

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE

z dne 25. julija 2012

o ukrepu SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Finska Družbe Finavia, Airpro in Ryanair na letališču Tampere-Pirkkala

(notificirano pod dokumentarno številko C(2012) 5036)

(Besedilo v finskem in švedskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2013/664/EU)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

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

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

po pozivu zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ⁽¹⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

- (1) Komisija je februarja 2005 prejela pritožbo družbe Blue1 Oy (v nadaljnjem besedilu: družba Blue1), tj. finske letalske družbe, ki je del skupine SAS. Družba Blue1 je med drugim trdila, da družba Ryanair Ltd (v nadaljnjem besedilu: družba Ryanair) prejema pomoč v obliki podpovprečnih letalskih pristojbin na letališču Tampere-Pirkkala (v nadaljnjem besedilu: letališče TMP ali letališče).
- (2) Komisija je z dopisoma z dne 2. marca 2005 in 23. maja 2006 od Finske zahtevala, naj predloži dodatne informacije v zvezi s pritožbo. Finska je odgovorila z dopisoma z dne 27. aprila 2005 in 27. julija 2006.
- (3) Komisija je z dopisom z dne 10. julija 2007 obvestila Finsko, da je sklenila začeti postopek v skladu s členom 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) ⁽²⁾ (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka) v zvezi s sporazumom med družbama Airpro Oy in Ryanair ter izvajanjem strategije zniževanja stroškov s strani družbe

Finavia in Airpro Oy na letališču TMP. Finska je pripombe o sklepu o začetku postopka predložila 28. novembra 2007.

- (4) Sklep Komisije o začetku postopka je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽³⁾. Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj predložijo pripombe o zadevnem ukrepu v enem mesecu od dneva objave.
- (5) Komisija je pripombe o zadevi prejela od štirih zainteresiranih strani (družbe Ryanair, skupine SAS, družbe Air France in Združenja evropskih letalskih prevoznikov). Te pripombe je posredovala Finski z dopisom z dne 13. februarja 2008. Finska je svoje pripombe posredovala 15. aprila 2008.
- (6) Komisija je z dopisom z dne 25. junija 2010 zahtevala dodatne informacije. Finska je odgovorila z dopisom z dne 1. julija 2010. Komisija je z dopisom z dne 5. aprila 2011 zahtevala dodatne informacije o financiranju letališča. Finska je odgovorila z dopisom z dne 5. maja 2011. Vendar odgovor je bil nepopoln. Zato je Komisija poslala opomin v skladu s členom 10(3) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES ⁽⁴⁾. Finska je odgovorila z dopisom z dne 15. junija 2011.

2. OPIS UKREPOV IN RAZLOGOV ZA ZAČETEK POSTOPKA**2.1. Ozadje preiskave**

Letališče TMP

- (7) Letališče TMP je v mestu Pirkkala, tj. 13 kilometrov jugo-zahodno od mesta Tampere v južnem delu Finske. To letališče je tretje največje letališče na Finskem (glede na število potnikov, glej preglednico v točki obrazložitve (10)). Poleg izvajanja dejavnosti civilnega letalstva služi letališče tudi kot baza finskega vojnega letalstva.

⁽¹⁾ UL C 244, 18.10.2007, str. 13.

⁽²⁾ Z učinkom od 1. decembra 2009 sta člena 87 in 88 Pogodbe ES postala člen 107 oziroma člen 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU). Določbe novih členov so vsebinsko povsem enake prejšnjima členoma. V tem sklepu je treba sklicevanje na člena 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije razumeti kot sklicevanje na člena 87 in 88 Pogodbe ES, kadar je to primerno. S PDEU so bile uvedene tudi nekatere spremembe izrazja, na primer besedo „Skupnost“ je zamenjala beseda „Unija“, besedno zvezo „skupni trg“ pa „notranji trg“. V celotnem besedilu tega sklepa se uporablja izrazje iz PDEU.

⁽³⁾ Glej opombo 2.

⁽⁴⁾ UL L 83, 27.3.1999, str. 1.

(8) Letališče TMP ima dva redna potniška terminala:

— Terminal 1 (v nadaljnjem besedilu: T1) je bil zgrajen leta 1998 in ga trenutno uporabljajo družbe Finnair, Flybe, SAS, Blue1 in Air Baltic. Zmogljivost T1 je leta 2003 znašala 550 000 potnikov na leto;

— Terminal 2 (v nadaljnjem besedilu: T2) je družba DHL najprej uporabljala kot tovorni hangar, pozneje (ko se leta 2002 ni več uporabljal) pa je bil preoblikovan v nizkocenovni terminal. T2 trenutno uporablja le družba Ryanair. Zmogljivost T2 je 425 000 potnikov na leto.

(9) Lastnik letališča TMP, razen T2, je družba Finavia Oyj⁽⁵⁾ (v nadaljnjem besedilu: družba Finavia), ki letališče tudi upravlja. Družba Finavia daje T2 v najem svoji hčerinski družbi Airpro Oy⁽⁶⁾ (v nadaljnjem besedilu: družba Airpro). Družba Airpro upravlja terminal in tam opravlja storitve zemeljske oskrbe. Poleg tega je družba Airpro sklenila sporazum z družbo Ryanair [...] (*), ki je začel veljati 3. aprila 2003.

(10) Potniški promet na letališču se je s 304 025 potnikov leta 2003 povečal na 617 397 potnikov leta 2010. Razlog za to je povečanje števila potnikov na T2. Delež potnikov družbe Ryanair na letališču TMP je leta 2010 znašal približno [...]. V naslednji preglednici je povzet razvoj števila potnikov na letališču TMP od leta 2003 do leta 2010:

Leto	Število potnikov, T1	Število potnikov, T2	Skupno število potnikov na letališču TMP
2003	[...]	[...]	304 025
2004	[...]	[...]	495 892
2005	[...]	[...]	597 102
2006	[...]	[...]	632 010

⁽⁵⁾ Družba Finavia Oyj (prej imenovana Finska uprava za civilno letalstvo) je bila do konca leta 2009 v lasti države. Z Zakonom 877/2009 o preoblikovanju Uprave za civilno letalstvo v delniško družbo je bila družba Finavia 1. januarja 2010 preoblikovana v delniško družbo. Družba Finavia upravlja 25 finskih letališč. Na Finskem so le tri letališča, ki jih ta družba ne upravlja. Poleg upravljanja finskih letališč ima družba Finavia na svojih letališčih navigacijske službe zračnega prometa in je odgovorna tudi za nadzor finskega zračnega prostora. Za nepremičninsko poslovanje družbe Finavia je odgovorna njena hčerinska družba Lentoasemakiinteistöt Oyj. Ta družba družbam, ki delujejo na letališču, zagotavlja storitve v objektih ter opravlja vlogo razvijalca gradbenih projektov in lastnika prostorov na letališčih.

⁽⁶⁾ Družba Airpro Oy je hčerinska družba, ki je v celoti v lasti družbe Finavia (100 %). Na letališčih družbe Finavia razvija in zagotavlja letališke in potovalne storitve. Družba Airpro ima hčerinsko družbo RTG Ground Handling Ltd, ki opravlja storitve zemeljske oskrbe.

(*) Poslovna tajnost.

Leto	Število potnikov, T1	Število potnikov, T2	Skupno število potnikov na letališču TMP
2007	[...]	[...]	687 711
2008	[...]	[...]	709 356
2009	[...]	[...]	628 105
2010	[...]	[...]	617 397

2.2. Ukrepi v preiskavi in začetna ocena Komisije

(11) Sklep o začetku postopka je izpostavil naslednji vprašanji:

— ali je družba Finavia ravnala kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ko se je odločila tovorni hangar spremeniti v nizkocenovni terminal T2, kar bi pomenilo, da ta odločitev o naložbi ne vključuje državne pomoči v korist družbe Airpro, in ali se lahko v nasprotnem primeru takšna pomoč šteje za združljivo z notranjim trgovom ter

— ali bi nosilec dejavnosti v tržnem gospodarstvu sklenil sporazum, podoben sporazumu med družbama Airpro in Ryanair, in ali bi se lahko v nasprotnem primeru pomoč iz sporazuma štela za združljivo z notranjim trgovom.

(12) V zvezi s prvim vprašanjem je Komisija izrazila dvom, da se je družba Finavia odločila za preoblikovanje tovornega hangarja v nizkocenovni terminal zaradi možnosti dolgoročne donosnosti. Poleg tega Komisija ni prepričana, ali se lahko naložbe družbe Finavia v preoblikovanje nekdanjega tovornega hangarja v nizkocenovni terminal obravnavajo tudi kot selektivna prednost za družbo Airpro, ki je ta pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi imela.

(13) V zvezi z drugim vprašanjem je morala Komisija preučiti, ali je v tem primeru družba Airpro pri svojem ravnanju izhajala iz možnosti dolgoročne donosnosti in ali družba Ryanair te domnevne prednosti ne bi imela pod običajnimi tržnimi pogoji. Komisija je izrazila dvom zlasti v zvezi s tem, ali „pavšalna pristojbina“, ki jo plačuje družba Ryanair, temelji na stroških za zagotavljanje storitev letalski družbi s strani družbe Airpro. Poleg tega Finska Komisiji ni predložila pogojev sporazuma z družbo Ryanair niti poslovnega načrta z oceno donosnosti sporazuma za družbo Airpro. Zato je Komisija v sklepu o začetku postopka izrazila dvom, da je ravnanje družbe Airpro temeljilo na možnosti dolgoročne donosnosti. V skladu s tem ni bilo mogoče izključiti, da je bila družbi Ryanair s sporazumom dodeljena prednost, ki je ne bi imela pod običajnimi tržnimi pogoji.

- (14) Komisija dvomi, da so bili v tem primeru izpolnjeni pogoji glede združljivosti iz Smernic Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč ⁽⁷⁾ (v nadaljnjem besedilu: letalske smernice iz leta 2005) in da se lahko ukrepi državne pomoči razglasijo za združljive z notranjim trgov v skladu s členom 107(3)(c) PDEU.

3. PRIPOMBE FINSKE

3.1. Strategija zniževanja stroškov družb Finavia in Airpro na letališču TMP

- (15) Finska je v svojih pripombah najprej pojasnila ozadje v zvezi s strategijo družb Finavia in Airpro za zniževanje stroškov na letališču TMP. Finska je pojasnila, da je bil T2 leta 1979 zgrajen za začasno uporabo kot letališka stavba. Leta 1995 je bil spremenjen v tovorni hangar, primeren za tovarne dejavnosti, ki ga je uporabljala družba DHL. Družba DHL je leta 2002 prekinila zakupno pogodbo in terminal se ni več uporabljal.
- (16) Finska je navedla, da se je družba Finavia odločila za preoblikovanje hangarja v nizkocenovni terminal, primeren za osnovne storitve zemeljske oskrbe, ker v mesto Tampere ni mogla pritegniti nobenega drugega prevoznika tovora ali oddati hangarja v najem. Začetni stroški gradnje T2 so se do takrat že amortizirali, za prenavo terminala pa so bila potrebna samo manjša obnovitvena dela ⁽⁸⁾. V naslednji preglednici so podrobno opredeljeni naložbeni stroški prenavo T2, ki znašajo 760 612 EUR.

Obnovitvena dela	Naložbeni stroški v EUR
Načrtovanje	[...]
Kopije, dovoljenja, potovanja	[...]
Gradbeno inženirstvo	[...]
Ogrevanje/cevi/klimatizacija	[...]
Elektrika	[...]
Nizkonapetostne napeljave	[...]
Transportni trakovi	[...]
Oprema za varnostne preglede	[...]
Skupni znesek	760 612

- (17) Ob upoštevanju navedenega izračuna je Finska navedla, da bi bila izvedba nekaterih del gradbenega inženirstva, katerih stroški bi znašali približno 100 000 EUR, nujna, tudi če bi družba Finavia lahko našla drugega najemnika, ki bi T2 uporabljal kot tovorni hangar. Poleg tega bi se lahko transportni trakovi v vsakem primeru uporabili na drugih letališčih družbe Finavia.
- (18) Finska je nadalje pojasnila, da je družba Finavia namerala novi nizkocenovni terminal dati na voljo vsem letalskim družbam, ki bi bile pripravljene sprejeti manj kakovostne storitve. V naslednji preglednici je primerjava ravni storitev in objektov T1 in T2 na letališču TMP:

	Terminal 1 (T1)	Terminal 2 (T2)
Model delovanja	Tradicionalni model: dejavnosti prijave na let, varnostne preglede, prevoz, razvrščanje, natovarjanje in raztovarjanje prtljage izvajajo različne poklicne skupine in družbe.	Nizkocenovni model: vse naloge, ki jih na T1 opravljajo različne poklicne skupine, na primer prijave na let, varnostne preglede, natovarjanje in raztovarjanje prtljage, opravljajo iste osebe. Dejavnosti se opravljajo na omejenem območju terminala, kar zahteva le minimalno osebje in pospešuje pretok potnikov.
Zmogljivost zemeljske oskrbe	Tri do pet (odvisno od vrste letala) istočasnih vzletov ali pristankov.	En odhod letala na uro.
Objekti in naprave	Objekti in naprave, ki zagotavljajo dobre storitve, vključno z naprednim sistemom za transport prtljage, prijetne čakalnice s povezanimi storitvami, objekti za izpolnjevanje potreb več ponudnikov storitev zemeljske oskrbe itd.	Osnovni objekti in naprave, ki ustrezajo predvsem standardom skladišč (npr. cementna tla), z le nekaj okni.

⁽⁷⁾ UL C 312, 9.12.2005, str. 1.

⁽⁸⁾ Obnovitvena dela so vključevala ureditev prostora za prijavo na let, pisarniških prostorov, sanitarij, prostorov za odhode in prihode, prostorov za varnostne preglede potnikov in prtljage, menze/restavracije ter prenavo električne in vodovodne napeljave in naprav za ogrevanje in klimatskih naprav ter spremembe infrastrukture za pešce in motoriste zunaj terminala.

- (19) Finska je navedla, da je T2 primeren le za prevoznike, ki opravljajo direktne lete in uporabljajo velika letala, saj lahko zagotovi storitve zemeljske oskrbe za odhod le enega letala na uro. Da bi optimiziral uporabo osebja, je upravljavec terminala poleg tega od letalskih družb zahteval, da sklenejo dolgoročne sporazume in tudi sporazume glede časovnih razporedov; tako na primer niso bili vedno odobreni časi letov, za katere so zaprosile letalske družbe, kar pa je praksa na T1. Po navedbah Finske je znašal prihranek v primerjavi s T1 z optimizacijo stroškov osebja in zagotovljenih ravni storitev približno [...].
- (20) Finska je navedla, da je upravni odbor družbe Finavia pred začetkom prenove T2 in sprejetjem strategije zniževanja stroškov na tem terminalu to vprašanje večkrat obravnaval na sestankih. V ta namen je bil pripravljen tudi poslovni načrt. Naslednja preglednica povzema poslovni načrt (v najslabšem primeru) za prenovo T2 in izvajanje strategije zniževanja stroškov: [...].
- (21) Finska je navedla, da je predhodni poslovni načrt temeljil na preudarnih predpostavkah, zaradi česar so bili prihodki podcenjeni, pričakovani stroški v zadnjih letih obravnavanega obdobja pa precenjeni. Pričakovalo se je, da bo strategija zniževanja stroškov po drugih scenarijih še bolj dobičkonosna. Pavšalne pristojbine letalskih družb, ki uporabljajo T2, so bile v različnih scenarijih različne, in sicer med [...] na obračanje letala. Ker je upravni odbor družbe Finavia sprejel odločitev o strategiji zniževanja stroškov na podlagi izračunov in študij, je ni bilo mogoče pripisati državi. Ukrepi niso bili sprejeti na podlagi zahtev ali odredb državnih organov in državni organi niso sodelovali pri sprejemanju ukrepov.
- (22) Finska je navedla, da sta družbi Finavia in Airpro delovali v skladu s poslovnimi načeli, pri čemer sta svoje dejavnosti financirali s pristojbinami za opravljene storitve ter prihodki od strank in drugih poslovnih dejavnosti. Zlasti je poudarila, da družbi Finavia in Airpro nista prejemale državnih sredstev: poslovali sta dobičkonosno in vsako leto v skladu z zahtevami glede dobička, ki veljajo zanj, namenili del svojega dobička državi.
- (23) Finska je navedla, da je Ministrstvo za promet in zveze odločilo o ciljih uspešnosti družbe Finavia. Ti cilji uspešnosti se nanašajo na skupino kot celoto, individualne poslovne odločitve pa je družba Finavia sprejemala po lastni presoji. V zadnjih nekaj letih (2003–2005) je bila zahteva glede dobička družbe Finavia približno 4 % vloženega kapitala. V naslednji preglednici je povzetek uspešnosti družbe Finavia:

Ključni finančni podatki družbe Finavia v milijonih EUR (dejanski zneski)

Leto	2003	2004	2005
Prihodki	219	234	243
Dobiček	17	15	22
Dividende, plačane državi	6	5	10

- (24) Finska je navedla, da družba Finavia ni pripravila računovodskih izkazov za posamezna letališča, ker so vsa njena letališča del istega pravnega subjekta. Vendar je družba Finavia od leta 2000 kljub temu zbirala informacije o posameznih letališčih na podlagi internih izračunov (dejanski podatki). Te informacije so temeljile na trendih obsega potnikov na letališčih in s tem povezanih prihodkih ter na stroških za vire na letališčih, tj. osebje, storitve iz pogodbe in amortizacijo osnovnih sredstev. Splošna uspešnost družbe Finavia na letališču TMP (razen storitev, ki jih opravlja družba Airpro) je povzeta v naslednji preglednici: [...].
- (25) Finančni rezultati družbe Finavia na letališču TMP so poleg komercialnih dejavnosti vključevali tudi dejavnosti na področju javne politike, kot sta nadzor zračnega prometa in uporaba vzletno-pristajalne steze za vojaške namene. Finska je pojasnila, da je morala biti vzletno-pristajalna steza na letališču TMP na voljo za vojaške namene 24 ur na dan in 365 dni na leto. Vzletno-pristajalna steza se je dejansko uporabljala za vojaške namene (najmanj 30 % dejanskega letalskega prometa na leto). Stroški nadzora zračnega prometa so znašali približno [...]. Navedene številke vključujejo najemnino, ki jo družba Airpro plačuje družbi Finavia za uporabo T2, ter pristajalne pristojbine in druge letališke pristojbine za zagotavljanje storitev letalskim družbam, ki uporabljajo T2.
- (26) Finska je v zvezi z družbo Airpro pojasnila, da gre za družbo z omejeno odgovornostjo, ki je pravno ločena od družbe Finavia. V naslednji preglednici je povzetek dejanskih finančnih rezultatov dejavnosti družbe Airpro na letališču TMP: [...].
- (27) Finančni rezultati družbe Airpro na letališču TMP so vključevali stroške, kot je najemnina za T2 na letališču TMP, stroške družbe Airpro za osebje in opremo ter tudi stroške storitev, ki jih opravlja družba Finavia. Računovodski izkazi so vključevali prihodke, kot so pavšalna pristojbina, ki jo plačuje Ryanair, parkirnine in drugi komercialni prihodki.

- (28) Finska je zato trdila, da sta družbi Finavia in Airpro, ko sta se odločili za izvajanje strategije zniževanja stroškov in preoblikovanje tovornega hangarja v nizkocenovni potniški terminal, ravnali kot vlagatelja v tržnem gospodarstvu.
- (29) Tudi če bi se financiranje prenove T2 štelo za državno pomoč, bi bilo po navedbah Finske združljivo na podlagi člena 107(3)(c) PDEU, ker je izpolnjevalo merila združljivosti iz letalskih smernic iz leta 2005.
- (30) Finska je nadalje trdila, da bi se lahko štelo, da ukrepi dosegajo cilje splošnega interesa, kar po njenem mnenju ne utemeljuje le narava splošnega interesa letaliških dejavnosti, ampak tudi diverzifikacija prometnih povezav v regiji, ki izpolnjuje potrebe prebivalcev in družbe. Zato so bile spremembe T2 po navedbah Finske sorazmerne z njihovim namenom in doseženimi rezultati.
- (31) Poleg tega je Finska navedla, da so imele dejavnosti letališč posebne značilnosti, ki jih je bilo treba upoštevati. Letališče TMP je v skladu s ciljem Unije na primer pomagalo izboljšati mobilnost na prezasedenih letališčih. Delovanje letališča TMP je v redko poseljeni državi, kot je Finska, prispevalo k regionalno uravnoteženemu razvoju. V zvezi s tem je bilo zlasti pomembno zavarovati prometne povezave iz bolj oddaljenih finskih regij v Evropo, ker druge oblike prevoza niso bile izvedljive. Stroški, ki so nastali pri gradnji terminala, so bili sorazmerni z namenom in tudi nujni. Zadevna infrastruktura je imela na podlagi poslovnih načrtov in dejanskih podatkov zadostne srednjeročne možnosti za uporabo. T2 je bil na pošten in nediskriminacijski način odprt za vse letalske družbe, vendar je do zdaj interes zanj pokazala le družba Ryanair.
- (32) Po navedbah Finske zadevna infrastruktura na trgovino ni vplivala v obsegu, ki bi bil v nasprotju z interesi Unije. Letališče TMP je majhno, zato učinek ukrepov na ravni Unije ni bil velik. Poleg tega so ugodnosti, ki so jih regiji zagotovili ukrepi, odtehtale vsakršen negativen učinek na ravni Unije.
- (33) Finska je navedla, da je družba Finavia 23. februarja 2003 z družbo Airpro sklenila zakupno pogodbo v zvezi s T2 za obdobje od 1. aprila 2003 do 31. marca 2013 (v nadaljnjem besedilu tudi: zakupna pogodba). Čeprav je stroške prenove prvotno krila družba Finavia, ji je družba Airpro te stroške povrnila z najemnino. Finska je predložila tudi izvod zakupne pogodbe.
- (34) Glede na zakupno pogodbo plačuje družba Airpro za uporabo objektov mesečno najemnino [...] in [...] DDV. Najmnina skupaj z DDV torej znaša [...] na mesec. Pogodba določa, da najmnina poleg osnovnega zneska vključuje tudi stroške, ki so nastali zaradi preoblikovanja tovornega hangarja v nizkocenovni potniški terminal, in s tem povezane obresti.
- (35) Finska je navedla, da so ob sklenitvi zakupne pogodbe še vedno potekale spremembe T2 in je bilo treba za določitev zneska najmnine oceniti stroške prenove terminala. Stroški so bili ocenjeni na 700 000 EUR, pri čemer je njihov pričakovani mesečni učinek na najmnino znašal približno [...]. Poleg ocenjenih stroškov prenove je družba Finavia ocenila, da bodo stroški dodatnih del in ureditev, izvedenih po začetku delovanja T2, znašali približno [...], njihov mesečni učinek na najmnino pa bi znašal [...]. V skladu z navedenimi izračuni je družba Airpro stroške za preoblikovanje T2 povrnila družbi Finavia z mesečno najemnino v znesku [...].
- (36) Finska je trdila, da mesečna najmnina, ki jo je plačevala družba Airpro, ni bila pod tržno ceno. Najmnina, ki jo je plačevala družba Airpro, je bila pravzaprav višja od najmnine, ki jo je plačeval prejšnji najemnik, tj. družba DHL. Družba DHL je za uporabo objektov plačevala mesečno najmnino [...] brez DDV, kar je približno [...] ⁽⁹⁾. Delež DDV je znašal [...], tako je mesečna najmnina skupaj z DDV znašala [...], kar je približno [...].
- (37) Finska je nadalje navedla, da se T2 brez izvajanja strategije zniževanja stroškov in preoblikovanja tovornega hangarja v nizkocenovni terminal morda ne bi več uporabljal, kar bi finančno obremenilo letališče TMP.

3.2. Zakupna pogodba med družbama Finavia in Airpro za T2 na letališču TMP

- (33) Finska je navedla, da je družba Finavia 23. februarja 2003 z družbo Airpro sklenila zakupno pogodbo v

⁽⁹⁾ Menjalni tečaj eura, kot je bil določen 31. decembra 1998: 5,94573 FIM.

3.3. Izvajanje strategije zniževanja stroškov s strani družbe Airpro ter sporazum med družbama Airpro in Ryanair z dne 3. aprila 2003

- (38) V zvezi z izvajanjem strategije zniževanja stroškov s strani družbe Airpro je Finska pojasnila, da so se pred tem začele razprave z letalskimi družbami. Nekaj let pred sprejetjem odločitve o izvajanju strategije zniževanja stroškov na letališču TMP so na primer potekale razprave z družbo Ryanair.
- (39) Po navedbah Finske je bil dopis, ki ga je družba Airpro poslala številnim letalskim družbam in v katerem jih je pozvala, naj razmislijo o možnosti, da bi začele delovati na nizkocenovnem terminalu, le en del tržne strategije za T2. T2 na letališču TMP se je od leta 2002 več let aktivno tržil na trgovinskem sejmu Routes⁽¹⁰⁾. Predvidevalo se je, da bodo poleg družbe Ryanair tudi druge letalske družbe zainteresirane za vzpostavitev dejavnosti na tem terminalu.
- (40) Finska je predložila izvod omenjenega dopisa. V dopisu so navedene veljavne pristojbine za T2, na primer pristojbina za zemeljsko oskrbo in uporabo terminala, katere znesek je odvisen od uporabljene vrste letala. Poleg veljavnih pristojbin za T2 morajo letalske družbe plačati običajne pristajalne pristojbine ter pristojbine za navigacijske storitve na terminalu in varovanje.
- (41) Finska je predložila izvod sporazuma z obdobjem veljavnosti [...], ki sta ga družbi Airpro in Ryanair sklenili 3. aprila 2003 (v nadaljnjem besedilu: sporazum). V sporazumu so določeni operativni in finančni pogoji, pod katerimi družba Ryanair vzpostavlja in upravlja komercialne lete na T2 na letališču TMP in z njega. Sporazum je začel veljati dan potem, ko je bil podpisan (tj. 4. aprila 2003), in preneha veljati dne [...].
- (42) Družba Ryanair za storitve na letališču TMP od 4. aprila 2003 plačuje eno pristojbino za posamezno obračanje letala (odhod in prihod), tj. pavšalno pristojbino, in sicer za vsako letalo B737-800 ali letalo druge različice B-737 z največjo vzletno maso⁽¹¹⁾ 67 000 kg. Ta pristojbina vključuje pristajalno in vzletno pristojbino, pristojbino za razsvetljavo, pristojbino za hrup, nočno pristojbino, pristojbino za navigacijske storitve na terminalu, pristojbino za oskrbo ploščadi in potnikov, vključno s pristojbinami za varovanje in varnost, in potniško pristojbino.
- (43) Kot je povzeto v spodnjih preglednicah, je pavšalna pristojbina odvisna od dnevne frekvence družbe Ryanair na letališču in od leta sporazuma: [...].
- (44) Družba Ryanair se v sporazumu zavezuje, da bo dejavnosti na letališču TMP začela z [...] obračnji letal na dan. Poleg tega se družba Ryanair strinja, da bo [...] prej obvestila o kakršnem koli zmanjšanju dnevnega števila obračanj letal na letališču.
- (45) [...]
- (46) Glede na sporazum je družba Ryanair predvidevala, da bo v prvih 12 mesecih doseženo število potnikov, ki bodo odleteli z letališča TMP, približno [...], v naslednjih 12 mesecih pa približno [...].
- (47) Glede na sporazum je največja zmožljivost T2 na letališču TMP eno obračanje letala na uro, in sicer med 7:00 in 24:00. Družbi Ryanair in Airpro se o urnikih letov dogovorita vnaprej.
- (48) Družba Airpro bo na najboljši lokaciji glavnega letališkega terminala (T1) upravljala pisarno za potniške storitve, zagotavljala pa bo tudi storitve rezervacije letov za potnike družbe Ryanair. V skladu s sporazumom družba Ryanair za vse svoje lete (brez davkov in pristojbin), ki jih je prodala družba Airpro in ki so bili plačani z debetno/kreditno kartico, plačuje družbi Airpro provizijo v višini [...].
- (49) V sporazumu so predvidene tudi ureditve med nujnimi vzdrževalnimi deli na vzletno-pristajalni stezi na letališču TMP poleti 2003, ko je bilo letališče zaprto za ves promet. V tem obdobju je bil promet letališča TMP preusmerjen na letališče Pori, družba Airpro pa je za potnike družbe Ryanair organizirala avtobusni prevoz.
- (50) Po navedbah Finske je sporazum med družbama Airpro in Ryanair temeljil na komercialnih pogojih in ni vključeval državne pomoči. Tudi druge letalske družbe so imele možnost, da z družbo Airpro sklenejo sporazum pod podobnimi pogodbenimi pogoji, kot so veljali za

⁽¹⁰⁾ Trgovinski sejem Routes je letni prodajni sejem prog letov za letalske družbe in letališča.

⁽¹¹⁾ Največja vzletna masa letala je največja masa ob upoštevanju strukturnih in drugih omejitev, pri kateri lahko pilot letala poskusi vzleteti. Z drugimi besedami, največja vzletna masa je največja teža, pri kateri je letalo dokazalo izpolnjevanje vseh zahtev plovnosti.

družbo Ryanair. Reklamna brošura o letališču Tampere-Pirkkala *The Case for Tampere-Pirkkala Airport*, ki je bila oblikovana za trgovinski sejem leta 2004, je na primer poudarila dejstvo, da je T2 odprt za vse prevoznike, saj je terminal takrat še vedno imel na voljo zmogljivost za dve dodatni letalski družbi.

(51) Finska tudi meni, da pristojbine, ki jih družba Ryanair plačuje na letališču TMP, temeljijo na stroških in ustvarjajo gospodarski dobiček za dejavnosti družb Airpro in Finavia na letališču TMP. Družba Airpro je družbi Ryanair zaračunala pristojbine za storitve, ki ji jih je zagotovila, in tudi za storitve, ki jih je zagotovila družba Finavia. Družba Airpro je družbi Finavia naknadno izplačala pristojbine, ki so izhajale iz dejavnosti družbe Ryanair na letališču, v skladu z zbornikom letalskih informacij (v nadaljnjem besedilu: AIP) družbe Finavia⁽¹²⁾. Vse razlike v pristojbinah so temeljile na naravi in obsegu zadevnih storitev.

(52) Finska je navedla, da so vse letalske družbe, ki so uporabljale letališče TMP, za storitve enake kakovosti plačevale enake pristojbine. Potniška taksa, zaračunana za storitve na T2, je bila na primer odvisna od kakovosti storitev, ki so se zagotavljale na terminalu. Pri zaračunavanju pristojbine za potniške storitve, ki je označena na vozovnici družbe Ryanair in ki jo ta družba zaračunava svojim potnikom, družbi Finavia in Airpro nista imeli nobene vloge. V nasprotju z navedbami družbe Blue1 družba Ryanair ni bila izvzeta iz plačevanja potniške pristojbine. Dejstvo, da so bile dejavnosti družbe Airpro na T2 dobičkonosne, dokazuje, da je morala družba Ryanair plačevati pristojbino za storitve, ki jih je opravljala družba Airpro.

(53) Družba Finavia je družbi Ryanair prek družbe Airpro na letališču TMP zaračunala naslednje pristojbine, ki skupaj znašajo [...]:

— pristajalna pristojbina⁽¹³⁾: [...]

— pristojbina za navigacijske službe zračnega prometa: [...]

(54) V zvezi s pristojbinami za navigacijske službe zračnega prometa je Finska navedla, da so bile odvisne od teže

letala, dolžine leta in vsebine uporabljenih storitev. Dobiček družbe Finavia je vključeval tudi letno pristojbino za progo⁽¹⁴⁾, ki je leta 2006 znašala približno [...] in ki se bo povečala z dodatnimi leti družbe Ryanair.

(55) Finska je nadalje pojasnila, da je operativni dobiček od dejavnosti družbe Ryanair na letališču TMP leta 2005 skupaj znašal [...]. Nazadnje je Finska navedla, da se je družba Ryanair v skladu s sporazumom tudi zavezala, da bo povečala promet in dosegla cilje v zvezi s številom potnikom, navedene v sporazumu.

4. PRIPOMBE TRETJIH STRANI

(56) Komisija je prejela pripombe štirih zainteresiranih strani.

4.1. Družba Ryanair

(57) Družba Ryanair je na začetku svojih pripomb z dne 16. novembra 2007 navedla mnenje, da je bil začetek formalnega postopka preiskave nepošten in nepotreben. Navedla je tudi, da obžaluje, da ji Komisija ni dala možnosti sodelovanja pri predhodni preiskavi.

(58) V zvezi z vsebino zadeve je družba Ryanair menila, da bi morala Komisija upoštevati standardne poslovne dogovore in sprejeti odločitev, da je sporazum skladen z načelom nosilca dejavnosti v tržnem gospodarstvu in zato ne vključuje državne pomoči. Po mnenju družbe Ryanair je njena prisotnost na letališču TMP koristila tako družbi Finavia kot tudi družbi Airpro, zato sta obe ravnali kot nosilca dejavnosti v tržnem gospodarstvu in financiranje T2 ni vključevalo nikakršne pomoči.

(59) V zvezi z razvojem nizkocenovnega terminala na letališču TMP je družba Ryanair pojasnila, da so potekali projekti za spremembo storitev, ki jih zagotavljajo letališča v Uniji, tako da bi se izpolnile potrebe nizkocenovnih letalskih družb in njihovih potnikov. Zaradi različnih ravni storitev, ki so jih zagotavljala letališča, so se razlikovale tudi pristojbine, ki so jih plačevale letalske družbe. Letališče TMP je bilo med prvimi, ki so uvedla model različnih ravni storitev na istem letališču. Družba Ryanair je potrdila, da je družba Finavia, ki upravlja letališče, sprejela odločitev o razvoju T2 na podlagi dobrega poslovnega načrta, ki je bil hitro izveden in je povečal prihodke družbe Finavia. Zato družba Ryanair meni, da razvoj nizkocenovnega terminala ni vključeval nobenih elementov državne pomoči za dejavnosti družbe Finavia na letališču TMP.

⁽¹²⁾ Po navedbah Finske je finski AIP pripravljen v skladu s Prilogo 15 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu in Priročnikom za letalske informacijske službe (dok. ICAO 8126). Splošni del AIP obravnava tudi pristojbine družbe Finavia za zračni promet.

⁽¹³⁾ Če je največja vzletna masa letala 69 900 kg.

⁽¹⁴⁾ To pristojbino zaračuna družba Eurocontrol, ki jo izplača družbi Finavia.

- (60) V zvezi z upravljanjem T2 je družba Ryanair pojasnila, da se je zaradi konkurence med terminaloma na istem letališču povečala učinkovitost, stroški pa so se zmanjšali. Po mnenju družbe Ryanair se je zaradi višjih standardov učinkovitosti na T2 povečala učinkovitost T1, kar je bilo v korist vseh letalskih družb, ki uporabljajo letališče. Kolikor je znano družbi Ryanair, je družba Airpro oddajala terminal pod komercialnimi pogoji. Družba Finavia je imela dodaten dobiček zaradi povečanega prometa na letališču ter večjih prihodkov od pristajalnih pristojbin in pristojbin za nadzor zračnega prometa. Zato po mnenju družbe Ryanair poslovni sporazumi med družbama Finavia in Airpro glede upravljanja T2 niso vključevali državne pomoči.
- (61) V zvezi s sporazumom, ki sta ga sklenili družbi Ryanair in Airpro, je družba Ryanair najprej navedla, da je njen poslovni model temeljil na povečanju učinkovitosti, ki je bila zaradi nižjih letalskih prevoznin ugodna tudi za potnike. Pavšalna pristojbina, ki jo je plačevala na letališču TMP, je vključevala vse pristojbine, ki na letališču veljajo za letalske družbe. Različne pristojbine za uporabo T2 je utemeljevala raven zagotovljene storitve. V zvezi s popustom na letališke pristojbine, povezane s povečano frekvenco letov, družba Ryanair trdi, da je to običajno poslovno ravnanje, ki je prisotno v vseh sektorjih. Večina pogojev iz sporazuma med družbama Ryanair in Airpro v zvezi s T2 se je splošno uporabljala za vse letalske družbe, ki so bile pripravljene leteti s T2. Zato družba Ryanair meni, da njen sporazum z družbo Airpro ni selektiven. Družba Ryanair tudi trdi, da je njena prisotnost na letališču TMP prinesla dobiček tako družbi Finavia kot tudi družbi Airpro.

4.2. Skupina SAS

- (62) Skupina SAS je pripombe predložila z dopisom z dne 16. novembra 2007. Skupina SAS je izpostavila, da se je v pripombah osredotočila na povezavo med družbama Finavia in Airpro, stroške za preoblikovanje T2 in prednostno obravnavo družbe Ryanair na letališču TMP.
- (63) V zvezi s povezavo med družbama Finavia in Airpro je skupina SAS navedla, da je bil izvršni direktor letališča TMP takrat, ko je družba Finavia dala T2 v zakup družbi Airpro, član upravnega odbora družbe Airpro. Poleg tega je tesna povezava med družbama Finavia in Airpro očitna v publikaciji z naslovom *Tampere-Pirkkala Airport Finland's Future-Ready Airport* (Finsko letališče Tampere-Pirkkala je letališče, ki je pripravljeno na prihodnost).
- (64) Skupina SAS je navedla, da družba Finavia navzkrižno subvencionira T2 s prihodki od T1. Skupina SAS zlasti

meni, da se na T2 niso plačevale nobene potniške pristojbine. Poleg tega je družba Airpro upravljala parkirišče pred T2 in obdržala z njim ustvarjene prihodke. Cene parkirišča poleg T2 so bile dvakrat višje od cen parkirišča pri T1.

- (65) V zvezi s stroški za storitve na T2 je skupina SAS navedla, da ji Finska ni odobrila dostopa do teh informacij. Skupina SAS ni imela nobenih informacij v zvezi s tem, ali sta T2 ali letališče TMP ustvarjala dobiček in ali je družba Airpro plačala za infrastrukturo, ki jo je zagotovila družba Finavia. Družba Finavia je na primer priskrbelo opremo za varnostne preglede za T2. Skupina SAS je navedla, da so cene na T2 po navedbah Finske in družbe Airpro odvisne od ravni storitev. Vendar skupina SAS trdi, da raven storitev običajno temelji na principu zemeljske oskrbe, o katerem se dogovorita letalska družba in družba za zemeljsko oskrbo, in ne na razpoložljivem prostoru ali objektih.
- (66) Skupina SAS je nadalje trdila, da so dogovori v zvezi s T2 na letališču TMP dajali prednost enemu poslovnemu modelu in so bili očitno v nasprotju s členom 107(1) PDEU.

4.3. Družba Air France

- (67) Družba Air France je predložila pripombe z dopisom z dne 16. novembra 2007. Na začetku je pojasnila svoj poslovni položaj na Finskem. Družba Air France na Finskem ni opravljala letov na letališče TMP in z njega. Je pa opravljala pet letov na dan med pariškim letališčem Charles de Gaulle in letališčem Helsinki (ki leži približno 180 kilometrov od letališča TMP) na podlagi dogovora z družbo Finnair o letih pod skupno oznako.
- (68) Družba Air France je navedla, da podpira letalske smernice iz leta 2005 in predhodno oceno, ki jo je izvedla Komisija v zvezi s finančno ureditvijo na letališču TMP. Družba Air France zlasti meni, da je izvzetje iz plačila potniške pristojbine družbi Ryanair zagotovilo ugodnosti in je jasno diskriminacijsko, zato se ne sme šteti za združljivo z notranjim trgov.

4.4. Združenje evropskih letalskih prevoznikov

- (69) Združenje evropskih letalskih prevoznikov (v nadaljnjem besedilu: AEA) je pripombe predložilo z dopisom z dne 16. novembra 2007. Pripombe AEA so bile popolnoma v skladu s pripombami, ki sta jih predložili skupina SAS in družba Air France.

5. PRIPOMBE FINSKE O PRIPOMBAH TRETJIH STRANI

- (70) Finska je prejela pripombe štirih zainteresiranih strani.
- (71) V zvezi s pripombami družbe Ryanair Finska ugotavlja, da je letalska družba navedla mnenje tako o splošnem razvoju dogodkov na evropskem letalskem trgu kot tudi o razvoju dogodkov na letališču TMP. V zvezi s tema vidikoma se je Finska sklicevala na svoje prejšnje pripombe, ki jih je predložila po začetku formalnega postopka preiskave.
- (72) Finska ugotavlja, da pripombe skupine SAS načenjajo nova vprašanja, ki jih je treba pojasniti. Finska je navedla, da je družba Airpro, kot je to že poudarila, pravno ločena družba in ni prejela nobene podpore od družbe Finavia, katere last je.
- (73) Finska je navedla, da izvršni direktor letališča TMP v času podpisa zakupne pogodbe ni bil član upravnega odbora družbe Airpro. Izvršni direktor letališča TMP je bil član upravnega odbora Airpro le od maja 2003 do aprila 2007. V zvezi z reklamno publikacijo glede letališča TMP in njegove strategije zniževanja stroškov je Finska navedla, da ni mogoče na podlagi takšnih reklamnih dejavnosti vnaprej predvidevati pravnih in gospodarskih povezav med zadevnima družbama. Skupina SAS, ki je na letališču TMP poslovala na T1, v publikaciji ni bila omenjena, ker je bil namen publikacije oglaševati strategijo letališča TMP za zniževanje stroškov.
- (74) V zvezi z domnevami skupine SAS glede morebitnega navzkrižnega subvencioniranja med T2 in T1 na letališču TMP je Finska navedla, da je že predložila dokaze, da so bile dejavnosti družbe Airpro na letališču TMP dobičkosne in da družba Airpro ni prejela nobenih subvencij od družbe Finavia.
- (75) V zvezi z različnimi infrastrukturnimi prilagoditvami, povezanimi s prenovo T2, je Finska navedla, da je najemina, ki jo je družba Airpro plačevala družbi Finavia, pokrila te stroške in tudi obresti. V zvezi z opremo za varnostne preglede, ki jo je družba Finavia kupila za T2, je Finska navedla, da so bili ti stroški upoštevani v najemini. Parkirišče poleg T2 je bilo del območja, ki ga je najemala družba Airpro. Družba Airpro je lahko sama določila cene, v kolikor je to naredila na pregleden način.

- (76) V zvezi z domnevami skupine SAS glede določanja različnih cen na T2 letališča TMP se je Finska sklicevala na svoje pripombe o začetku postopka.

6. OBSTOJ POMOČI

- (77) V skladu s členom 107(1) PDEU „je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.
- (78) Merila iz člena 107(1) so kumulativna. Ukrep pomeni pomoč v smislu člena 107(1) PDEU le, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji. Za finančno podporo velja:

— dodeli jo država ali je dodeljena iz državnih sredstev;

— prednost daje posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga;

— izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco in

— prizadene trgovino med državami članicami.

6.1. Ali finančne ureditve v povezavi z izvajanjem strategije zniževanja stroškov na letališču TMP pomenijo državno pomoč?

- (79) Da bi Komisija ocenila, ali finančne ureditve v zvezi s strategijo zniževanja stroškov na letališču TMP, zlasti v zvezi s preoblikovanjem praznega tovarnega hangarja v nizkocenovni terminal in poznejšo zakupno pogodbo z družbo Airpro, vključujejo kakršne koli elemente pomoči, mora proučiti, ali bi vlagatelj v tržnem gospodarstvu v podobnih okoliščinah sklenil enake ali podobne poslovne dogovore kot družba Finavia⁽¹⁵⁾.

⁽¹⁵⁾ Da bi Komisija lahko izvedla oceno, je pri družbi Ecorys (v nadaljnjem besedilu: strokovnjak Komisije) naročila izvedbo študije. Strokovnjak Komisije je analiziral finančne podatke in predpostavke, na katerih temeljijo poslovni načrt družb Finavia in Airpro za strategijo zniževanja stroškov, zakupna pogodba med družbama Finavia in Airpro v zvezi z delovanjem T2 ter sporazum.

- (80) V skladu z načeli sodne prakse mora Komisija primerjati ravnanje družbe Finavia z vlagateljem v tržnem gospodarstvu, ki lahko pri svojem ravnanju upošteva možnosti dolgoročne dobičkonosnosti⁽¹⁶⁾. V skladu s sodbo v zadevi „Charleroi“⁽¹⁷⁾ mora Komisija pri oceni zadevnih ukrepov upoštevati tudi vse pomembne značilnosti ukrepov in njihovo ozadje. Drugače povedano, Komisija mora na podlagi celostnega pristopa analizirati odločitve družbe Finavia glede prenove tovornega hangarja na letališču TMP in načrtovano izvajanje strategije zniževanja stroškov na letališču TMP s strani družbe Airpro, pri čemer upošteva vse značilnosti zadevnih ukrepov.
- (81) Sodišče je v zadevi „Stardust Marine“ razsodilo, da je za preveritev vprašanja, ali je država ravnala kot preudaren vlagatelj, ki deluje pod pogoji tržnega gospodarstva, potrebna umestitev v obdobje, v katerem so bili sprejeti ukrepi finančne podpore, da se oceni gospodarska racionalnost ravnanja države in s tem prepreči kakršna koli ocena na podlagi poznejših razmer⁽¹⁸⁾.
- (82) Da bi Komisija lahko izvedla preizkus vlagatelja v tržnem gospodarstvu, mora upoštevati razmere iz obdobja, v katerem se je družba Finavia odločila za prenovo praznega tovornega hangarja in pozneje za oddajo tega hangarja v najem družbi Airpro, tj. začetka leta 2003. Komisija mora pri oceni upoštevati tudi informacije in predpostavke, ki so bile na voljo upravljavcu letališča, ko je sprejel odločitve o finančnih ureditvah za izvajanje strategije zniževanja stroškov.
- (83) Finska trdi, da je družba Finavia ravnala razumno, in svoje trditve utemeljuje z izvodom predhodnega poslovnega načrta družbe Finavia ter dejanskimi rezultati družb Finavia in Airpro na letališču TMP.
- (84) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da se je tovorni hangar na letališču TMP prenehal uporabljati, ko je družba DHL prekinila zakupno pogodbo. Družba Finavia ni več prejela mesečne najemnine v znesku približno [...]. Po nekaj mesecih je postalo očitno, da družba Finavia na letališču TMP ne bo mogla pritegniti druge družbe za zračni prevoz tovora. Poleg tega nizkocenovne letalske družbe niso hotele uporabljati terminala 1, ker so bili stroški storitev zemeljske oskrbe višji, kot so jih bile te letalske družbe pripravljene plačevati. Napovedi iz leta 2002 za sektor letalskega prevoza pa so navajale visok potencial rasti za nizkocenovne prevoznike, kot je družba Ryanair, in sicer približno 30 % na leto.
- (85) Komisija nadalje ugotavlja, da so se stroški za prazen tovorni hangar v celoti amortizirali in da so stroški prenove za preoblikovanje hangarja v nizkocenovni potniški terminal znašali 760 612 EUR. Družba Finavia bi morala izvesti nekatera obnovitvena dela v vrednosti približno 100 000 EUR, tudi če tovorni hangar ne bi bil preoblikovan v potniški terminal.
- (86) Poleg tega je morala družba Finavia vzletno-pristajalno stezo na letališču TMP še naprej dajati na voljo za vojaške namene 24 ur na dan in 365 dni na leto. Zato je zelo verjetno, da se s povečanjem prometa na letališču zagotavlja boljša porazdelitev sredstev in zmanjšanje morebitnih prekomernih zmogljivosti. Hkrati bi lahko diverzifikacija letalskih družb, ki uporabljajo letališče, tudi zmanjšala poslovna tveganja letališča (na primer tveganje neizkoriščene zmogljivosti, če ena od letalskih družb preneha s svojimi dejavnostmi) in izboljšala učinkovitost uporabe vzletno-pristajalne steze.
- (87) Ta položaj je pojasnjen v poslovnem načrtu družbe Finavia za izvajanje strategije zniževanja stroškov. Kot je prikazano v scenariju za najslabši primer iz poslovnega načrta družbe Finavia, se je pričakovalo, da bo naložbeni projekt zagotovil pozitiven prispevek: pričakovalo se je, da bo povprečna stopnja dobička⁽¹⁹⁾ okrog [...] (glej preglednico v točki obrazložitve (20)), kar je po podatkih, ki jih ima na voljo Komisija, na splošno v skladu s stopnjami dobička drugih letališč v Uniji⁽²⁰⁾. Komisija nadalje ugotavlja, da je predhodni poslovni načrt temeljil na preudarnih predpostavkah, zaradi česar so bili prihodki podcenjeni, pričakovani stroški v zadnjih letih obravnavanega obdobja pa precenjeni. V predhodnem poslovnem načrtu prav tako ni bil upoštevan dobiček družbe Finavia od pristajalnih pristojbin, ker so bili ti stroški odšteti od pričakovanega prihodka. Poleg tega so bili stroški prenove in ustrezno nadomestilo za vloženi kapital v celoti upoštevani v najemninah, ki jo je družba Airpro plačevala družbi Finavia in ki je bila prav tako odšteta od pričakovanega prihodka.

⁽¹⁶⁾ Sodba Sodišča z dne 21. marca 1991 v zadevi Italijanska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti (C-305/89, Recueil, str. I-1603, točka 20 (zadeva „Alfa Romeo“)); sodba Sodišča prve stopnje z dne 12. decembra 2000 v zadevi Alitalia - Linee aeree italiane SpA proti Komisiji Evropskih skupnosti (T-296/97, Recueil str. II-3871, točka 84).

⁽¹⁷⁾ Sodba Sodišča prve stopnje z dne 17. decembra 2008 v zadevi Ryanair Ltd proti Komisiji Evropskih skupnosti (T-196/04, ZODL., str. II-3643, točka 59 (zadeva „Charleroi“)).

⁽¹⁸⁾ Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi Francoska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti (C-482/99, Recueil str. I-4397, točka 71 (zadeva „Stardust Marine“)).

⁽¹⁹⁾ Stopnja dobička (donos prodaje) primerja neto dobiček s prodajo (prihodki). To razmerje kaže, ali je donos prodaje podjetja zadosten, saj določa, kolikšen dobiček je ustvarjen na eno euro prihodka od prodaje; je kazalnik dobičkonosnosti in učinkovitosti.

⁽²⁰⁾ Glej preglednico 6 iz Sklepa Komisije z dne 27. januarja 2010 o državnih pomočih C 12/2008 – Slovaška – Sporazum med letališčem Bratislava in družbo Ryanair, UL L 27, 1.2.2011, str. 24.

- (88) Da bi strokovnjak Komisije ocenil strategijo družb Finavia in Airpro za zniževanje stroškov na podlagi celostnega pristopa, je konsolidiral prihodke in stroške predhodnega poslovnega načrta (osnovni scenarij). Kot prihodek so se upoštevala zlasti plačila med družbama (na primer najemnina, ki jo družba Airpro plačuje družbi Finavia za uporabo T2, pristajalne pristojbine in pristojbine za navigacijske storitve na terminalu). V naslednji preglednici je povzetek izračunov prihodkov in stroškov v zvezi z izvajanjem strategije zniževanja stroškov na letališču TMP, kot je opisano zgoraj, ter njenega prispevka k dobičku pred obrestmi in davki na konsolidirani ravni (tj. za družbi Finavia in Airpro) v naslednjih desetih letih: [...] ⁽²¹⁾.
- (89) Komisija ugotavlja, da je bila odločitev družbe Finavia glede izvajanja strategije zniževanja stroškov na letališču TMP ob upoštevanju predhodnega poslovnega načrta in pozitivne neto sedanje vrednosti ⁽²²⁾ v skladu z ravnanjem vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Pozitivna neto sedanja vrednost strategije zniževanja stroškov je povečala vrednost lastnega kapitala družbe Finavia. Komisija nadalje ugotavlja, da predpostavke iz predhodnega poslovnega načrta in pričakovane rezultate strategije zniževanja stroškov podpirajo tudi dejanski pozitivni rezultati dejavnosti družbe Airpro na letališču TMP (glej zlasti preglednico v točki obrazložitve (26)). Poleg tega združeni dejanski finančni rezultati letališča TMP (pri čemer se upoštevali finančni rezultati dejavnosti družb Airpro in Finavia na letališču TMP; glej preglednici v točkah obrazložitve (24) in (26)) kažejo, da je zaradi delovanja nizkocenovnega terminala postalo dobičkonosno delovanje celotnega letališča.
- (90) Na podlagi navedenega lahko Komisija sklene, da so odločitev družbe Finavia glede izvajanja strategije zniževanja stroškov na letališču TMP in temeljne finančne ureditve v skladu z ravnanjem vlagatelja v tržnem gospodarstvu ter tako ne vključujejo nobene gospodarske prednosti, ki ne ustreza običajnim tržnim pogojem.
- (91) Ker eno od kumulativnih meril iz člena 107(1) PDEU ni izpolnjeno, Komisija meni, da odločitev družbe Finavia glede izvajanja strategije zniževanja stroškov na letališču TMP in temeljne finančne ureditve ne vključujejo državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.
- (92) V zvezi z morebitnim navzkrižnim subvencioniranjem družbe Airpro s strani družbe Finavia (na primer izguba prihodka od najemnine ali nadomestilo izgub iz poslovanja) Komisija ugotavlja, da se navzkrižno subvencioniranje družbe Airpro s strani družbe Finavia glede na to, da vse finančne ureditve v zvezi s strategijo zniževanja stroškov na letališču TMP temeljijo na predhodnem poslovnem načrtu v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu, da družba Airpro za uporabo T2 plačuje tržno najemnino in da se celotni stroški dejavnosti družbe Airpro na letališču TMP krijejo s pristojbinami, ki jih plačujejo letalske družbe, ki uporabljajo T2 (tj. Ryanair), ter da je delovanje družbe Finavia na letališču TMP dobičkonosno le zaradi delovanja T2, lahko izključi.

6.2. Ali sporazum med družbama Airpro in Ryanair pomeni državno pomoč?

- (93) V zvezi s sporazumom med družbama Airpro in Ryanair Finska trdi, da je družba Airpro ravnala tako, kot bi v podobnem položaju ravnal nosilec dejavnosti v tržnem gospodarstvu. V tem primeru sporazum ni dajal prednosti družbi Ryanair in ni vključeval državne pomoči.
- (94) V okviru ocene, ali je bil sporazum sklenjen pod običajnimi tržnimi pogoji, mora Komisija preučiti, ali bi letališče, ki deluje pod običajnimi pogoji tržnega gospodarstva in upošteva možnost dolgoročne dobičkonosnosti, v podobnih okoliščinah sklenilo enake ali podobne poslovne dogovore kot družba Airpro ⁽²³⁾. Poleg tega mora Komisija na podlagi celostnega pristopa analizirati pričakovani učinek sporazuma na dejavnosti družb Airpro in Finavia na letališču TMP, pri čemer upošteva vse značilnosti zadevnih ukrepov ⁽²⁴⁾.
- (95) Da bi Komisija lahko izvedla preizkus zasebnega vlagatelja, mora upoštevati razmere iz obdobja, v katerem je bil sporazum podpisan. Komisija mora pri oceni upoštevati tudi informacije in predpostavke, ki so bile upravljavcu na voljo ob podpisu sporazuma. Družba Airpro je sporazum z družbo Ryanair podpisala 3. aprila 2003 za obdobje [...].
- (96) V skladu s sporazumom se je družba Ryanair zavezala, da bo dejavnosti na letališču TMP začela z [...] obračnanj

⁽²¹⁾ [...]

⁽²²⁾ Neto sedanja vrednost navaja, ali prihodki danega projekta presega (oportunitetne) stroške kapitala. Če projekt ustvarja pozitivno neto sedanjo vrednost, se šteje za gospodarsko učinkovito naložbo. Naložbe, katerih prihodki so nižji od (oportunitetnih) stroškov kapitala, niso gospodarsko učinkovite. (Oportunitetni) stroški kapitala so izraženi v diskontni stopnji.

⁽²³⁾ Zadeva *Alfa Romeo*, točka 20; zadeva *Alitalia proti Komisiji*, točka 84.

⁽²⁴⁾ Zadeva *Charleroi*, točka 59.

letal na dan. Na podlagi tega je družba Ryanair predvidevala, da bo v prvih 12 mesecih doseženo število potnikov, ki bodo odleteli z letališča TMP, približno [...], v naslednjih 12 mesecih pa približno [...]. V sporazumu je določen razpored pristojbin na obračanje letala glede na število dnevni letov (glej zlasti preglednici v točki obrazložitve (43)). Povprečna cena za eno obračanje letala (temelji na treh letih dnevno) je [...]. V naslednji preglednici je primerjava pristojbin, ki jih plačujejo letalske družbe, ki na letališču TMP uporabljajo T1, in povprečno ceno, ki jo plačuje družba Ryanair:

Opravljen storitev	Letališke pristojbine na terminalu 1 (T1) v EUR	Letališke pristojbine (povprečje), ki jih družba Ryanair plačuje na terminalu 2 (T2)
Pristajalna pristojbina	442	442
Pristojbine za navigacijske storitve na terminalu	92	92
Pristojbine za varovanje	410	410
(Potniške) storitve na terminalu in zemeljska oskrba	[...]	[...]
Skupna cena za obračanje letala	[...]	[...]

- (97) Komisija ugotavlja, da družba Ryanair plačuje enake pristajalne pristojbine ter pristojbine za navigacijske storitve na terminalu in varovanje kot letalske družbe, ki na letališču TMP uporabljajo T1. Glede na informacije, ki jih je predložila Finska, družba Ryanair ni izvzeta iz plačila potniške pristojbine. Cena, ki jo plačuje družba Ryanair, se razlikuje le v zvezi s pristojbinami za (potniške) storitve na terminalu in zemeljsko oskrbo. Vendar je kakovost storitev, ki se družbi Ryanair in njenim potnikom zagotavljajo na T2, nižja od kakovosti storitev, zagotovljenih na T1, pri čemer doseženo zmanjšanje s tem povezanih stroškov, zlasti stroškov za osebje, znaša približno [...] skupnih stroškov družbe Airpro (vključno z najemnino ter pristajalnimi pristojbinami in pristojbinami za navigacijske storitve na terminalu, ki jih plačuje družbi Finavia). V nasprotju s T1 je število osebja na T2 ves čas majhno, pri čemer osebje opravlja različne dejavnosti v zvezi s prijavo na let, varnostnimi pregledi in zemeljsko oskrbo. Glede na informacije, ki jih je letališče predložilo strokovnjaku Komisije, so stroški za osebje na T2 približno [...] nižji kot na T1. Poleg tega Komisija ugotavlja, da so letališke pristojbine, ki jih družba Ryanair plačuje za (potniške) storitve na terminalu in zemeljsko

oskrbo, le približno [...] nižje od pristojbin na T1. Odstopanje v prihrankih (približno [...]) in razlika v pristojbinah, ki jih plačujejo letalske družbe, ki uporabljajo zadevna terminala (približno [...]), izražata dodatno stopnjo dobička družbe Airpro (približno [...]; glej tudi preglednico v točki obrazložitve (20)). Zato Komisija meni, da je razlika med pristojbinami družbe Ryanair na T2 in pristojbinami na T1 utemeljena.

- (98) Ob upoštevanju navedenega je družba Airpro lahko napovedala prihodke, ustvarjene s sporazumom z družbo Ryanair. Družba Airpro je predvidevala, da bo družba Ryanair v prvem letu opravljala [...] obračanj letal na dan s faktorjem obremenitve [...], medtem ko bo od drugega leta do konca obdobja veljavnosti sporazuma opravljala [...] obračanj letal na dan z enakim faktorjem obremenitve kot v prvem letu. V rezultatu so upoštevani letalski in neletalski prihodki družbe Airpro (vključno s prihodki od parkirnin itd.). Stroški družbe Airpro v obdobju veljavnosti sporazuma so bili ocenjeni na podlagi predvidenih stroškov, povezanih z izvajanjem strategije zniževanja stroškov na letališču TMP. Pričakovalo se je, da bodo na primer stroški za osebje znašali [...] na obračanje letala (in [...], izračunano na podlagi dnevni obračanj letal).
- (99) V naslednji preglednici je povzetek izračunov prihodkov in stroškov v zvezi s sporazumom ter pozitivnega prispevka sporazuma k vrednosti lastnega kapitala družbe Airpro v obdobju njegove veljavnosti. Ti izračuni temeljijo na poslovnem načrtu, ki ga je predložila Finska, in zgoraj opredeljenih predpostavkah. [...] ⁽²⁵⁾.
- (100) Komisija ugotavlja, da se je pričakovalo, da bo sporazum z družbo Ryanair v obdobju veljavnosti pozitivno prispeval k vrednosti lastnega kapitala družbe Airpro, pri čemer naj bi neto sedanja vrednost znašala 0,5 milijona EUR. Poleg tega se je pričakovalo, da bo splošno delovanje družb Airpro in Finavia na letališču TMP v obdobju veljavnosti sporazuma pozitivno.
- (101) Komisija tudi ugotavlja, da prihodki, ki izhajajo iz sporazuma, krijejo vse stroške družbe Airpro na letališču TMP in vse stroške družbe Finavia, povezane s sporazumom. Pristop skupnih stroškov v tem primeru vključuje stroške kapitala (tj. stroške amortizacije za letališko infrastrukturo) in stroške poslovanja (na primer stroške za osebje, električno energijo, material itd). Vključuje tudi stroške za ukrepe varovanja in varnosti, ki lahko pomenijo ukrepe na področju javne politike, kar se ne bi štelo za gospodarsko dejavnost v smislu člena 107(1) PDEU. Izračunana neto sedanja vrednost je torej podcenjena, zato je mogoče, da je pozitiven prispevek sporazuma dejansko višji.

⁽²⁵⁾ [...]

- (102) Komisija ugotavlja, da je na podlagi predhodnega poslovnega načrta odločitev družbe Airpro kot hčerinske družbe družbe Finavia glede sklenitve zadevnega sporazuma z družbo Ryanair v skladu z ravnanjem vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Komisija nadalje ugotavlja, da predpostavke iz predhodnega poslovnega načrta in pričakovane rezultate sporazuma podpirajo tudi dejanski pozitivni rezultati dejavnosti družbe Airpro na letališču TMP (glej zlasti preglednico v točki obrazložitve (26)). Poleg tega združeni dejanski finančni rezultati letališča TMP (pri čemer se upoštevajo finančni rezultati dejavnosti družb Airpro in Finavia na letališču TMP; glej zlasti preglednici v točkah obrazložitve (24) in (26)) kažejo, da ni postalo dobičkonosno le delovanje nizkocenovnega terminala, ampak tudi delovanje celotnega letališča.
- (103) Na podlagi navedenega je Komisija sklenila, da je odločitev družbe Airpro glede sklenitve zadevnega sporazuma z družbo Ryanair v skladu z ravnanjem vlagatelja v tržnem gospodarstvu in zato ne vključuje nobenih gospodarskih prednosti, ki niso v skladu z običajnimi tržnimi pogoji.
- (104) Ker kumulativna merila iz člena 107(1) PDEU niso izpolnjena, Komisija meni, da sporazum, ki sta ga 3. aprila 2003 sklenili družbi Airpro in Ryanair, ne vključuje državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Ukrepi družb Finavia Oyj in Airpro Oy, ki vključujejo finančne ureditve v zvezi z izvajanjem strategije za zniževanje stroškov na letališču Tampere-Pirkkala, zlasti stroške prenove terminala 2 in zakupno pogodbo za terminal 2, ki sta jo družbi Finavia Oyj in Airpro Oy sklenili 23. februarja 2003, ne pomenijo pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 2

Sporazum, ki sta ga družbi Airpro Oy in Ryanair Ltd sklenili 3. aprila 2003, ne pomeni pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Finsko.

V Bruslju, 25. julija 2012

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik