Ryanair și Airpro, Ryanair a afirmat în primul rând că modelul său comercial se bazează pe creșterea eficienței, reflectată la nivelul pasagerilor sub forma unor tarife mai mici de transport aerian. Suma forfetară plătită la aeroportul TMP include toate tarifele aplicabile companiilor aeriene la aeroport. Tarifele diferențiate pentru utilizarea T2 sunt justificate de nivelul serviciilor furnizate. În ceea ce privește reducerea tarifelor de aeroport, legată de creșterea frecvenței, Ryanair susține că acesta este un comportament comercial normal, care se aplică în toate sectoarele industriale. Majoritatea condițiilor prevăzute în acordul încheiat între Ryanair și Airpro cu privire la T2 erau general aplicabile tuturor companiilor aeriene dispuse să efectueze zboruri de la T2. Prin urmare, Ryanair este de părere că acordul său cu Airpro nu a fost unul selectiv. În continuare, Ryanair a susținut că atât Finavia, cât și Airpro au obținut beneficii în urma prezenței sale la aeroportul TMP.

4.2. SAS Group

- (62) SAS Group și-a prezentat observațiile prin scrisoarea din 16 noiembrie 2007. SAS Group a precizat că observațiile sale se axează pe legătura dintre Finavia și Airpro, pe costurile transformării terminalului T2 și pe tratamentul preferențial de care beneficiază Ryanair la aeroportul TMP.
- (63) În ceea ce privește legătura dintre Finavia și Airpro, SAS Group a afirmat că directorul executiv al aeroportului TMP era membru al consiliului de administrație al Airpro atunci când Finavia a decis să închirieze T2 în favoarea Airpro. În plus, legătura strânsă dintre Finavia și Airpro este evidentă în conținutul publicației *Aeroportul Tampere-Pirkkala, aeroportul viitorului în Finlanda*.
- (64) SAS Group a susținut că Finavia subvenționează încrucișat T2 cu venituri preluate de la T1. SAS Group consideră în special că la T2 nu se plătesc niciun fel de

tarife pentru pasageri. În plus, Airpro administrează parcare auto situată în afara T2 și păstrează pentru sine veniturile generate de aceasta. Tarifele de parcare practicate la parcare de lângă T2 sunt de două ori mai mari decât cele de la T1.

- (65) În ceea ce privește costurile cu serviciile de la T2, SAS Group a susținut că Finlanda nu i-a acordat acces la aceste informații. SAS Group nu știa dacă T2 sau aeroportul TMP sunt sau nu rentabile sau dacă Airpro plătește pentru infrastructura furnizată de Finavia. De exemplu, Finavia achiziționase echipamente de control de securitate pentru T2. SAS Group a afirmat că, potrivit Finlandei și Airpro, nivelul prețului de la T2 depinde de nivelul serviciilor, dar că nivelul serviciilor se bazează în mod normal pe conceptul de handling la sol convenit între compania aeriană și întreprinderea de handling la sol, și nu pe spațiul sau pe facilitățile disponibile.
- (66) SAS Group a mai susținut că măsurile referitoare la T2 de la aeroportul TMP favorizează un singur model comercial și că sunt în mod clar contrare articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

4.3. Air France

- (67) Air France a prezentat observații prin scrisoarea din 16 noiembrie 2007. Air France a început prin a-și explica situația comercială din Finlanda. În Finlanda, Air France nu opera servicii din și spre aeroportul TMP. Totuși, aceasta opera cinci zboruri zilnice între aeroportul Charles de Gaulle din Paris și aeroportul din Helsinki (situat la aproximativ 180 de kilometri de aeroportul TMP), pe baza unui acord de partajare de coduri încheiat cu Finnair.
- (68) Air France a afirmat că susține Orientările privind aviația din 2005 și evaluarea preliminară efectuată de Comisie în ceea ce privește acordul financiar de la aeroportul TMP. Air France a considerat, în primul rând, că exceptarea de la plata taxei pentru pasageri asigură beneficii pentru compania Ryanair și are în mod clar un caracter discriminatoriu; prin urmare, exceptarea nu ar trebui să fie considerată compatibilă cu piața internă.

