



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel, 25.7.2012
C(2012) 5036 final

<p>Tämän päätöksen julkaistusta versiosta on poistettu joitakin tietoja Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22 päivänä maaliskuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 24 ja 25 artiklan, jotka koskevat salassapitovelvollisuutta, nojalla. Poistettut kohdat on merkitty seuraavasti: [...].</p>		<p style="text-align: center;">JULKINEN VERSIO</p> <p>Tämä on komission sisäinen asiakirja, joka annetaan käyttöön vain tiedotustarkoituksessa.</p>
---	--	--

KOMISSION PÄÄTÖS,

annettu 25.7.2012,

toimenpiteestä SA.23324 – C 25/2007 (ex NN 26/2007) – Suomi

Finavia, Airpro ja Ryanair – Tampere-Pirkkalan lentoasema

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(Ainoastaan suomen- ja ruotsinkieliset tekstit ovat todistusvoimaiset)

KOMISSION PÄÄTÖS,

annettu 25.7.2012

toimenpiteestä SA.23324 – C 25/2007 (ex NN 26/2007) – Suomi

Finavia, Airpro ja Ryanair – Tampere-Pirkkalan lentoasema

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(Ainoastaan suomen- ja ruotsinkieliset tekstit ovat todistusvoimaiset)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa¹,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

- (1) Komissio vastaanotti helmikuussa 2005 kantelun suomalaiselta, SAS Groupiin kuuluvalta lentoyhtiöltä Blue1 Oy:ltä, jäljempänä 'Blue1'. Blue1 muun muassa väitti, että Ryanair Ltd:n, jäljempänä 'Ryanair', hyväksi maksetaan tukea tavanomaista matalampien lentoasemamaksujen muodossa Tampere-Pirkkalan lentoasemalla, jäljempänä 'TMP:n lentoasema' tai 'lentoasema'.
- (2) Komissio pyysi 2 päivänä maaliskuuta 2005 ja 23 päivänä toukokuuta 2006 päivätyillä kirjeillä Suomelta kanteluun liittyviä lisätietoja, jotka Suomi toimitti 27 päivänä huhtikuuta 2005 ja 27 päivänä heinäkuuta 2006 päivätyillä kirjeillä.

¹ EUVL C 244, 18.10.2007, s. 13.

- (3) Komissio ilmoitti Suomelle 10 päivänä heinäkuuta 2007 päivätyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa Airpro Oy:n ja Ryanairin välisen sopimuksen sekä Finavian ja Airpro Oy:n TMP:n lentoasemalla toteuttaman halpalentoyhtiöitä koskevan strategian osalta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 108 artiklan 2 kohdassa² määrätyn menettelyn, jäljempänä 'menettelyn aloittamista koskeva päätös'. Suomi toimitti huomautuksensa menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä 28 päivänä marraskuuta 2007.
- (4) Komission päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*³. Komissio kehotti asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa toimenpiteestä kuukauden kuluessa päätöksen julkaisemisesta.
- (5) Neljä asianomaista osapuolta (Ryanair, SAS Group, Air France ja Euroopan lentoyhtiöiden liitto) toimitti huomautuksensa aiheesta komissiolle. Komissio välitti kyseiset huomautukset Suomelle 13 päivänä helmikuuta 2008 päivätyllä kirjeellä. Suomi toimitti huomautuksensa 15 päivänä huhtikuuta 2008.
- (6) Komissio pyysi 25 päivänä kesäkuuta 2010 päivätyllä kirjeellä Suomelta lisätietoja, jotka Suomi toimitti 1 päivänä heinäkuuta 2010 päivätyllä kirjeellä. Komissio pyysi 5 päivänä huhtikuuta 2011 päivätyllä kirjeellä lisätietoja lentoaseman rahoituksesta. Suomi toimitti tietoja 5 päivänä toukokuuta 2011 päivätyllä kirjeellä. Suomen vastaus oli kuitenkin puutteellinen, minkä vuoksi komissio toimitti Suomelle Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22 päivänä maaliskuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999⁴ 10 artiklan 3 kohdan mukaisen muistutuksen. Suomi toimitti vastauksensa 15 päivänä kesäkuuta 2011 päivätyllä kirjeellä.

2. TOIMENPITEEN KUVAUS JA PERUSTEET MENETTELYN ALOITTAMISELLE

2.1. Tutkinnan tausta

TMP:n lentoasema

- (7) TMP:n lentoasema sijaitsee Etelä-Suomessa Pirkkalassa, 13 kilometriä Tampereen kaupungista lounaaseen. Lentoasema on Suomen kolmanneksi suurin (matkustajamäärillä mitattuna, ks. taulukko johdanto-osan 10 kappaleessa). Siviili-ilmailun lisäksi lentoasema toimii myös Suomen ilmavoimien tukikohtana.
- (8) TMP:n lentoasemalla on kaksi säännöllisen matkustajaliikenteen terminaalia:

² EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklasta tuli Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 107 ja 108 artikla 1 päivästä joulukuuta 2009. Kyseiset artiklat ovat olennaisesti yhdenmukaiset. Tässä päätöksessä tarkoitetaan tarvittaessa viittauksella SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklaan viittausta EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklaan. SEUT-sopimuksella muutettiin myös tiettyjä käsitteitä. Yhteisö korvattiin unionilla ja yhteismarkkinat korvattiin sisämarkkinoilla. Tässä päätöksessä käytetään SEUT-sopimuksen terminologiaa.

³ Katso alaviite 2.

⁴ EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1.

- Terminaali 1, jäljempänä myös 'T1', valmistui vuonna 1998, ja sitä käyttävät tällä hetkellä Finnair, Flybe, SAS, Blue1 ja Air Baltic. Vuonna 2003 T1:n kapasiteetti oli 550 000 matkustajaa vuodessa.
 - Terminaali 2, jäljempänä myös 'T2', oli alun perin DHL:n käyttämä rahtiterminaali, joka muutettiin halpalentoyhtiöterminaaliksi sen jäätyä tyhjäksi vuonna 2002. T2:ta käyttää tällä hetkellä vain Ryanair. Terminaalin kapasiteetti on 425 000 matkustajaa vuodessa.
- (9) TMP:n lentoaseman omistaa ja sitä ylläpitää Finavia Oyj⁵, jäljempänä 'Finavia', T2:ta lukuun ottamatta. Finavia on vuokrannut T2:n tytäryhtiölleen Airpro Oy:lle⁶, jäljempänä 'Airpro'. Airpro ylläpitää terminaalia ja vastaa sen maahuolintapalveluista. Airpro on tehnyt Ryanairin kanssa [...]* sopimuksen, jonka sopimuskausi alkoi 3 päivänä huhtikuuta 2003.
- (10) Lentoaseman matkustajaliikenne kasvoi 304 025 matkustajasta vuonna 2003 617 397 matkustajaan vuonna 2010. Tämä johtui T2:n matkustajamäärien kasvusta. Vuonna 2010 Ryanairin osuus TMP:n lentoaseman matkustajamäärästä oli noin [...]. Seuraavassa taulukossa kuvataan matkustajamäärän kehittymistä TMP:n lentoasemalla vuosina 2003–2010:

Vuosi	Matkustajamäärä, T1	Matkustajamäärä, T2	TMP:n lentoaseman kokonaismatkustajamäärä
2003	[...]	[...]	304 025
2004	[...]	[...]	495 892
2005	[...]	[...]	597 102
2006	[...]	[...]	632 010
2007	[...]	[...]	687 711
2008	[...]	[...]	709 356
2009	[...]	[...]	628 105
2010	[...]	[...]	617 397

⁵ Vuoden 2009 loppuun saakka Finavia Oyj (entinen Ilmailulaitos) oli valtionyhtiö. Tammikuun 1 päivästä 2010 alkaen Finavia muutettiin julkiseksi osakeyhtiöksi Ilmailulaitoksen muuttamista osakeyhtiöksi koskevan lain 877/2009 nojalla. Finavia hallinnoi Suomessa 25:tä lentoasemaa. Vain kolme suomalaista lentoasemaa eivät ole Finavian hallinnoimia. Suomalaisten lentoasemien ylläpitämisen lisäksi Finavia tarjoaa lennonvarmistuspalveluja Finavian lentoasemilla ja vastaa Suomen ilmatilan valvonnasta. Finavian kiinteistöliiketoiminnasta vastaa tytäryhtiö Lentoasemakiinteistöt Oyj. Se tarjoaa toimitilapalveluita lentoasemalla toimiville yrityksille ja toimii erilaisten lentoasemien yhteydessä sijaitsevien rakennushankkeiden kehittäjänä ja rakennusten omistajana.

⁶ Airpro Oy on Finavian sataprosenttisesti omistama tytäryhtiö. Airpro kehittää ja tarjoaa lentoasema- ja matkapalveluja Finavian lentoasemilla. Airpro omistaa maahuolintapalveluja tarjoavan tytäryhtiön RTG Ground Handling Oy:n.

* Liikesalaisuus.

2.2. Tutkitut toimenpiteet ja komission alustava arviointi

- (11) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esitettiin seuraavat kysymykset:
- Ensiksi, toimiko Finavia markkinataloussijoittajana, kun se teki päätöksen muuttaa rahtiterminaalin halpalentoyhtiöiden käyttöön tarkoitetuksi terminaali 2:ksi? Jos toimi, investointipäätökseen ei sisälly Airpron hyväksi myönnettyä valtiontukea. Jos ei, voidaanko kyseisen tuen katsoa soveltuvan sisämarkkinoille?
 - Toiseksi, tekisikö markkinatalouden toimija vastaavan sopimuksen kuin Airpro on tehnyt Ryanairin kanssa? Jos ei, voidaanko sopimuksen sisältämän tuen katsoa soveltuvan sisämarkkinoille?
- (12) Ensimmäisen kysymyksen osalta komissio esitti epäilynsä siitä, perustuiko Finavian päätös muuttaa rahtiterminaali halpalentoyhtiöterminaaliksi pidemmän aikavälin kannattavuusnäkömiin. Lisäksi komissio epäili, voidaanko Finavian investointeja rahtiterminaalin muuttamiseksi halpalentoyhtiöterminaaliksi pitää Airpron hyväksi toteutettuna valikoivana etuna, jota Airpro ei olisi saanut tavanomaisissa markkinatalouden olosuhteissa.
- (13) Toisen kysymyksen osalta komission oli tutkittava, ohjasivatko tässä nimenomaisessa tapauksessa Airpron käyttäytymistä pitkän aikavälin kannattavuusnäkömät ja onko Ryanairin saama väitetty etu sellaista, jota se ei saisi tavanomaisissa markkinatalouden olosuhteissa. Komissio erityisesti epäili, perustuuko Ryanairilta perittävä ”kokonaismaksu” Airpron Ryanairille tarjoamien palvelujen kustannuksiin. Suomi ei myöskään toimittanut komissiolle Ryanairin kanssa tehdyn sopimuksen ehtoja eikä liiketoimintasuunnitelmaa, jossa arvioitaisiin kyseisen sopimuksen tuottavuutta Airpron kannalta. Näin ollen komissio esitti menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä epäilynsä, ohjasivatko Airpron käyttäytymistä pitkän aikavälin kannattavuusnäkömät. Siten komissio ei voinut sulkea pois mahdollisuutta, että sopimus antaa Ryanairille sellaista etua, jota se ei saisi tavanomaisissa markkinatalouden olosuhteissa.
- (14) Komissio epäili, täytyvätkö komission tiedonannossa ”Yhteisön suuntaviivat lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta”⁷, jäljempänä ’vuoden 2005 ilmailun suuntaviivat’, säädetyt sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevat ehdot ja voidaanko valtiontukitoimenpiteiden katsoa soveltuvan sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

3. SUOMEN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET

3.1. Finavian ja Airpron halpalentoyhtiöitä koskeva strategia TMP:n lentoasemalla

- (15) Suomi esitti huomautustensa aluksi taustatietoja Finavian ja Airpron halpalentoyhtiöitä koskevasta strategiasta TMP:n lentoasemalla. Suomi selosti, että T2 rakennettiin vuonna 1979 väliaikaiseksi lentoasemarakennukseksi. Vuonna 1995 T2 muutettiin

⁷ EUVL C 312, 9.12.2005, s. 1.

rahdin käsittelyyn soveltuvaksi terminaaliksi. DHL käytti terminaalia vuoteen 2002 saakka, jolloin se päätti vuokrasopimuksen ja terminaali jäi tyhjilleen.

- (16) Suomi totesi, ettei Finavia onnistunut houkuttelemaan muita rahtiyhtiöitä Tampereen alueelle ja/tai vuokraamaan terminaalia, joten se päätti muuttaa terminaalin perusmaahuolintapalvelujen tarjoamiseen soveltuvaksi halpalentoyhtiöterminaaliksi. Kyseiseen ajankohtaan mennessä T2:n alkuperäiset rakentamiskustannukset oli jo kuoletettu, ja terminaalin kunnostaminen edellytti vain pieniä kunnostustöitä⁸. Seuraavassa taulukossa eritellään T2:n kunnostuskustannukset, jotka olivat yhteensä 760 612 euroa.

Kunnostustyöt	Investointikulut (euroa)
Suunnittelu	[...]
Jäljennökset, luvat, matkustus	[...]
Rakennustekniset työt	[...]
Lämmitys/putkistot/ilmastointi	[...]
Sähkötyöt	[...]
Matalajännitteiset laitteistot	[...]
Kuljettimet	[...]
Turvataarkastuslaitteet	[...]
Yhteensä	760 612

- (17) Edellä esitetyn laskelman perusteella Suomi totesi, että vaikka T2:een olisi löytynyt uusi vuokralainen, joka olisi käyttänyt terminaalia rahtitarkoitukseen, terminaalissa olisi silti pitänyt tehdä rakennusteknisiä kunnostustöitä yhteensä noin 100 000 euron edestä. Lisäksi kuljettimia olisi voitu käyttää myös Finavian muilla lentokentillä.
- (18) Suomi selitti, että Finavian pyrkimyksenä oli rakentaa uusi halpalentoyhtiöille tarkoitettu terminaali kaikkien sellaisten lentoyhtiöiden käyttöön, jotka olisivat valmiita hyväksymään palvelujen matalamman tason. Seuraavassa taulukossa vertaillaan TMP:n lentoaseman T1:n ja T2:n palvelujen ja tilojen tasoa:

	Terminaali 1 (T1)	Terminaali 2 (T2)
Liiketoimintamalli	Perinteinen malli: Eri ammattiryhmät ja eri yritykset vastaavat lähtöselvitystoiminnoista, turvatarkastuksista ja matkatavaroiden kuljetuksesta, lajittelusta, lastauksesta	Halpalentoyhtiömalli: Samat henkilöt vastaavat kaikista T1:n eri ammattiryhmien hoitamista tehtävistä, kuten lähtöselvityksestä, turvatarkastuksista ja matkatavaroiden lastauksesta ja

⁸ Kunnostustöihin kuuluivat lähtöselvitysaulan, toimistotilojen, WC-tilojen, lähtevien ja saapuvien matkustajien tilojen, henkilökohtaisiin turvatarkastuksiin ja matkatavaroille tarkoitettujen tilojen ja kahvilan/ravintolan rakentaminen, sähköisten järjestelmien, putkistojen ja lämmitys- ja ilmastointijärjestelmien kunnostaminen sekä terminaalin ulkopuolisen jalankulkijoiden ja moottorikulkuneuvojen infrastruktuurin muokkaaminen.

	ja purkamisesta.	purkamisesta. Toiminnot sijoittuvat rajatulle alueelle, jolloin tarvitaan vain vähän henkilökuntaa ja matkustajavirtojen käsittely nopeutuu.
Maahuolinnan kapasiteetti	Yhtäaikaisesti 3–5 lentoonlähtöä tai laskeutumista (konetyypistä riippuen).	Yksi lähtevä lento tunnissa.
Tilat	Tilat mahdollistavat tasokkaan palvelun ja kattavat muun muassa kehittyneen matkatavaroiden kuljetusjärjestelmän, viihtyisät odotustilat palveluineen ja useiden eri maahuolintapalvelutuottajien tarpeet.	Perustasoiset tilat, jotka vastaavat lähinnä varastotilojen vaatimuksia (esim. betonilattia). Vain muutama ikkuna.

- (19) Lisäksi Suomi ilmoitti, että koska T2 voi tarjota maahuolintapalveluja vain yhdelle lähtevälle lennolle tunnissa, se soveltuu vain suoria lentoyhteyksiä (point-to-point) tarjoaville ja suuria lentokoneita käyttäville lentoyhtiöille. Jotta terminaalin pitjä voisi optimoida henkilöstönsä käytön, sen olisi voitava tehdä pidempiaikaisia sopimuksia lentoyhtiöiden kanssa sekä pystyttävä sopimaan aikatauluista, koska esimerkiksi lentoja ei voi aina suorittaa lentoyhtiöiden pyytämänä ajankohtana, kuten T1:ssä. Suomen mukaan henkilöstökulujen optimointi ja tarjottu palvelutaso tuovat noin [...] kustannussäästöt T1:n kustannuksiin verrattuna.
- (20) Suomi totesi, että ennen T2:n kunnostustöiden aloittamista ja halpalentoyhtiöitä koskevan strategian käyttöönottoa aiheesta keskusteltiin useaan otteeseen Finavian hallituksen kokouksissa. Aiheesta laadittiin myös liiketoimintasuunnitelma. Seuraavassa taulukossa esitetään tiivistetysti T2:n kunnostusta ja halpalentoyhtiöitä koskevan strategian toteuttamista koskeva liiketoimintasuunnitelma (pahimman mahdollisen tilanteen skenaario): [...]
- (21) Suomi ilmoitti, että etukäteen laadittu liiketoimintasuunnitelma perustui varovaisiin arvioihin, minkä vuoksi tarkastelujakson viimeisten vuosien liikevaihto aliarvioitiin ja odotetut kustannukset yliarvioitiin. Lisäksi Suomi osoitti, että muiden skenaarioiden mukaan halpalentoyhtiöitä koskevan strategian voitaisiin odottaa olevan vieläkin tuottavampi. Terminaali 2:ta käyttävien lentoyhtiöiden suorittamien kokonaismaksujen määrä vaihteli skenaarion mukaan [...] välillä ilma-aluksen kääntöä kohti. Suomi katsoi, että koska päätöksen halpalentoyhtiöitä koskevan strategian puolesta teki Finavian hallitus laskelmien ja tutkimusten perusteella, päätöksen ei voida katsoa johtuvan Suomen valtiosta. Suomi jatkoi, etteivät toimenpiteet johtuneet viranomaisten vaatimuksista tai määräyksistä eivätkä viranomaiset osallistuneet toimenpiteiden hyväksymiseen.
- (22) Suomi totesi, että Finavia ja Airpro toimivat liiketoimintaa koskevia periaatteita noudattaen ja rahoittavat toimintansa asiakkailtaan perimillään palvelumaksuilla sekä asiakkaista ja muista liiketoiminnoista saamallaan tuloilla. Suomi totesi erityisesti, ettei Finavia tai Airpro saanut rahoitusta valtion talousarviosta vaan että ne toimivat voittoa tuottaen. Lisäksi ne jakavat vuosittain osan voitoistaan valtiolle niille asetettujen tuottovaatimusten mukaisesti.
- (23) Suomi ilmoitti, että liikenne- ja viestintäministeriö vastaa Finavian suoritustavoitteiden asettamisesta. Kyseiset suoritustavoitteet kuitenkin koskevat koko

konsernia, ja Finavia tekee yksittäiset liiketoimintapäätökset oman harkintansa mukaan. Muutaman viime vuoden aikana (2003–2005) Finavian tuottovaatimus oli noin 4 prosenttia sijoitetusta pääomasta. Seuraavassa taulukossa kuvataan Finavian tulosta:

Finavian avainluvut (miljoonaa euroa; todelliset luvut)			
Vuosi	2003	2004	2005
Liikevaihto	219	234	243
Voitto	17	15	22
Valtiolle maksettu osinko	6	5	10

- (24) Suomi totesi, ettei Finavia laadi lentoasemakohtaisia tilinpäätöksiä, koska kaikki sen lentoasemat ovat saman oikeushenkilön osia. Vuodesta 2000 lähtien Finavia on kuitenkin kerännyt (todellisiin tietoihin perustuvia) lentoasemakohtaisia tietoja sisäisistä laskelmistaan. Kerätyt tiedot perustuvat lentokenttien käyttöasteen kehittymiseen ja siihen liittyviin tuottoihin sekä lentokentillä käytettävien resurssien, kuten henkilöstön, sopimuspalvelujen ja kiinteän omaisuuden poistojen, kustannuksiin. Seuraavassa taulukossa kuvataan Finavian kokonaistulos TMP:n lentoasemalla (Airpron palvelut pois lukien): [...]
- (25) Finavian TMP:n lentoaseman taloudellinen tulos sisältää kaupallisten toimien lisäksi yleisen järjestyksen ylläpidon piiriin kuuluvia toimenpiteitä, kuten lennonjohtotoimet ja TMP:n lentoaseman kiitoradan käyttö sotilaallisiin tarkoituksiin. Suomi selosti, että TMP:n lentoaseman kiitoradan on oltava käytettävissä sotilaallisiin tarkoituksiin milloin tahansa. Lentoaseman kiitorataa käytetään myös todellisuudessa sotilaallisiin tarkoituksiin (vähintään 30 prosenttia todellisista ilma-alustapahtumista vuodessa). Lennonjohdon kustannukset ovat noin [...] . Edellä mainituissa luvuissa otetaan huomioon myös Airpron Finavialle maksama vuokra T2:n käytöstä sekä laskeutumismaksut ja T2:ta käyttävien lentoyhtiöiden suorittamat lentokenttämaksut muista tarjotuista palveluista.
- (26) Airpron osalta Suomi tarkensi, että Airpro on oikeudellisesti Finaviasta täysin erillinen osakeyhtiö. Seuraavassa taulukossa kuvataan Airpron toiminnan todellinen taloudellinen tulos TMP:n lentoasemalla: [...]
- (27) Airpron TMP:n lentoaseman taloudellinen tulos sisältää seuraavat kustannukset: TMP:n lentoaseman T2:n vuokra, omat henkilöstö- ja laitekulut ja Finavian tarjoamien palvelujen kustannukset. Lisäksi tilinpäätös sisältää tuloja, kuten Ryanairin suorittama kokonaismaksu, pysäköintituloja ja muita kaupallisesta toiminnasta saatavia tuloja.
- (28) Näin ollen Suomi katsoi, että Finavia ja Airpro ovat toimineet markkinataloussijoittajana tehdessään päätöksen toteuttaa halpalentoyhtiöitä koskeva strategia ja kunnostaa rahtiterminaali halpalentoyhtiöiden käyttöön tarkoitetuksi matkustajaterminaaliksi.
- (29) Lisäksi Suomi totesi, että vaikka T2:n kunnostukseen myönnetyn rahoituksen katsottaisiin olevan valtiontukea, tuki soveltuisi yhteismarkkinoille SEUT-sopimuksen

107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla, sillä vuoden 2005 ilmailun suuntaviivoja on noudatettu.

- (30) Suomi lisäsi, että toimenpiteiden voidaan katsoa täyttävän yleisen edun mukaiset tavoitteet, millä tarkoitetaan sen mukaan yleisen edun mukaisen lentokenttätoiminnan lisäksi alueen liikenneyhteyksien lisäämistä asukkaiden ja yhteisön tarpeisiin vastaten. Suomi katsoo näin ollen, että T2:n muutokset ovat oikeasuhteisia käyttötarkoituksiinsa ja saavutettuihin tuloksiin nähden.
- (31) Lisäksi Suomi totesi, että lentokenttien toimintaan liittyy erityisiä ominaispiirteitä, jotka on otettava huomioon. Esimerkiksi TMP:n lentoasema soveltuu ruuhkaisempien lentoasemien liikkuvuuden parantamiseen unionin tavoitteen mukaisesti. Suomen mukaan TMP:n lentoaseman toiminta edistää osaltaan tasapainoista aluekehitystä Suomen kaltaisessa harvaan asutussa maassa. Tältä osin Suomi totesi, että on erityisen tärkeää turvata liikenneyhteydet Suomen syrjäisemmiltä alueilta Eurooppaan, sillä muut liikennemuodot eivät ole kannattavia vaihtoehtoja. Suomi katsoi, että terminaalin rakennuskustannukset ovat olleet oikeasuhteisia tarkoitukseen ja tarpeeseen nähden. Suomen mukaan liiketoimintasuunnitelmien ja todellisten lukujen perusteella asianomaisen infrastruktuurin käyttöä koskevat keskipitkän aikavälin näkymät ovat riittävät. Suomi totesi, että T2 on tasapuolisesti ja syrjimättömästi avoinna kaikille lentoyhtiöille. Toistaiseksi Ryanairin lisäksi muut lentoyhtiöt eivät kuitenkaan ole osoittaneet kiinnostusta sen käyttöön.
- (32) Suomen mukaan asianomainen infrastruktuuri ei vaikuta sisämarkkinoilla käytävään kauppaan unionin edun vastaisesti. Suomi totesi, että TMP:n lentoasema on kooltaan pieni, joten sitä koskevien toimenpiteiden vaikutus unionissa ei ole merkittävä. Lisäksi Suomi totesi, että toimenpiteiden hyödyt alueelle ovat merkittävämpiä kuin niiden mahdolliset kielteiset vaikutukset unionin tasolla.

3.2. Finavian ja Airpron välinen TMP:n lentoaseman T2:ta koskeva vuokrasopimus

- (33) Suomi ilmoitti, että Finavia teki 23 päivänä helmikuuta 2003 Airpron kanssa T2:n käyttöä koskevan vuokrasopimuksen 1 päivästä huhtikuuta 2003 alkaen 31 päivään maaliskuuta 2013 saakka, jäljempänä 'vuokrasopimus'. Suomi totesi, että vaikka Finavia alun perin katsoi kunnostuksesta aiheutuneet kustannukset, Airpro korvaa kyseiset kustannukset Finavialle osana vuokrahintaa. Suomi myös toimitti jäljennöksen vuokrasopimuksesta.
- (34) Vuokrasopimuksen mukaan Airpro maksaa tilojen käytöstä [...] kuukausivuokraa sekä [...] arvonlisäveroa. Arvonlisäverollinen vuokra on siis yhteensä [...] kuukaudessa. Sopimuksessa määrätään, että perusvuokran lisäksi vuokra kattaa myös rahtiterminaalin muuttamisesta halpalentoyhtiöterminaaliksi syntyneet kustannukset ja niihin liittyvät korot.
- (35) Suomi tarkensi, että vuokrasopimuksen tekohetkellä T2:n muutostyöt olivat yhä kesken ja terminaalin kunnostuskustannukset täytyi arvioida vuokran määrittämistä varten. Kustannusten arvioitiin nousevan 700 000 euroon, minkä vaikutus kuukausivuokran määrään arvioitiin olevan noin [...]. Suomi jatkoi, että arvioitujen kunnostuskustannusten lisäksi Finavia arvioi, että lisätöistä ja T2:n toiminnan aloittamisen jälkeen toteuttavista järjestelyistä aiheutuvat kustannukset olisivat noin [...], joiden vaikutus kuukausivuokraan olisi [...]. Edellä kuvailtujen laskelmien

mukaisesti Airpro korvaa Finavialle T2:n kunnostuksesta aiheutuneita kustannuksia kuukausivuokran yhteydessä yhteensä [...] kuukaudessa.

- (36) Suomen näkemyksen mukaan Airpron maksama kuukausivuokra on markkinahintojen mukainen. Suomi lisäsi, että Airpron maksama vuokra on todellisuudessa korkeampi kuin edellisen vuokralaisen DHL:n maksama vuokra. DHL maksoi tilojen käytöstä vuokraa [...] Suomen markkaa kuukaudessa (alv pois lukien), mikä vastaa noin [...] euroa⁹. Arvonlisäveron osuus oli [...] Suomen markkaa, jolloin arvonlisäverollinen kuukausivuokra oli yhteensä [...] markkaa, mikä vastaa noin [...].
- (37) Suomi huomautti, että jos halpalentoyhtiöitä koskevaa strategiaa ei olisi toteutettu eikä rahtiterminaalia muutettu halpalentoyhtiöterminaaliksi, T2 olisi voinut jäädä tyhjäksi, mikä olisi rasittanut TMP:n lentoaseman taloutta.

3.3. Airpron toteuttama halpalentoyhtiöitä koskeva strategia ja Airpron ja Ryanairin 3 päivänä huhtikuuta 2003 tekemä sopimus

- (38) Airpron toteuttaman halpalentoyhtiöitä koskevan strategian osalta Suomi selitti, että keskusteluja lentoyhtiöiden kanssa käytiin jo aiemmin. Suomi totesi, että esimerkiksi Ryanairin kanssa käytiin keskusteluja jo muutamia vuosia ennen kuin päätös halpalentoyhtiöitä koskevan strategian toteuttamisesta TMP:n lentoasemalla tehtiin.
- (39) Suomen mukaan Airpron useille eri lentoyhtiöille lähettämä kirje, jossa pyydettiin yhtiöitä harkitsemaan toiminnan aloittamista halpalentoyhtiöille tarkoitetussa terminaalissa, oli vain yksi osa T2:n markkinointistrategiaa. Suomi kertoi, että TMP:n lentoaseman T2:ta markkinoitiin aktiivisesti toimialan Routes-messuilla¹⁰ useina vuosina vuodesta 2002 lähtien. Oletuksena oli, että Ryanairin lisäksi myös muut lentoyhtiöt olisivat kiinnostuneita aloittamaan toiminnan kyseisessä terminaalissa.
- (40) Suomi myös toimitti jäljennöksen markkinointikirjeestä. Kirjeessä ilmoitettiin T2:ssa sovellettavat maksut, kuten maahuolinnasta ja terminaalin käytöstä perittävät maksut, jotka määräytyivät ilma-aluksen tyyppin mukaan. Terminaali 2:een sovellettavien maksujen lisäksi lentoyhtiöiltä perittäisiin tavanomaiset laskeutumis-, lennonvarmistuspalvelu- ja turvapalvelumaksut.
- (41) Suomi toimitti jäljennöksen Airpron ja Ryanairin välillä 3 päivänä huhtikuuta 2003 [...] tehdystä sopimuksesta, jäljempänä 'sopimus'. Sopimuksessa määritetään liikennöintiä ja maksuja koskevat ehdot, joiden mukaisesti Ryanair aloittaa kaupallisen lentotoiminnan ja harjoittaa sitä TMP:n lentoaseman T2:ssa. Sopimus tuli voimaan sopimuksen allekirjoittamispäivää seuraavana päivänä (eli 4 päivänä huhtikuuta 2003), ja sen on määrä päättyä [...].
- (42) Ryanair maksaa 4 päivästä huhtikuuta 2003 lähtien TMP:n lentoaseman tarjoamista palveluista kutakin ilma-aluksen kääntöä (lähtöä ja saapumista) kohti kertamaksun eli niin sanotun kokonaismaksun jokaisesta tyyppin B737-800 ilma-aluksesta tai tyyppin

⁹ Euron vaihtokurssina on käytetty 31 päivänä joulukuuta 1998 päätettyä kurssia 5,94573 Suomen markkaa.

¹⁰ Routes-messut ovat vuosittain järjestettävät lentoyhtiöille ja lentoasemille suunnatut lentoreittien myyntimessut.

B-737 muunnoksesta, jonka suurin lentoonlähtöpaino¹¹ on 67 000 kg. Maksu kattaa laskeutumis- ja lentoonlähtömaksut, valaistusmaksut, melu- ja yöajan maksut, lennonvarmistuspalvelumaksut, asemataso- ja matkustajapalvelumaksut (mukaan lukien turvatoimiin ja turvallisuuteen liittyvät maksut) sekä matkustajamaksut.

- (43) Kuten jäljempänä olevissa taulukoissa esitetään, kokonaismaksun määrä riippuu Ryanairin päivittäisen liikennöinnin tiheydestä sekä sopimusvuodesta: [...]
- (44) Ryanair sitoutui sopimuksessa aloittamaan toimintansa TMP:n lentoasemalla [...] ilma-aluksen käänöllä päivässä. Lisäksi Ryanair sitoutui ilmoittamaan [...] aiemmin, jos se vähentää päivittäisten kääntöjen lukumäärää lentoasemalla.
- (45) [...]
- (46) Sopimuksen mukaan Ryanair arvioi tuovansa noin [...] lähtevää matkustajaa TMP:n lentoasemalle ensimmäisten 12 kuukauden aikana ja noin [...] lähtevää matkustajaa seuraavien 12 kuukauden aikana.
- (47) Sopimuksen mukaan TMP:n lentoaseman T2:n suurin kapasiteetti on yksi ilma-aluksen kääntö tunnissa kello 7–24 välillä. Ryanair ja Airpro sopivat lentojen aikatauluista etukäteen.
- (48) Airpro ylläpitää asiakaspalvelutiskiä keskeisellä paikalla lentoaseman pääterminaalissa (eli T1:ssä) ja tarjoaa varausmahdollisuuksia Ryanairin matkustajille. Sopimuksen mukaan Ryanair maksaa Airprolle [...] myyntipalkkion kaikista Airpron myymistä Ryanairin lennoista (verot, maksut ja muut veloitukset pois lukien), jotka maksetaan maksukortilla/luottokortilla.
- (49) Sopimuksessa myös ennakoitiin järjestelyjä, jotka koskevat TMP:n lentoaseman kiitoradan huoltotöitä kesällä 2003, jolloin lentoasema suljetaan liikenteeltä. Kyseisenä ajankohtana TMP:n lentoaseman liikenne ohjataan Porin lentoasemalle, jonne Airpro järjestää linja-autokuljetuksen Ryanairin matkustajille.
- (50) Suomen mukaan Airpron ja Ryanairin välinen sopimus perustuu kaupallisiin ehtoihin eikä sisällä valtiontukea. Suomi totesi, että muilla lentoyhtiöillä on ollut mahdollisuus sopia vastaavat sopimusehdot Airpron kanssa kuin Ryanairin tapauksessa. Suomi myös selitti, että esimerkiksi vuoden 2004 toimialamessuille laaditussa markkinointiesitteessä ”The Case for Tampere-Pirkkala Airport” korostetaan, että T2 on avoinna kaikille toimijoille, sillä kyseisenä ajankohtana kyseisessä terminaalissa oli yhä vapaata kapasiteettia kahdelle muulle lentoyhtiölle.
- (51) Suomi katsoo, että Ryanairilta TMP:n lentoaseman osalta perityt maksut perustuvat kustannuksiin ja parantavat Airpron ja Finavian taloudellista tulosta TMP:n lentoaseman toiminnan osalta. Suomi totesi, että Airpro perii Ryanairilta maksuja palveluista, joita se itse tarjoaa, mutta myös Finavian tarjoamista palveluista. Suomen mukaan Airpro tilittää Finavialle Ryanairin toiminnasta lentoasemalla aiheutuvat

¹¹ Ilma-aluksen suurin lentoonlähtöpaino on rakenteellisista tai muista rajoituksista johtuva suurin paino, jolla ilma-aluksen lentäjä on sallittua yrittää lentoonlähtöä. Toisin sanoen se on suurin paino, jolla ilma-aluksen on osoitettu täyttävän kaikki lentokelpoisuusmääräykset.

maksut Finavian julkaiseman Suomen ilmailukäsikirjan¹² mukaisesti. Perittäviä maksuja koskevat mahdolliset erot perustuvat asianomaisten palvelujen luonteeseen ja kattavuuteen.

- (52) Suomi ilmoitti, että kaikki TMP:n lentoasemaa käyttävät lentoyhtiöt maksavat samat maksut samantasoisista palveluista. Esimerkiksi T2:ssa tarjotuista palveluista perittävä matkustajamaksu vaihtelee terminaalissa tarjottavien palvelujen tason mukaan. Suomi selitti, ettei Finavia tai Airpro voi vaikuttaa Ryanairin lentolippuihin merkityn niin sanotun matkustajapalvelumaksun perimiseen, sillä se on maksu, jonka Ryanair perii matkustajiltaan. Suomi totesi, että toisin kuin Blue1 väittää, Ryanairia ei ole vapautettu matkustajamaksusta. Suomen mukaan se, että Airpron toiminta T2:n osalta on tuottavaa, osoittaa, että Ryanairilta peritään maksuja Airpron tarjoamista palveluista.
- (53) Finavia perii Ryanairilta TMP:n lentoasemalla Airpron kautta seuraavat maksut, jotka ovat yhteensä [...]:
- laskeutumismaksu¹³: [...]
 - lennonvarmistuspalvelumaksu: [...].
- (54) Lennonvarmistuspalvelumaksusta Suomi totesi, että maksu määräytyy ilma-aluksen painon, lennon pituuden ja käytettyjen palvelujen sisällön perusteella. Lisäksi Suomi selitti, että Finavian tuloihin sisältyy myös vuotuinen lentoreittimaksu¹⁴, joka vuonna 2006 oli yhteensä [...] ja joka kasvaa Ryanairin lisätessä lentojensa määrää.
- (55) Suomi ilmoitti, että vuonna 2005 Ryanairin toiminnasta TMP:n lentoasemalla saatu tuotto oli yhteensä [...]. Lopuksi Suomi totesi, että sopimuksen mukaan Ryanair on sitoutunut kasvattamaan liikenteen määrää ja saavuttamaan sopimukseen kirjatut matkustajamäärätavoitteet.

4. KOLMANSIEN OSAPUOLTEN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET

- (56) Komissio sai huomautuksia neljältä asianomaiselta osapuolelta.

4.1. Ryanair

- (57) Ryanair aloitti 16 päivänä marraskuuta 2007 päivätyt huomautuksensa toteamalla, että sen näkemyksen mukaan virallisen tutkintamenettelyn aloittaminen on epäoikeudenmukaista ja tarpeetonta. Se myös lisäsi olevansa pahoillaan siitä, ettei komissio antanut Ryanairille mahdollisuutta osallistua alustavaan tutkintaan.
- (58) Tapauksen sisällöstä Ryanairin näkemys oli, että komission olisi pitänyt perustella kantansa tavanomaisten kaupallisten järjestelyjen pohjalta ja että siten komission olisi pitänyt tehdä päätös, jonka mukaan sopimus noudattaa markkinataloussijoittajaperiaatetta eikä siis sisällä valtiontukea. Ryanair katsoi, että

¹² Suomen mukaan Suomen ilmailukäsikirja laaditaan kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 15 ja ilmailutiedotuspalvelua käsittelevän käsikirjan (ICAO Doc 8126) mukaisesti. Suomen ilmailukäsikirjan yleisessä osassa käsitellään myös Finavian perimiä lentoliikennemaksuja.

¹³ Sillä edellytyksellä, että ilma-aluksen suurin lentoonlähätöpaino on 69 900 kg.

¹⁴ Kyseisen maksun perii Eurocontrol, joka tilittää sen Finavialle.

koska sekä Finavia että Airpro hyötyvät Ryanairin toiminnasta TMP:n lentoasemalla, molemmat ovat toimineet markkinataloussijoittajan tapaan, eikä T2:n rahoitukseen siten sisälly tukea.

- (59) TMP:n lentoaseman halpalentoyhtiöterminaalien kehittämisestä Ryanair totesi, että unionin lentoasemilla on jatkuvasti käynnissä kehityshankkeita, joiden avulla lentoasemat pyrkivät tarjoamaan eritasoisia palveluja vastatakseen halpalentoyhtiöiden ja matkustajien tarpeisiin. Ryanair selosti, että lentoasemat perivät eri maksuja lentoyhtiöiltä tarjoamiensa palvelujen tason mukaan. Ryanair totesi, että TMP:n lentoasema oli yksi ensimmäisistä lentoasemista, joka ryhtyi tarjoamaan samalla lentoasemalla eritasoisia palveluja. Ryanair vahvisti, että lentokentän pitäjä Finavia teki T2:n kehittämistä koskevan päätöksen järkevän liiketoimintasuunnitelman perusteella, joka toteutettiin nopealla tahdilla ja johti Finavian liikevaihdon kasvuun. Ryanair näin ollen katsoi, että halpalentoyhtiöille tarkoitettujen terminaalien kehittäminen ei sisällä valtiontukea Finavian TMP:n lentoasemaa koskevan toiminnan hyväksi.
- (60) Terminaali 2:n hallinnoinnista Ryanair totesi ensiksi, että terminaalien välinen kilpailu parantaa lentoaseman tehokkuutta ja vähentää kustannuksia. Ryanairin näkemyksen mukaan T2:n tehokkuutta koskevat korkeammat standardit parantavat T1:n toiminnan tehokkuutta kaikkien lentoasemaa käyttävien lentoyhtiöiden eduksi. Ryanair jatkoi, että sen tietojen mukaan Airpro vuokraa terminaalia kaupallisten ehtojen mukaisesti. Lisäksi Ryanair totesi, että Finavia myös hyötyy lentoaseman liikenteen määrän kasvusta ja että sen liikevaihto kasvaa lisääntyneiden laskeutumis- ja lennonjohtomaksujen ansiosta. Edellä kuvailun perusteella Ryanair katsoi, että Finavian ja Airpron väliset kaupalliset sopimukset eivät sisällä valtiontukea T2:n hallinnoinnin osalta.
- (61) Ryanairin ja Airpron välisen sopimuksen osalta Ryanair totesi ensin, että sen liiketoimintamalli perustuu tehokkuuden parantamiseen, mikä näkyy matkustajille lentojen alhaisempina hintoina. Ryanair ilmoitti, että sen suorittama kokonaismaksu TMP:n lentoasemalla sisältää kaikki maksut, joita kyseisellä lentoasemalla sovelletaan lentoyhtiöihin. Ryanair jatkoi, että T2:n käytöstä perittäviä erilaisia maksuja voidaan perustella tarjottujen palvelujen erilaisella tasolla. Lentojen tiheyden lisääntymiseen liittyvistä lentokenttämaksualennuksista Ryanair totesi sen olevan tavanomaista kaupallista toimintaa kaikilla toimialoilla. Ryanair totesi myös, että useimpia sen ja Airpron välisen T2:ta koskevan sopimuksen ehtoja voidaan soveltaa kaikkiin lentoyhtiöihin, jotka haluavat käyttää T2:ta. Ryanair katsoi näin ollen, ettei sen sopimus Airpron kanssa ole valikoiva. Ryanair lisää, että sekä Finavia että Airpro hyötyvät siitä, että Ryanair käyttää TMP:n lentoasemaa.

4.2. SAS Group

- (62) SAS Group toimitti huomautuksensa 16 päivänä marraskuuta 2007 päivätyllä kirjeellä. SAS Group huomautti, että se keskittyy Finavian ja Airpron väliseen suhteeseen, T2:n muuttamisesta aiheutuneisiin kustannuksiin ja Ryanairin etuuskohteluun TMP:n lentoasemalla.
- (63) Finavian ja Airpron välisestä suhteesta SAS Group totesi, että TMP:n lentoaseman toimitusjohtaja oli Airpron hallituksen jäsen, kun Finavia teki päätöksen T2:n vuokraamisesta Airprolle. Lisäksi SAS Group totesi, että Finavian ja Airpron läheinen

suhde käy selvästi ilmi julkaisusta *Tampere-Pirkkala Airport Finland's Future-Ready Airport*.

- (64) SAS Group väitti, että Finavia ristiinrahoittaa T2:n toimintaa T1:stä saamallaan tuloilla. SAS Group katsoi erityisesti, ettei T2:ssa peritä matkustajamaksuja. Lisäksi Airpro hallinnoi T2:n ulkopuolella sijaitsevaa pysäköintialuetta ja pidättää siitä saadut tulot itsellään. SAS Group jatkoi, että T2:n vieressä sijaitsevan pysäköintialueen pysäköintimaksut ovat kaksi kertaa niin suuret kuin T1:n pysäköintialueella.
- (65) Terminaali 2:ssa tarjottavien palvelujen kustannuksista SAS Group totesi, ettei Suomi ole luovuttanut sille kyseisiä tietoja. SAS Group ei ole tietoinen siitä, onko T2 tai TMP:n lentoasema tuottava tai maksaako Airpro korvausta Finavian toimittamasta infrastruktuurista. SAS Group totesi, että Finavia on esimerkiksi hankkinut T2:n turvatarkastuslaitteet. Terminaali 2:n hintatasosta SAS Group totesi, että Suomi ja Airpro väittävät, että hintataso perustuu tarjottujen palvelujen tasoon. SAS Group totesi, että palvelujen taso perustuu yleensä lentoyhtiön ja maahuolintayhtiön väliseen maahuolintasopimukseen eikä käytettävissä oleviin tiloihin.
- (66) SAS Group totesi myös, että T2:ta koskevat järjestelyt TMP:n lentokentällä suosivat yhtä liiketoimintamallia ja ovat siten selvästi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan vastaisia.

4.3. Air France

- (67) Air France toimitti huomautuksensa 16 päivänä marraskuuta 2007 päivätyllä kirjeellä. Air France aloitti huomautuksensa kuvailemalla kaupallista tilannettaan Suomessa. Air France ei harjoita lentoliikennettä TMP:n lentokentällä. Sen sijaan se lentää viisi lentoa päivässä Pariisin Charles de Gaullen lentoaseman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman (joka sijaitsee noin 180 km:n päässä TMP:n lentoasemasta) välillä Finnairin kanssa sovitun yhteisten reittitunnusten käyttöä koskevan järjestelyn mukaisesti.
- (68) Lisäksi Air France ilmoitti tukevansa vuoden 2005 ilmailun suuntaviivoja sekä komission TMP:n lentoaseman rahoitusjärjestelyjä koskevaa alustavaa arviota. Air France erityisesti katsoi, että vapautus matkustajamaksujen suorittamisesta hyödyttää Ryanairia ja on selkeästi luonteeltaan syrjivä toimenpide. Näin ollen sen ei voida katsoa soveltuvan sisämarkkinoille.

4.4. Euroopan lentoyhtiöiden liitto

- (69) Euroopan lentoyhtiöiden liitto, jäljempänä 'AEA', toimitti huomautuksensa 16 päivänä marraskuuta 2007 päivätyllä kirjeellä. AEA:n huomautukset olivat täysin yhtenevät SAS Groupin ja Air Francen toimittamien huomautusten kanssa.

5. SUOMEN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET KOLMANSIEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSISTA

- (70) Neljän asianomaisen osapuolen huomautukset toimitettiin Suomelle.
- (71) Ryanairin huomautuksista Suomi totesi, että lentoyhtiön huomautukset koskivat sekä yleisesti ilmailualan markkinoiden kehittymistä Euroopassa että TMP:n lentoaseman

kehittymistä. Näiltä osin Suomi viittasi aiempiin, virallisen tutkintamenettelyn aloittamisen jälkeen toimittamiinsa huomautuksiin.

- (72) SAS Groupin huomautuksista Suomi totesi, että kyseinen kolmas osapuoli oli tuonut esiin uusia seikkoja, jotka on selvitettävä. Suomi totesi, että kuten aiemmin on selvennetty, Airpro on oikeudellisesti erillinen yhtiö eikä saa omistajaltaan Finavialta minkäänlaista tukea.
- (73) Suomi ilmoitti myös, ettei TMP:n lentoaseman toimitusjohtaja ollut Airpron hallituksen jäsen vuokrasopimuksen allekirjoittamishetkellä. Suomi lisäsi, että TMP:n lentoaseman toimitusjohtaja oli Airpron hallituksen jäsen ainoastaan toukokuusta 2003 huhtikuuhun 2007. TMP:n lentoasemaan ja sen halpalentoyhtiöitä koskevaan strategiaan liittyvästä markkinointijulkaisusta Suomi totesi, että tällaisten markkinointitoimien kohdalla ei voida ennalta arvioida asianomaisten yritysten välisiä oikeudellisia ja taloudellisia suhteita. Lisäksi Suomi selosti, että koska julkaisun tarkoituksena oli markkinoida TMP:n lentoaseman halpalentoyhtiöitä koskevaa strategiaa, TMP:n lentoaseman T1:ssä toimivaa SAS Groupia ei mainittu kyseisessä julkaisussa.
- (74) SAS Groupin esittämästä väitteestä, jonka mukaan TMP:n lentoaseman T1:n ja T2:n välillä tapahtuu ristiinrahoittamista, Suomi totesi toimittaneensa jo todisteet siitä, että Airpron toiminta TMP:n lentoasemalla on tuottavaa ja ettei Airpro saa tukea Finavialta.
- (75) T2:n kunnostukseen liittyvien infrastruktuurimuutosten osalta Suomi ilmoitti, että Airpron Finavialle maksama vuokra kattaa kyseiset kustannukset ja niihin liittyvät korot. Väitteestä, jonka mukaan Finavia on hankkinut T2:n turvatarkastuslaitteet, Suomi totesi, että kyseiset kustannukset on otettu huomioon vuokrahinnassa. T2:n vieressä sijaitseva pysäköintialue on vuokrattu Airprolle. Suomi katsoo, että Airpro voi vapaasti päättää, millaisia pysäköintimaksuja se perii, sillä edellytyksellä, että maksut määritetään läpinäkyvällä tavalla.
- (76) TMP:n lentoaseman T2:ssa perittävien maksujen erilaista hinnoittelua koskevien SAS:n väitteiden osalta Suomi viittaa menettelyn aloittamisesta toimittamiinsa huomautuksiin.

6. TUEN OLEMASSAOLO

- (77) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätään, että ”jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”.
- (78) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyt perusteet ovat kumulatiivisia. Jotta voidaan selvittää, onko kyseessä oleva toimenpide SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea, kaikkien seuraavien edellytysten on siis täyttyttävä. Rahoitustuen on:
- oltava valtion myöntämää taikka valtion varoista myönnettyä,
 - suosittava jotain yritystä tai tuotannonalaa,

- vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua ja
- vaikutettava jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

6.1. Rahoitusjärjestelyjen luokitteluun tueksi halpalentoyhtiöitä koskevan strategian toteuttamista TMP:n lentoasemalla koskevassa tapauksessa

- (79) Arvioidessaan, liittyykö TMP:n lentoaseman halpalentoyhtiöitä koskevan strategian rahoitusjärjestelyihin ja etenkin tyhjiällä olleen rahtiterminaalien kunnostamiseen halpalentoyhtiöterminaaliksi ja Airpron kanssa myöhemmin tehtyyn vuokrasopimukseen tukea, komission on tutkittava, olisiko markkinataloussijoittaja toteuttanut vastaavassa tilanteessa samoja tai vastaavia kaupallisia järjestelyjä kuin Finavia.¹⁵
- (80) Oikeuskäytännössä vakiintuneiden periaatteiden mukaisesti komission on verrattava Finavian toimintaa markkinataloussijoittajaan, jonka toimintaa voivat ohjata pitkän aikavälin kannattavuusnäkökulmat.¹⁶ Lisäksi asiassa Charleroi annetun tuomion¹⁷ mukaan asianomaisia toimenpiteitä arvioitaessa komission on otettava huomioon toimenpiteiden kaikki merkitykselliset seikat ja niiden asiayhteys. Toisin sanoen komission on tutkittava Finavian päätöstä kunnostaa TMP:n lentoaseman rahtiterminaalit ja Airpron suunnittelemaa halpalentoyhtiöitä koskevan strategian toteuttamista TMP:n lentoasemalla kokonaisvaltaisen lähestymistavan pohjalta ottaen huomioon asianomaisten toimenpiteiden kaikki seikat.
- (81) Yhteisöjen tuomioistuin totesi asiassa Stardust Marine annetussa tuomiossa, että ”[...] sen tutkimiseksi, vastasiko valtion toiminta markkinataloudessa järkevästi toimivan sijoittajan toimintaa, valtion toiminnan taloudellista järkevyyttä on arvioitava ottaen huomioon rahoitustukien myöntämishetkellä vallinneet olosuhteet, ja on siis syytä jättää tekemättä arviointeja, jotka perustuvat myöhemmin vallinneeseen tilanteeseen”¹⁸.
- (82) Voidakseen soveltaa markkinataloussijoittajaa koskevaa arviointiperustetta komission on tarkasteltava aikaa, jolloin Finavia teki päätöksen kunnostaa tyhjiällä olevan rahtiterminaalien ja sittemmin vuokrata sen Airprolle (eli vuoden 2003 alkua). Komission on myös perustettava arvionsa niihin tietoihin ja oletuksiin, jotka olivat toimijan käytössä hetkellä, jolloin halpalentoyhtiöitä koskevan strategian toteuttamiseen liittyvät rahoitusjärjestelypäätökset tehtiin.

¹⁵ Arvioinnin suorittaakseen komissio teki tutkimuksen suorittamista koskevan toimeksiannon Ecorysille, jäljempänä ’komission asiantuntija’. Komission asiantuntija analysoi liiketoimintasuunnitelmassa esitetyt Finavian ja Airpron halpalentoyhtiöitä koskevaan strategiaan liittyvät taloudelliset tiedot ja oletukset, Finavian ja Airpron välisen vuokrasopimuksen T2:n hallinnoinnista sekä sopimuksen.

¹⁶ Asia C-305/89, Italia v. komissio, tuomio 21.3.1991, Kok., s. I-1603, 20 kohta, jäljempänä ’asiassa Alfa Romeo annettu tuomio’; asia T-296/97, Alitalia v. komissio, tuomio 12.12.2000, Kok., s. II-3871, 84 kohta.

¹⁷ Asia T-196/04, Ryanair v. komissio, tuomio 17.12.2008, Kok., s. II-03643, 59 kohta, jäljempänä ’asiassa Charleroi annettu tuomio’.

¹⁸ Asia C-482/99, Ranska v. komissio, tuomio 16.5.2002, Kok., s. I-04397, 71 kohta, jäljempänä ’asiassa Stardust Marine annettu tuomio’.

- (83) Suomi väittää, että Finavia toimi järkevästi, ja on tukenut väitettään toimittamalla jäljennöksen Finavian ennen päätöksentekoa laatimasta liiketoimintasuunnitelmasta sekä Finavian ja Airpron todelliset taloudelliset tulokset TMP:n lentoasemalla.
- (84) Tältä osin komissio huomauttaa, että TMP:n lentoaseman rahtiterminaali oli jäänyt tyhjilleen DHL:n lakkautettua vuokrasopimuksensa. Finavia menetti vuokratuloja noin [...] joka kuukausi. Muutaman kuukauden kuluttua oli selvää, ettei Finavia saa houkutelua toista rahtiyhtiötä TMP:n lentoasemalle. Halpalentoyhtiöt eivät myöskään olleet valmiita käyttämään lentoaseman terminaali 1:tä, koska maahuolintapalveluiden kustannukset olivat suuremmat kuin kyseiset yhtiöt olisivat valmiita hyväksymään. Vuonna 2002 lentoliikennöintitoimialan näkymät ennustivat suurta, noin 30 prosentin vuosittaista kasvupotentiaalia halpalentoyhtiöiden, kuten Ryanairin, osalta.
- (85) Komissio huomauttaa lisäksi, että tyhjillään olleen rahtiterminaalin rakennuskustannukset oli jo täysin kuoletettu ja terminaalin kunnostuskustannukset halpalentoyhtiöiden käyttöön tarkoitetuksi matkustajaterminaaliksi olivat 760 612 euroa. Vaikka rahtiterminaalia ei olisi muutettu matkustajaterminaaliksi, Finavia olisi joutunut toteuttamaan tiettyjä kunnostustöitä yhteensä noin 100 000 euron edestä.
- (86) Finavian on lisäksi pidettävä TMP:n lentoaseman kiitorata käytettävissä sotilaallisiin tarkoituksiin milloin tahansa. Näin ollen liikenteen kasvu lentokentällä voisi johtaa varojen tehokkaampaan jakamiseen ja mahdollisten ylikapasiteettitilanteiden vähenemiseen. Samalla lentoasemaa käyttävien lentoyhtiöiden erilaistuminen voisi johtaa lentoaseman liiketoimintariskien pienentymiseen (esimerkiksi riskin, joka liittyy käyttämättömään kapasiteettiin yhden lentoyhtiön lopettaessa toimintansa) ja kiitoradan tehokkaampaan käyttöön.
- (87) Kyseinen tilanne on kuvailtu Finavian halpalentoyhtiötä koskevan strategian toteuttamiseen liittyvässä liiketoimintasuunnitelmassa. Kuten Finavian liiketoimintasuunnitelman pahimman mahdollisen tilanteen skenaariossa on osoitettu, investointihankkeella odotettiin olevan myönteisiä vaikutuksia: keskimääräisen voittomarginaalin¹⁹ odotettiin olevan noin [...] (ks. taulukko johdanto-osan 20 kappaleessa), ja se on komission käytettävissä olevien tietojen mukaan suunnilleen samaa luokkaa kuin unionin muiden lentoasemien voittomarginaalit.²⁰ Komissio toteaa lisäksi, että etukäteen laadittu liiketoimintasuunnitelma perustuu varovaisiin arvioihin, minkä vuoksi tarkastelujakson viimeisten vuosien liikevaihto aliarvioitiin ja odotetut kustannukset yliarvioitiin. Komissio huomauttaa lisäksi, ettei ennen päätöksentekoa laaditussa liiketoimintasuunnitelmassa oteta huomioon Finavian laskeutumismaksuista saamia tuottoja, koska kyseiset kustannukset on vähennetty odotetuista tuotoista. Myös kunnostuskustannukset ja asianmukainen korvaus investoidusta pääomasta on otettu täysin huomioon Airpron Finavialle maksamassa vuokrassa, joka myös on vähennetty odotetuista tuotoista.

¹⁹ Voittomarginaalissa (ns. myyntituotossa) verrataan nettovoittoa myyntiin (tuloihin). Luku osoittaa, saako yritys riittävästi myyntituottoa, koska sillä määritetään, paljonko voittoa syntyy yhden euron myyntitulosta; luku osoittaa tuottavuutta ja tehokkuutta.

²⁰ Ks. taulukko 6, valtioneuvoston päätös C 12/2008 – Slovakia – Bratislavan lentoaseman ja Ryanairin välinen sopimus 27 päivänä tammikuuta 2010 annettu komission päätös, EUVL L 27, 1.2.2011, s. 24.

- (88) Arvioidakseen Finavian ja Airpron halpalentoyhtiöitä koskevaa strategiaa kokonaisvaltaisen lähestymistavan pohjalta komission asiantuntija kokosi ennen päätöksen tekoa laaditussa liiketoimintasuunnitelmassa esitetyt liikevaihto- ja kustannuslaskelmat (perustilanteen skenaario). Erityisesti yhtiöiden väliset maksut otettiin huomioon tuloina (kuten Airpron Finavialle T2:n käytöstä maksama vuokra, laskeutumismaksut ja lennonvarmistuspalvelumaksut). Seuraavassa taulukossa esitetään yhteenveto halpalentoyhtiöitä koskevan strategian toteuttamiseen TMP:n lentoasemalla liittyvistä liikevaihto- ja kustannuslaskelmista edellä kuvaillun mukaisesti sekä strategian toteuttamisen vaikutuksista käyttökatteeseen konsolidoidun tilinpäätöksen tasolla (toisin sanoen Finavian ja Airpron osalta) kymmenen vuoden aikana: [...]
- (89) Komissio toteaa, että ennen päätöksentekoa laaditun liiketoimintasuunnitelman ja positiivisen nettonykyarvon²¹ perusteella Finavian päätös toteuttaa halpalentoyhtiöitä koskeva strategia TMP:n lentoasemalla vastaa markkinataloussijoittajan toimintaa. Halpalentoyhtiöitä koskevan strategian positiivinen nettonykyarvo kasvattaa Finavian oman pääoman arvoa. Lisäksi komissio katsoo, että ennen päätöksentekoa laaditussa liiketoimintasuunnitelmassa esitetyt oletukset ja halpalentoyhtiöitä koskevan strategian odotettuja tuloksia tukee Airpron TMP:n lentoaseman toiminnan todellinen positiivinen tulos (ks. etenkin taulukko johdanto-osan 26 kappaleessa). Lisäksi TMP:n lentoaseman yhdistetty todellinen taloudellinen tulos (jossa otetaan huomioon sekä Airpron että Finavian TMP:n lentoaseman toiminnan taloudelliset tulokset; ks. taulukot johdanto-osan 24 ja 26 kappaleessa) osoittaa, että halpalentoyhtiöterminaalien ansiosta koko lentoaseman toiminta muuttui tuottavaksi.
- (90) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että Finavian päätös toteuttaa halpalentoyhtiöitä koskeva strategia TMP:n lentoasemalla ja siihen liittyvät rahoitusjärjestelyt vastaavat markkinataloussijoittajan toimintaa eikä toimenpiteisiin näin ollen liity sellaista taloudellista etua, joka olisi tavanomaisten markkinaolosuhteiden vastaista.
- (91) Koska yksi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyistä kumulatiivisista perusteista ei täyty, komissio katsoo, ettei Finavian päätökseen toteuttaa halpalentoyhtiöitä koskeva strategia TMP:n lentoasemalla ja siihen liittyviin rahoitusjärjestelyihin liity SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.
- (92) Finavian mahdollisesta Airpron ristiinrahoittamisesta (kuten menetetyt vuokratulot tai korvaukset toiminnan tappioista) komissio toteaa, että koska kaikki TMP:n lentoaseman halpalentoyhtiöitä koskevaan strategiaan liittyvät rahoitusjärjestelyt perustuvat ennen päätöksentekoa laadittuun liiketoimintasuunnitelmaan markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisesti, Airpro maksaa markkinahintaista vuokraa T2:n käytöstä, Airpron toiminnan kustannukset TMP:n lentoasemalla katetaan täysimääräisesti T2:ta käyttäviltä lentoyhtiöiltä (eli Ryanairilta) perittävillä maksuilla

²¹ Nettonykyarvo ilmaisee sen, ylittävätkö tietystä hankkeesta saadut tuotot pääoman (vaihtoehto-)kustannukset. Hankkeen katsotaan olevan taloudellisesti kannattava sijoitus, jos sillä on positiivinen nettonykyarvo. Investoinnit, joiden tuotot ovat pienemmät kuin pääoman (vaihtoehto-)kustannukset, eivät ole taloudellisesti kannattavia. Pääoman (vaihtoehto-)kustannukset näkyvät diskonttokorossa.

ja Finavian toiminta TMP:n lentoasemalla on tuottavaa vain T2:n toiminnan ansiosta, Finavian ei voida katsoa ristiinrahoittavan Airprota.

6.2. Airpron ja Ryanairin välisen sopimuksen luokitteluun tueksi

- (93) Suomi totesi Airpron ja Ryanairin välisestä sopimuksesta, että Airpro toimi samalla tavalla kuin markkinataloussijoittaja olisi toiminut vastaavassa tilanteessa. Mikäli näin on, Ryanairia ei ole suosittu sopimuksella, eikä asiaan liity valtiontukea.
- (94) Arvioidessaan, tehtiinkö sopimus tavanomaisissa markkinaolosuhteissa, komission on tutkittava, olisiko markkinatalouden tavanomaisissa olosuhteissa toimiva lentoasema, jonka toimintaa ohjaavat pitkän aikavälin kannattavuusnäkökulmat, suostunut vastaavassa tilanteessa samoihin tai vastaaviin kaupallisiin järjestelyihin kuin Airpro.²² Lisäksi komission on tutkittava sopimuksen odotetut vaikutukset Airpron ja Finavian toimintaan TMP:n lentoasemalla kokonaisvaltaisen lähestymistavan pohjalta ottaen huomioon asianomaisten toimenpiteiden kaikki seikat.²³
- (95) Voidakseen soveltaa markkinataloussijoittajaa koskevaa arviointiperustetta komission on tarkasteltava aikaa, jolloin sopimus allekirjoitettiin. Komission on myös perustettava arvionsa niihin tietoihin ja oletuksiin, jotka olivat toimijan käytössä sopimuksen allekirjoitushetkellä. Airpro allekirjoitti sopimuksen Ryanairin kanssa 3 päivänä huhtikuuta 2003 [...].
- (96) Sopimuksen mukaan Ryanair sitoutui aloittamaan liikennöinnin TMP:n lentoasemalla [...] ilma-aluksen käänöllä päivässä. Tämän perusteella Ryanair arvioi tuovansa noin [...] lähtevää matkustajaa TMP:n lentoasemalle ensimmäisen 12 kuukauden aikana ja noin [...] lähtevää matkustajaa seuraavan 12 kuukauden aikana. Sopimuksessa määrätään ilma-aluksen käänntöä kohti perittävistä maksuista, jotka määräytyvät päivittäisten lentojen määrän perusteella (ks. erityisesti taulukot johdanto-osan 43 kappaleessa). Keskimääräinen hinta ilma-aluksen käänntöä kohti on [...] (laskettu kolmen päivittäisen lennon perusteella). Seuraavassa taulukossa verrataan TMP:n lentoaseman T1:tä käyttäviltä lentoyhtiöiltä perittäviä maksuja Ryanairin maksamiin keskimääräisiin maksuihin:

Palvelumaksu	Terminaali 1:ssä (T1) sovellettavat lentokenttämaksut (euroa)	Ryanairin (keskimäärin) maksamat lentokenttämaksut terminaali 2:ssa (T2)
Laskeutumismaksu	442	442
Lennonvarmistuspalvelumaksu	92	92
Turvatoimia koskeva maksu	410	410
Terminaalipalvelut (matkustajapalvelut) ja maahuolinta	[...]	[...]
Kokonaishinta käänntöä kohti	[...]	[...]

²² Asiassa Alfa Romeo annettu tuomio, 20 kohta; asiassa Alitalia v. komissio annettu tuomio, 84 kohta.

²³ Asiassa Charleroi annettu tuomio, 59 kohta.

- (97) Komissio huomauttaa, että Ryanairilta peritään samat laskeutumis- ja lennonvarmistuspalvelumaksut ja turvatoimia koskevat maksut kuin T1:tä käyttäviltä lentoyhtiöiltä. Suomen toimittamien tietojen mukaan Ryanairia ei ole vapautettu matkustajamaksun suorittamisesta. Ainoa ero Ryanairilta perityissä maksuissa liittyy terminaali palveluista (matkustajapalveluista) ja maahuolinnasta perittyihin maksuihin. Ryanairille ja sen matkustajille T2:ssa tarjottujen palvelujen taso on kuitenkin matalampi kuin T1:ssä tarjottujen palvelujen taso, joten vastaavat kustannukset ovat pienemmät. Tämä koskee etenkin henkilöstökuluja, jotka ovat noin [...] Airpron kokonaiskustannuksista (mukaan lukien Finavialle maksetut vuokra, laskeutumismaksut ja lennonvarmistuspalvelumaksut). Päinvastoin kuin T1:ssä, T2:n henkilöstömäärä on pieni, ja henkilöstö suorittaa useita erilaisia lähtöselvitykseen, turvatarkastuksiin ja maahuolintaan liittyviä tehtäviä. Lentokentän komission asiantuntijalle toimittamien tietojen perusteella T2:n henkilöstökulut ovat noin [...] pienemmät kuin T1:ssä. Lisäksi komissio huomauttaa, että Ryanairin terminaali palveluista (matkustajapalveluista) ja maahuolinnasta maksamat lentoasemamaksut ovat vain noin [...] alhaisemmat kuin T1:ssä perittävät maksut. Kustannussäästöjen (noin [...]) ja molempia terminaaleja käyttäviltä lentoyhtiöiltä perittävien maksujen eron (noin [...]) välinen erotus kuvastaa Airpron saamaa lisävoittomarginaalia (noin [...]; ks. myös johdanto-osan 20 kappaleessa oleva taulukko). Komissio toteaa, että ero T2:ssa Ryanairilta perittävien maksujen ja T1:ssä perittävien maksujen välillä on siis perusteltu.
- (98) Edellä esitetyn perusteella Airpro pystyi ennustamaan Ryanairin kanssa tehdystä sopimuksesta seuraavat tuotot. Airpro oletti, että ensimmäisenä toimintavuotena Ryanair liikennöisi [...] ilma-aluksen kääntöä päivässä [...] täyttöasteella. Toisesta toimintavuodesta lähtien Ryanairin ennakoitiin liikennöivän [...] ilma-aluksen kääntöä päivässä jäljellä olevan sopimuskauden loppuun saakka vastaavalla täyttöasteella kuin ensimmäisenä toimintavuotena. Tuloksessa otetaan huomioon Airpron sekä ilmailuun että muuhun toimintaan (kuten erityisesti pysäköintimaksuihin) liittyvät tuotot. Airpron kustannuksia sopimuksen voimassaoloajalta arvioitiin käyttämällä halpalentoyhtiöitä koskevan strategian toteuttamiseen TMP:n lentoasemalla liittyviä ennustettuja kustannuksia. Esimerkiksi henkilöstökulujen ennakoitiin olevan noin [...] kääntöä kohti (sekä [...] ilma-aluksen päivittäisen käynnön perusteella laskettuna).
- (99) Seuraavassa taulukossa kuvataan sopimusta koskevat liikevaihto- ja kustannuslaskelmat sekä sopimuksen myönteinen vaikutus Airpron oman pääoman arvoon sopimuksen voimassaoloaikana. Laskelmat perustuvat Suomen toimittamaan liiketoimintasuunnitelmaan ja edellä kuvattuihin oletuksiin. [...]
- (100) Komissio huomauttaa, että Ryanairin kanssa tehty sopimus hyödyttää voimassaoloaikanaan Airpron oman pääoman arvoa siten, että oman pääoman nettonykyarvo on 0,5 miljoonaa euroa. Lisäksi Airpron ja Finavian koko toiminnan TMP:n lentoasemalla odotetaan olevan positiivinen sopimuskaudella.
- (101) Komissio panee myös merkille, että sopimuksen tuottamat tulot kattavat kaikki Airpron kulut TMP:n lentoasemalla ja kaikki sopimukseen liittyvät Finavian kustannukset. Niin sanottu täyskustannushinnoittelu pitää tässä tapauksessa sisällään pääomakustannukset (eli lentoaseman infrastruktuurin poistokustannukset) ja toimintakustannukset (kuten henkilöstökulut, energiakustannukset, materiaalikustannukset jne.). Siihen sisältyy myös sellaisista turvallisuus- ja turvatoimenpiteistä aiheutuvia kustannuksia, jotka voivat kuulua yleisen järjestyksen

ylläpidon piiriin ja joita ei katsota SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi taloudelliseksi toiminnaksi. Laskettu nettonykyarvo on siis aliarvioitu, ja sopimuksen myönteinen vaikutus saattaisi itse asiassa olla vielä suurempi.

- (102) Komissio huomauttaa, että ennen päätöksentekoa laaditun liiketoimintasuunnitelman perusteella Airpron Finavian tytäryhtiönä tekemä päätös tehdä asianomainen sopimus Ryanairin kanssa vastaa markkinataloussijoittajan toimintaa. Lisäksi komissio toteaa, että ennen päätöksentekoa laaditussa liiketoimintasuunnitelmassa esitettyjä oletuksia ja sopimuksen odotettuja tuloksia tukee Airpron TMP:n lentoaseman toiminnan todellinen positiivinen tulos (ks. etenkin taulukko johdanto-osan 26 kappaleessa). Lisäksi TMP:n lentoaseman yhdistetty todellinen taloudellinen tulos (jossa otetaan huomioon sekä Airpron että Finavian TMP:n lentoaseman toiminnan taloudelliset tulokset; ks. etenkin taulukot johdanto-osan 24 ja 26 kappaleessa) osoittaa, että halpalentoyhtiöterminaalin lisäksi koko lentoaseman toiminta muuttui kannattavaksi.
- (103) Edellä esitetyn perusteella komissio päätelee, että Airpron päätös tehdä asianomainen sopimus Ryanairin kanssa vastaa markkinataloussijoittajan toimintaa eikä sopimukseen näin ollen liity sellaista taloudellista etua, joka olisi tavanomaisten markkinaolosuhteiden vastaista.
- (104) Koska SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyt kumulatiiviset perusteet eivät täyty, komissio katsoo, ettei Airpron ja Ryanairin väliseen 3 päivänä huhtikuuta 2003 tehtyyn sopimukseen liity SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Finavia Oyj:n ja Airpro Oy:n toimenpiteet, jotka koostuvat Tampere-Pirkkalan lentoaseman halpalentoyhtiöitä koskevan strategian täytäntöönpanoon liittyvistä rahoitusjärjestelyistä ja erityisesti terminaali 2:n kunnostuskustannuksista ja Finavia Oyj:n ja Airpro Oy:n välillä 23 päivänä helmikuuta 2003 tehdystä, Terminaali 2:ta koskevasta vuokrasopimuksesta, eivät ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea.

2 artikla

Airpro Oy:n ja Ryanair Ltd:n välillä 3 päivänä huhtikuuta 2003 tehty sopimus ei ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Suomelle.

Tehty Brysselissä 25.7.2012

Komission puolesta

Joaquín ALMUNIA
Varapuheenjohtaj