4.4. Asociația Companiilor Aeriene Europene

- (69) Asociația Companiilor Aeriene Europene („AEA”) și-a prezentat observațiile prin scrisoarea din 16 noiembrie 2007. Observațiile formulate de AEA au fost în deplină concordanță cu observațiile SAS Group și ale Air France.

5. OBSERVAȚIILE FINLANDEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE FORMULATE DE TERȚI

- (70) Finlanda a primit observațiile formulate de cele patru părți interesate.
- (71) În ceea ce privește observațiile Ryanair, Finlanda a remarcat că această companie aeriană s-a referit atât la evoluțiile generale de pe piața aviației din Europa, cât și la evoluțiile de la aeroportul TMP. În legătură cu aceste aspecte, Finlanda a făcut referire la observațiile sale anterioare prezentate în urma inițierii procedurii oficiale de investigație.
- (72) Finlanda a remarcat că observațiile SAS Group au ridicat noi probleme care necesită clarificări. Finlanda a declarat că, după cum a subliniat deja, Airpro este o întreprindere distinctă din punct de vedere juridic și nu a beneficiat de niciun fel de sprijin de la întreprinderea proprietară Finavia.
- (73) Finlanda a precizat că directorul executiv al aeroportului TMP nu era membru al consiliului de administrație al companiei Airpro la momentul semnării contractului de închiriere. Directorul executiv al aeroportului TMP a fost membru al consiliului de administrație al companiei Airpro numai în perioada mai 2003 - aprilie 2007. În ceea ce privește publicația de promovare privind aeroportul TMP și strategia tarifelor reduse practică de acesta, Finlanda a susținut că operațiunile de promovare de acest fel nu puteau aduce atingere legăturilor juridice și economice dintre întreprinderile în cauză. SAS Group, care opera la aeroportul TMP de la T1, nu a fost menționat în publicație, întrucât scopul acesteia era de a promova strategia tarifelor reduse practică la aeroportul TMP.
- (74) În ceea ce privește acuzațiile aduse de SAS Group referitoare la o eventuală subvenționare încrucișată între T2 și T1 la aeroportul TMP, Finlanda a afirmat că a furnizat deja dovezi conform cărora operațiunile companiei Airpro în cadrul aeroportului TMP sunt rentabile, iar compania Airpro nu a primit niciun fel de subvenții de la compania Finavia.
- (75) În ceea ce privește diferitele ajustări de infrastructură pentru reamenajarea T2, Finlanda a precizat că valoarea chiriei plătite de Airpro companiei Finavia acoperă aceste costuri plus dobânda. În ceea ce privește achiziția de echipamente de control de securitate pentru T2 de către compania Finavia, Finlanda a precizat că aceste costuri sunt reflectate în chiria plătită. Parcarea situată lângă terminalul T2 face parte din zona închiriată de Airpro. Compania Airpro este liberă să stabilească tarifele, atât timp cât face acest lucru în mod transparent.

- (76) În ceea ce privește acuzațiile aduse de SAS privind prețurile diferite practicate la terminalul T2 al aeroportului TMP, Finlanda a făcut referire la observațiile sale privind inițierea procedurii.

6. EXISTENȚA AJUTORULUI

- (77) Articolul 107 alineatul (1) din TFUE prevede că „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.”
- (78) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) sunt cumulative. O măsură constituie ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE numai dacă sunt îndeplinite toate condițiile prezentate mai jos, și anume ajutorul:
- să fi fost acordat de stat sau prin intermediul resurselor de stat;
 - să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri;
 - să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența; și
 - să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

6.1. Acordurile financiare convenite în contextul punerii în aplicare a strategiei tarifelor reduse la aeroportul TMP constituie ajutor de stat?

- (79) Pentru a se putea stabili eventuala existență a unei componente de ajutor în cadrul acordurilor financiare privind strategia tarifelor reduse practică la aeroportul TMP, în special în ceea ce privește transformarea unui hangar de marfă neocupat într-un terminal low-cost și contractul de închiriere încheiat ulterior cu Airpro, Comisia trebuie să analizeze dacă, în circumstanțe similare, un investitor privat în economia de piață ar fi încheiat aceleași acorduri comerciale sau ar fi încheiat acorduri comerciale similare cu Finavia ⁽¹⁵⁾.

⁽¹⁵⁾ Pentru a efectua evaluarea, Comisia a comandat un studiu la Ecorys (denumit „expertul Comisiei”). Expertul Comisiei a analizat datele financiare și ipotezele care au stat la baza planului de afaceri pentru strategia tarifelor reduse a companiilor Finavia și Airpro, contractul de închiriere încheiat între Finavia și Airpro pentru operarea T2 și acordul.

- (80) Conform principiilor consfințite în jurisprudență, Comisia trebuie să compare comportamentul Finavia cu cel al unui investitor privat în economia de piață care ar putea fi motivat de perspectiva obținerii rentabilității pe termen lung ⁽¹⁶⁾. În plus, conform hotărârii Charleroi ⁽¹⁷⁾, atunci când evaluează măsurile în cauză, Comisia trebuie să țină seama de toate caracteristicile pertinente ale măsurilor și de contextul acestora. Cu alte cuvinte, Comisia trebuie să analizeze decizia companiei Finavia de a reamenaja hangarul de marfă din aeroportul TMP, precum și aplicarea planificată a strategiei tarifelor reduce la aeroportul TMP de către Airpro pe baza unei abordări integrate, ținând seama de toate caracteristicile măsurilor în cauză.
- (81) În hotărârea privind *Stardust Marine*, Curtea a declarat că „[...] pentru a stabili dacă statul a adoptat sau nu comportamentul unui investitor prudent într-o economie de piață, este necesar ca, pentru a se evalua raționalitatea economică a comportamentului statului este necesară plasarea în contextul perioadei în care au fost luate măsurile de sprijin financiar, astfel încât să nu se facă o evaluare bazată pe o situație ulterioară” ⁽¹⁸⁾.
- (82) Pentru a putea aplica testul investitorului privat în economia de piață, Comisia trebuie să se plaseze în contextul perioadei în care Finavia a luat decizia de a reamenaja hangarul de marfă neocupat și de a-l închiria ulterior în favoarea Airpro, respectiv la începutul anului 2003. De asemenea, Comisia trebuie să își bazeze evaluarea pe informațiile și pe ipotezele de care dispunea operatorul în momentul în care s-au luat deciziile privind acordurile financiare pentru punerea în aplicare a strategiei tarifelor reduce.
- (83) Finlanda susține că Finavia a acționat în mod rațional și și-a justificat argumentele cu o copie a planului de afaceri *ex ante* al companiei Finavia și cu rezultatele efective obținute de Finavia și de Airpro la aeroportul TMP.
- (84) În acest context, Comisia observă că hangarul de marfă de la aeroportul TMP a devenit liber după ce DHL a reziliat contractul de închiriere. Finavia pierdea o chirie lunară de aproximativ [...]. După câteva luni, a devenit evident că Finavia nu va reuși să atragă o altă întreprindere de transport aerian de mărfuri la aeroportul TMP. În plus, companiile aeriene low-cost nu erau pregătite să utilizeze terminalul 1 al aeroportului deoarece costurile de handling la sol erau mai ridicate decât erau dispuse să accepte aceste companii. Cu toate acestea, previziunile din 2002 pentru sectorul transportului aviatic indicau un potențial ridicat de creștere pentru transportatorii aeriieni low-cost precum Ryanair, de aproximativ 30 % pe an.
- (85) Comisia remarcă, de asemenea, că hangarul de marfă neocupat se amortizase în întregime, iar costurile de reamenajare pentru transformarea hangarului într-un terminal low-cost pentru pasageri s-au ridicat la 760 612 EUR. Chiar dacă hangarul de marfă nu ar fi fost transformat într-un terminal pentru pasageri, Finavia ar fi trebuit să întreprindă, totuși, anumite lucrări de reamenajare în cuantum de aproximativ 100 000 EUR.
- (86) În plus, compania Finavia a fost obligată să asigure disponibilitatea pistei aeroportului TMP pentru scopuri militare 24 de ore pe zi, 365 de zile pe an. Prin urmare, intensificarea traficului la aeroport ar fi putut avea ca efect o alocare mai bună a resurselor și o reducere a eventualelor capacități excedentare. În același timp, diversificarea companiilor aeriene care utilizează aeroportul ar fi putut reduce, de asemenea, riscurile comerciale ale aeroportului (cum ar fi riscul de neutilizare a capacității în cazul în care una dintre companiile aeriene își încetează operațiunile) și ar fi putut contribui la utilizarea mai eficientă a pistei.
- (87) Această situație este explicată în planul de afaceri al companiei Finavia pentru punerea în aplicare a strategiei tarifelor reduce. După cum se arată în scenariul pesimist din planul de afaceri, se preconiza că proiectul de investiții urma să aibă o contribuție pozitivă: se preconiza că marja medie de profit ⁽¹⁹⁾ va fi de aproximativ [...] (a se vedea tabelul de la considerentul 20), valoare care, potrivit datelor de care dispune Comisia, este conformă, în ansamblu, cu marjele de profit ale altor aeroporturi din cadrul Uniunii ⁽²⁰⁾. De asemenea, Comisia observă că planul de afaceri *ex ante* s-a bazat pe ipoteze prudente care au condus la o subestimare a veniturilor și la o supraestimare a costurilor pentru ultimii ani ai perioadei analizate. În plus, planul de afaceri *ex ante* nu a ținut seama de profitul obținut de Finavia din tarifele de aterizare, întrucât aceste costuri erau deduse din veniturile preconizate. Mai mult, costurile de reamenajare și remunerația corespunzătoare pentru capitalul investit erau pe deplin reflectate în chiria plătită de Airpro companiei Finavia, care la rândul ei era dedusă din veniturile preconizate.

⁽¹⁶⁾ Cauza C-305/89, Italia/Comisia, Rec., 21.3.1991, p. I-1603, punctul 20 (cauza „Alfa Romeo”); cauza T-296/97, Alitalia/Comisia, Rec., 12.12.2000, p. II-3871, punctul 84.

⁽¹⁷⁾ Cauza T-196/04, Ryanair/Comisia, Rep., 17.12.2008, p. II-3643, punctul 59 (cauza „Charleroi”).

⁽¹⁸⁾ Cauza C-482/99, Franța/Comisia, Rec., 16.5.2002, p. I-4397, punctul 71 (cauza „Stardust Marine”).

⁽¹⁹⁾ Marja de profit (rata veniturii din vânzări) compară profitul net cu vânzările (veniturile). Acest raport arată dacă rentabilitatea vânzării unei întreprinderi este suficientă, întrucât stabilește nivelul profitului produs pentru 1 euro din veniturile obținute din vânzări; este un indicator al rentabilității și al eficienței.

⁽²⁰⁾ A se vedea Tabelul 6 din Decizia Comisiei din 27 ianuarie 2010 privind ajutorul de stat C 12/08 – Slovacia – Acord între Aeroportul din Bratislava și Ryanair, JO L 27, 1.2.2011, p. 24.

(88) Pentru a evalua, pe baza unei abordări integrate, strategia tarifelor reduse practică de Finavia și Airpro, expertul Comisiei a consolidat veniturile și costurile din planul de afaceri *ex ante* (scenariul de bază). S-au luat în calcul ca venituri în special plățile efectuate între întreprinderi (cum ar fi chiria plătită de Airpro companiei Finavia pentru utilizarea T2, tarifele de aterizare și tarifele de navigație aeriană terminală). Tabelul de mai jos sintetizează calculul veniturilor și al costurilor aferente punerii în aplicare a strategiei tarifelor reduse la aeroportul TMP descrise mai sus, precum și contribuția acestora la veniturile înainte de dobândă și taxe („EBIT”) la nivel consolidat (pentru Finavia și Airpro) în următorii zece ani: [...] ⁽²¹⁾

(89) Comisia observă că, pe baza planului de afaceri *ex ante* și a valorii VAN pozitive, decizia companiei Finavia de a pune în aplicare strategia tarifelor reduse la aeroportul TMP a fost conformă cu comportamentul unui investitor privat în economia de piață. Valoarea VAN ⁽²²⁾ pozitivă a strategiei tarifelor reduse a sporit valoarea capitalului social al companiei Finavia. Comisia observă, de asemenea, că ipotezele din planul de afaceri *ex ante* și rezultatele preconizate ale strategiei tarifelor reduse sunt susținute și de rezultatele pozitive înregistrate efectiv de Airpro în cadrul activității desfășurate la aeroportul TMP [a se vedea, în special, tabelul de la considerentul (26)]. Mai mult, rezultatele financiare reale combinate de la aeroportul TMP (luând în calcul rezultatele financiare ale activității Airpro și Finavia la aeroportul TMP; a se vedea tabelele de la considerentele (24) și (26) arată că, datorită operării terminalului low-cost, întreaga activitate a aeroportului a devenit profitabilă.

(90) Având în vedere cele de mai sus, Comisia poate concluziona că decizia companiei Finavia de a pune în aplicare strategia tarifelor reduse la aeroportul TMP și acordurile financiare care au stat la baza acestora sunt compatibile cu testul investitorului privat în economia de piață și, prin urmare, nu implică niciun avantaj economic care să nu corespundă unor condiții normale de piață.

(91) Având în vedere că unul dintre criteriile cumulative prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE nu este îndeplinit, Comisia consideră că decizia companiei Finavia de a pune în aplicare strategia tarifelor reduse la aeroportul TMP și acordurile financiare care au stat la baza acestora nu implică niciun fel de ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

⁽²¹⁾ [...]

⁽²²⁾ VAN indică dacă venitul rezultat dintr-un proiect dat depășește costurile de capital (de oportunitate). Un proiect este considerat o investiție profitabilă din punct de vedere economic atunci când generează o VAN pozitivă. Investițiile care produc un venit mai mic decât costurile de capital (de oportunitate) nu sunt profitabile din punct de vedere economic. Costurile de capital (de oportunitate) sunt reflectate în rata de actualizare.

(92) În ceea ce privește o eventuală subvenționare încrucișată a Airpro de către Finavia (cum ar fi pierderea unor venituri din chirii sau compensarea pierderilor din exploatare), Comisia observă că, în contextul în care toate acordurile financiare încheiate în baza strategiei tarifelor reduse la aeroportul TMP se bazează pe un plan de afaceri *ex ante* conform cu principiul investitorului privat în economia de piață, iar Airpro plătește pentru utilizarea T2 o chirie la nivelul pieței și toate costurile ocazionale de activitatea desfășurată de către Airpro la aeroportul TMP sunt acoperite din tarifele plătite de companiile aeriene care utilizează T2 (respectiv Ryanair), iar activitatea Finavia la aeroportul TMP este profitabilă numai datorită operării T2, ipoteza subvenționării încrucișate a Airpro de către Finavia poate fi eliminată.

6.2. Acordul dintre Airpro și Ryanair constituie ajutor de stat?

(93) În ceea ce privește acordul dintre companiile Airpro și Ryanair, Finlanda a susținut că Airpro a acționat așa cum ar fi acționat un operator în economia de piață într-o situație similară. În acest caz, compania Ryanair nu a fost favorizată de acordul respectiv și nu este implicat niciun fel de ajutor de stat.

(94) Pentru a evalua dacă acordul a fost încheiat în condiții normale de piață, Comisia trebuie să analizeze dacă, în circumstanțe similare, un aeroport care operează în condiții de economie normale de piață și care este motivat de perspectiva obținerii unei rentabilități pe termen lung ar fi încheiat aceleași acorduri comerciale ca și Airpro sau acorduri comerciale similare ⁽²³⁾. În plus, Comisia trebuie să analizeze impactul estimat al acordului asupra activității Airpro și Finavia de la aeroportul TMP pe baza unei abordări integrate, ținând seama de toate caracteristicile măsurii în cauză ⁽²⁴⁾.

(95) Pentru a putea aplica testul investitorului privat, Comisia trebuie să se plaseze în contextul perioadei în care a fost semnat acordul. De asemenea, Comisia trebuie să își fundamenteze evaluarea pe informațiile și ipotezele aflate la dispoziția operatorului la momentul semnării acordului. Airpro a semnat un acord cu Ryanair la 3 aprilie 2003 având o perioadă de valabilitate de [...].

(96) Conform acordului, Ryanair s-a angajat să demareze operațiunile la aeroportul TMP și să efectueze [...] escale zilnice. Pe această bază, Ryanair se aștepta să ajungă la aproximativ [...] pasageri în cadrul plecărilor

⁽²³⁾ „Alfa Romeo”, punctul 20; Alitalia/Comisia, punctul 84.

⁽²⁴⁾ „Charleroi”, punctul 59.

de la aeroportul TMP din primele 12 luni și la aproximativ [...] de pasageri în cadrul plecărilor din următoarele 12 luni. Acordul prevede o listă de tarife per escală în funcție de numărul de zboruri zilnice (a se vedea în special tabelele de la considerentul 43). Prețul mediu al unei escale (luând în calcul trei zboruri pe zi) este de [...]. Tabelul de mai jos prezintă comparativ tarifele plătite de companiile aeriene care utilizează T1 de la aeroportul TMP și prețul mediu plătit de Ryanair:

Serviciul furnizat	Tarifele de aeroport aplicabile la terminalul 1 (T1) în EUR	Tarifele de aeroport plătite de Ryanair (tarif mediu) la terminalul 2 (T2)
Tarif de aterizare	442	442
Tarife de navigație aeriană terminală	92	92
Tarif de securitate	410	410
Servicii de navigație aeriană terminală (pentru pasageri) și de handling la sol	[...]	[...]
Preț total per escală	[...]	[...]

(97) Comisia observă că Ryanair plătește aceleași tarife de aterizare, de navigație aeriană și de securitate ca și companiile aeriene care utilizează T1 la aeroportul TMP. Potrivit informațiilor furnizate de Finlanda, Ryanair nu este scutită de taxa pentru pasageri. Singura diferență în ceea ce privește prețul plătit de Ryanair constă în tarifele plătite pentru serviciile prestate pasagerilor la terminal și serviciile de handling la sol. Cu toate acestea, calitatea serviciilor furnizate pentru Ryanair și pasagerii acesteia la terminalul T2 este mai slabă decât calitatea serviciilor furnizate la terminalul T1, iar reducerea costurilor de bază, în special a costurilor cu personalul, reprezintă aproximativ [...] din costurile totale ale companiei Airpro (incluzând chiria, tarifele de aterizare și tarifele de navigație aeriană plătite companiei Finavia). Spre deosebire de T1, numărul angajaților de la T2 este menținut la un nivel scăzut, iar personalul efectuează o gamă variată de operațiuni legate de check-in, controale de securitate și handling la sol. Potrivit informațiilor furnizate de aeroport expertului Comisiei, costurile cu personalul de la T2 sunt cu aproximativ [...] mai mici decât la T1. În plus, Comisia observă că tarifele de aeroport plătite de Ryanair pentru serviciile prestate pasagerilor la terminal și serviciile de handling la sol sunt cu numai [...] mai mici decât tarifele plătite la T1. Discrepanța dintre reducerea

costurilor (aproximativ [...]) și diferența dintre tarifele plătite de companiile aeriene care utilizează cele două terminale (aproximativ [...]) reflectă marja de profit suplimentară generată de Airpro (aproximativ [...]); a se vedea și tabelul de la considerentul (20). Din acest motiv, Comisia consideră că diferența dintre tarifele plătite de Ryanair la T2 și cele plătite la T1 este justificată.

(98) Pe baza celor de mai sus, Airpro a putut să estimeze veniturile ce vor fi generate de acordul încheiat cu Ryanair. Airpro a presupus că în primul an Ryanair va efectua [...] escale zilnice, la un factor de încărcare de [...]; începând cu al doilea an, se preconiza că Ryanair va opera [...] escale zilnice pentru restul perioadei de valabilitate a acordului, cu același factor de încărcare ca și în primul an. La calcularea rezultatului s-a ținut seama de încasările obținute în plan aeronautic, dar și de altă natură ale Airpro (inclusiv veniturile rezultate din spațiile de parcare etc.) Costurile suportate de Airpro pe parcursul perioadei de valabilitate a acordului au fost estimate pe baza costurilor preconizate legate de punerea în aplicare a strategiei tarifelor reduse la aeroportul TMP. De exemplu, conform estimărilor, costurile cu personalul urmau să ajungă la [...] pentru fiecare escală (și la [...] dacă erau calculate pe baza numărului de escale zilnice efectuate de aeronave).

(99) Tabelul de mai jos sintetizează calculul veniturilor și al costurilor aferente acordului și contribuția pozitivă a acordului la valoarea capitalului social al Airpro pe parcursul perioadei de valabilitate a acestuia. Aceste calcule se bazează pe planul de afaceri pus la dispoziție de Finlanda și pe ipotezele descrise mai sus. [...] ⁽²⁵⁾

(100) Comisia observă că, potrivit estimărilor, acordul cu Ryanair trebuia să genereze, pe parcursul perioadei de valabilitate, o contribuție pozitivă la valoarea capitalului social al companiei Airpro, rezultând o valoare VAN de 0,5 milioane EUR. Mai mult, se preconiza că toată activitatea desfășurată de Airpro și Finavia la aeroportul TMP va fi pozitivă pe perioada de valabilitate a acordului.

(101) De asemenea, Comisia observă că veniturile generate de acord acoperă toate costurile Airpro de la aeroportul TMP și toate costurile Finavia aferente acordului. Metoda costului complet include, în acest caz, costurile de capital (și anume, costurile de amortizare a infrastructurii aeroportuare) și costurile de funcționare (de exemplu, costurile cu personalul, cu energia și cu materialele etc.). De asemenea, sunt incluse costurile aferente măsurilor de securitate și de siguranță care pot fi încadrate în misiunea de serviciu public și nu sunt considerate activitate economică în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Astfel, valoarea VAN calculată este subestimată, iar contribuția pozitivă a acordului este posibil să fie chiar mai mare.

⁽²⁵⁾ [...]

- (102) Comisia observă că, pe baza planului de afaceri *ex ante*, decizia companiei Airpro, în calitate de filială a Finavia, de a încheia acordul respectiv cu Ryanair a fost compatibilă cu comportamentul unui investitor privat în economia de piață. Comisia observă, de asemenea, că ipotezele din planul de afaceri *ex ante* și rezultatele preconizate ale acordului sunt susținute și de rezultatele pozitive înregistrate efectiv de Airpro în cadrul activității desfășurate la aeroportul TMP [a se vedea, în special, tabelul de la considerentul (26)]. În plus, rezultatele financiare reale combinate de la aeroportul TMP (ținând seama de rezultatele financiare ale activității companiilor Airpro și Finavia la aeroportul TMP; a se vedea tabelele de la considerentele (24) și (26) arată că, datorită operării terminalului low-cost, nu doar operațiunile de la terminalul low-cost au devenit profitabile, ci și întreaga activitate a aeroportului.
- (103) Pe baza celor de mai sus, Comisia concluzionează că decizia Airpro de a încheia acordul respectiv cu Ryanair este compatibilă cu testul investitorului privat în economia de piață și, prin urmare, nu implică niciun avantaj economic care să nu corespundă unor condiții normale de piață.
- (104) Având în vedere că nu sunt îndeplinite criteriile cumulative prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia consideră că acordul încheiat la 3 aprilie 2003 între Airpro și Ryanair nu implică ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Măsurile luate de Finavia Oyj și Airpro Oy, constând în acorduri financiare de punere în aplicare a strategiei tarifelor reduse la aeroportul Tampere-Pirkkala, în special costurile de reamenajare a terminalului 2 și contractul de închiriere a terminalului 2, încheiat între Finavia Oyj și Airpro Oy la 23 februarie 2003, nu constituie ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 2

Acordul încheiat între Airpro Oy și Ryanair Ltd la 3 aprilie 2003 nu constituie ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Republicii Finlanda.

Adoptată la Bruxelles, 25 iulie 2012.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte