



.540A.L0454393734

BAsE Airlines Zrt.
Box 175
H1675, Budapest
HUNGARYKirje luotu 19.02.2026
Postituspäivä 23.02.2026Asiakirjan tunnus
L0454393734

Verotarkastuskertomus

Tarkastuskohde BAsE Airlines Zrt., Y-tunnus 2669284-2**Verotarkastuksen numero**
AG30344**Toimiala**
Ilmaliikennettä palveleva toimintaVille Suomalainen
verotarkastaja
puh. +358 29 512 3307 (puhelun hinta pvm./mpm.)Pasi Haapakoski
verotarkastaja
puh. +358 29 512 7173 (puhelun hinta pvm./mpm.)

Salassapitovelvollisuus

Tämä asiakirja ja sen mahdolliset liitteet sisältävät salassa pidettäviä tietoja. Asianosainen, hänen edustajansa ja avustajansa eivät saa antaa sivullisille salassa pidettäviä tietoja, jotka koskevat muita kuin asianosaista itseään. Näitä tietoja saa käyttää vain sen asian hoitamiseksi, jota varten tiedot on saatu. Salassapitovelvollisuus perustuu lakiin verotustietojen julkisuudesta ja salassapidosta (1 § ja 4 §) sekä lakiin viranomaisten toiminnan julkisuudesta (22–23 §, 25 § ja 35 §).



Sisällys

1	Taustatiedot verotarkastuksesta	2
1.1	Johdanto.....	2
1.2	Taustatiedot yrityksestä.....	2
1.2.1	Rekisteritiedot ja liiketoiminta	2
1.2.2	Vastuussa olevat henkilöt.....	2
1.3	Verotarkastuksen kulku ja tarkastettu aineisto.....	2
1.3.1	Verotarkastuksen kulku	2
1.3.2	Tarkastettu aineisto ja tarkastuksen rajaukset	3
2	Elinkeinotulon verotus	4
2.1	Annetut ilmoitukset ja toimitettu verotus.....	4
2.2	Elinkeinotulon verotuksen verotustoimenpiteet ja perustelut	4
2.2.1	Kiinteä toimipaikka elinkeinotuloverotuksessa	4
2.2.2	Verohallinnon vuoden 2015 verotuspäätös ja luottamuksensuoja.....	12
2.3	Ohjaukset	14
2.3.1	Suomen kiinteän toimipaikan verotettava tulo.....	14

Liitteet

- 1 Yhtiön vastaus selvityspyyntöön 2.6.2025
- 2 BAsE Airlines Zrt:n ja Skybutch Oü:n välinen sopimus
- 3 YLE uutinen (<https://yle.fi/a/74-20169408>) julkaistu 25.6.2025
- 4 Traficom tiedote (<https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/uusi-sopimus-helsinki-pori-lentoreitille-allekirjoitettu>) julkaistu 27.11.2024

Lyhenteet

EVL	laki elinkeinotulon verottamisesta
TVL	tuloverolaki
VML	laki verotusmenettelystä

1 Taustatiedot verotarkastuksesta

1.1 Johdanto

BASe Airlines Zrt:n verotarkastuksella on selvitetty yhtiön verovelvollisuusasemaa ja toimintaa Suomessa. Yhtiölle ei vuoden 2015 verotuksessa ole katsottu muodostuvan kiinteää toimipaikkaa Suomeen ja yhtiö on toiminut tämän päätöksen mukaisesti vuodesta 2015 lähtien.

1.2 Taustatiedot yrityksestä

1.2.1 Rekisteritiedot ja liiketoiminta

BASe Airlines Zrt. (Y-tunnus 2669284-2) (myöhemmin myös yhtiö) on Unkariin vuonna 1992 rekisteröity yhtiö. Yhtiön osoitteeksi Suomen Verohallinnolle on ilmoitettu Box 175 H1675, Budapest, Hungary. Yhtiö on rekisteröitynyt Suomessa liiketoiminnasta arvonlisävelvolliseksi 1.2.2015. Yhtiö ei ole Verohallinnon muissa rekistereissä. Yhtiön tilikausi on 1.1.–31.12.

Yhtiön päätoimiala on ilmailukennettä palveleva toiminta. Osa yhtiön liiketoiminnasta on tapahtunut Suomessa. Yhtiö on myynyt matkustajaliikennepalveluita Suomessa Maavoima Oy:lle, Porin kaupungille, Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille ja Savonlinnan kaupungille. Yhtiö on operoinut Suomessa seuraavia lentoreittejä:

Lentoreitti	Ajanjakso
Helsinki – Savonlinna – Helsinki	10.1.2019–1.2.2019
Helsinki – Pori – Helsinki	1.8.2019–23.12.2022
Helsinki – Pori – Helsinki	1.12.2023–31.12.2024
Helsinki – Savonlinna – Helsinki	13.11.2023–19.12.2025

1.2.2 Vastuussa olevat henkilöt

Yhtiön antaman vastauksen (liite 1) ja Orbis-tietokannan mukaan yhtiön vastuuhenkilöitä ovat seuraavat henkilöt:

Nimi	Roolit
ARMAI Zoltan	Toimitusjohtaja ja hallituksen jäsen
LÉVAI Gizella	Toimitusjohtaja ja hallituksen jäsen
FRENDLNÉ KISS Klára Veronika (9.3.1984)	Edustaja ja hallituksen jäsen

Yhtiön vastauksen mukaan kaikki yhtiön vastuuhenkilöt asuvat Unkarissa.

1.3 Verotarkastuksen kulku ja tarkastettu aineisto

1.3.1 Verotarkastuksen kulku

Yhtiöön BASe Airlines Zrt on suoritettu verotarkastus AG30344. Verotarkastaja Suomalainen on 5.5.2025 lähettänyt yhtiölle OmaVeron kautta ilmoituksen verotarkastuksesta, pyytänyt selvitystä yhtiön harjoittamasta toiminnasta ja kirjanpitoaineistoa Suomen liiketoiminnasta ajanjaksolta 1.1.2019–31.12.2024. Selvityspyynnön yhteydessä yhtiölle ilmoitettiin mahdollisuudesta alkukeskusteluun. Yhtiö ei vastauksessaan vastannut mitään alkukeskusteluun liittyen, joten alkukeskustelua ei

pidetty. Yhtiö vastasi selvityspyyntöön 2.6.2025 (liite 1). Selvityspyynnössä yhtiö vastasi esitettyihin kysymyksiin ja toimitti pyydyt aineistot.

Verotarkastaja Suomalainen on 19.6.2025 lähettänyt yhtiölle uuden selvityspyynnön ja pyytänyt yhtiön pankkitilitietoja ja virolaisen Skybutch Oü:n ostolaskuja. Yhtiö toimitti pyydyt tiedot 8.7.2025 (liite 1).

Verotarkastus on suoritettu 5.5.2025–19.9.2025 välisenä aikana.

Verotarkastaja Suomalainen on 31.10.2025 tiedustellut sähköpostitse (base@baseairlines.hu) yhtiön halukkuutta pitää verotarkastuksen loppukeskustelu. Yhtiö vastasi 5.11.2025, että yhtiö haluaa pitää loppukeskustelun. Loppukeskustelu pidettiin 18.11.2025 Teamsin välityksellä. Loppukeskusteluun osallistuivat yhtiön edustajat Armai Zoltan, Lévai Gizella, Klára Veronika Frenclné Kiss, Zsolt Frencl ja yhtiön neuvonantaja Gabriella Erdos sekä verotarkastajat Suomalainen ja Haapakoski. Loppukeskustelussa on käyty läpi verotarkastushavaintoja, annettavaa ohjausta sekä vastineen antamista.

Verotarkastuskertomus on lähetetty BAsE Airlines Zrt:lle kuultavaksi OmaVeron kautta 18.11.2025. Vastineen antamisen määräpäivä on ollut 30.1.2026. Yhtiö toimitti vastineen 27.1.2026 OmaVeroon ja sähköpostitse verotarkastaja Suomalaiselle.

1.3.2 Tarkastettu aineisto ja tarkastuksen rajaukset

Verotarkastus kohdistui elinkeinotuloverotukseen ja yhtiön verotuksellisen aseman selvittämiseen ajanjaksolla 1.1.2019–31.12.2024. BAsE Airlines Zrt on toimittanut selvityspyynnön vastauksena 2.6.2025 verotarkastuksen käyttöön seuraavaa materiaalia (aineisto on ollut englanniksi ja unkariksi):

- Unkariin annetut veroilmoitukset vuosilta 2019–2024
- Taseet ja tuloslaskelmat vuosilta 2019–2024
- BAsE Airlines Zrt:n ja Skybutch Oü:n välinen sopimus
- 22.5.2025 allekirjoitettu yhtiökokouksen pöytäkirja
- Ote yritysrekisteristä
- 16.07.2019 päivätty selvitys yhtiön toiminnasta

Tarkastuksessa on ollut käytettävissä yhtiön toimittamat seuraavien pankkitilien tilitiedot ajanjaksolla 1.1.2022–31.12.2024:

Tilinumero	Pankki
HU98 1030 0002 1064 0190 4012 0011	MKB Bank Nyrt
HU41 1030 0002 1064 0190 4902 0011	MKB Bank Nyrt
HU67 1030 0002 1064 0190 4882 0014	MKB Bank Nyrt
HU72 1030 0002 1064 0190 4902 0035	MKB Bank Nyrt
HU11 1030 0002 1064 0190 4882 0052	MKB Bank Nyrt
HU72 1030 0002 1064 0190 4882 0021	MKB Bank Nyrt
HU72 1171 8000 2033 9384 0000 0000	OTP BANK NYRT
HU05 1171 8000 2041 5781 0000 0000	OTP BANK NYRT
HU11 1176 3189 0763 4884 0000 0000	OTP BANK NYRT
HU11 1176 3189 0763 4011 0000 0000	OTP BANK NYRT
AT46 3807 7000 0604 6890	Raiffeisen Meine Bank

2 Elinkeinotulon verotus

2.1 Annetut ilmoitukset ja toimitettu verotus

Suomen Verohallinnon tietokannassa yhtiö on ollut ulkomainen yhteisö, jolla ei ole ollut tuloverotuksessa kiinteää toimipaikkaa Suomessa. Yhtiö ei ole antanut tuloveroilmoituksia verovuosilta 2019–2024.

2.2 Elinkeinotulon verotuksen verotustoimenpiteet ja perustelut

2.2.1 Kiinteä toimipaikka elinkeinotuloverotuksessa

Tähän asiaan on annettu vastine.

Tosiseikat

Yhtiön 2.6.2025 selvityspyyntöön antaman vastauksen (liite 1) mukaan Base Airlines on vuosina 2019–2024 lentänyt kahta Suomen sisäistä lentoreittiä (Helsinki-Pori-Helsinki ja Helsinki-Savonlinna-Helsinki) seuraavasti:

Lentoreitti	Ajanjakso	Sopimuskumppani
Helsinki – Savonlinna – Helsinki	10.1.2019–1.2.2019	Maavoima Oy
Helsinki – Pori – Helsinki	1.8.2019–23.12.2022	Porin kaupunki
Helsinki – Pori – Helsinki	1.12.2023–31.12.2024	Porin kaupunki
Helsinki – Savonlinna – Helsinki	13.11.2023–19.12.2025	Traficom ja Savonlinnan kaupunki

Yhtiön antaman selvityksen (liite 1) mukaan yhtiön liikevaihdosta 64,85 % on peräisin Suomessa harjoitetusta lentotoiminnasta. Selvityksen mukaan yhtiön lentohenkilökunta (lentäjät ja matkustamomiehistö) työskentelee kahden viikon jaksoissa Suomessa ja yhtiöllä ei ole suomalaisia työntekijöitä. Yhtiön toimittaman vastauksen mukaan yhtiöllä ei ole toimistoa tai muuta toimipaikkaa Suomessa. Yhtiöllä ei myöskään ole Suomeen rekisteröityjä lentokoneita tai tiettyjä lentokoneita vain Suomen lentotoimintaa varten. Yhtiö vaihtaa Suomessa lentäviä koneita huolto-ohjelman ja operatiivisen tarpeen mukaan.

Yhtiön vastauksen mukaan yhtiön toimintaa johdetaan yhtiön toimistolta Unkarista. Yhtiöllä ei ole työntekijöitä tai valtuutettua edustajaa Suomessa. Yhtiö on ulkoistanut lipunmyynnin virolaiselle Skybutch Oü:lle. Yhtiön ja Skybutch Oü:n välisen sopimuksen (liite 2 s. 2 ja 3) mukaan Skybutch Oü tarjoaa mm. seuraavat palvelut yhtiölle:

- lentokenttämaksut
- matkustajapalvelut (lipunmyynti)
- polttoaine, öljy sekä lentokoneen sisä- ja ulkopuhdistus
- miehistön (henkilökunnan) kuljetus lentokentältä hotellille ja hotelli aamiaisella miehistölle
- kokoustila ja varasto

Savonlinnan kaupunki ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kilpailuttivat lennot reitille Helsinki – Savonlinna – Helsinki ajalle 19.1.2026–15.12.2028. Julkisten lähteiden mukaan BAsE Airlines voitti kilpailutuksen (liite 3). Traficom in julkaiseman tiedotteen mukaan Porin kaupunki ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ovat tehneet BAsE Airlines LTd:n kanssa sopimuksen Helsingin ja Porin välisten reittilentojen hankkimiseksi ajanjaksolle 1.1.2025–27.3.2027 (liite 4).

Säännökset

Suomen sisäinen lainsäädäntö

TVL 9 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan Velvollinen suorittamaan veroa tulon perusteella on verovuonna Suomessa asunut henkilö, kotimainen yhteisö, ulkomailla perustettu tai rekisteröity yhteisö, jonka tosiasiallinen johtopaikka sijaitsee Suomessa, yhteisetuus ja kuolinpesä täältä ja muualta saamastaan tulosta (yleinen verovelvollisuus).

TVL 9 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan velvollinen suorittamaan veroa tulon perusteella on muu kuin 1 kohdassa tarkoitettu ulkomainen yhteisö täältä saamastaan tulosta (rajoitettu verovelvollisuus).

TVL 9 §:n 8 momentin mukaan edellä 1 momentissa tarkoitettun ulkomaisen yhteisön tosiasiallinen johtopaikka sijaitsee paikassa, jossa yhteisön hallitus tai muu päätöksentekoeelin tekee yhteisön tärkeimmät ylittä päivitystä johtamista koskevat päätökset. Tosiasiallisen johtopaikan sijaintia arvioitaessa otetaan kuitenkin huomioon myös muut yhteisön organisointiin ja liiketoimintaan liittyvät olosuhteet. Yleisesti verovelvollista ulkomaista yhteisöä pidetään yleisesti verovelvollisena perustamis- tai rekisteröitymishetkestä tai tosiasiallisen johtopaikan muodostumishetkestä.

TVL 10 §:n 2 kohdan mukaan Suomesta saatua tuloa on muun ohessa täällä harjoitetusta liikkeestä saatu tulo.

TVL 13 a §:n (1549/1995) mukaan kiinteällä toimipaikalla tarkoitetaan paikkaa, jossa elinkeinon pysyvää harjoittamista varten on erityinen liikepaikka tai jossa on ryhdytty erityisiin järjestelyihin, kuten paikkaa, jossa sijaitsee liikkeen johto, sivuliike, toimisto, teollisuuslaitos, tuotantolaitos, työpaja tai myymälä taikka muu pysyvä osto- tai myyntipaikka. Kiinteäksi toimipaikaksi luetaan myös käytössä oleva kaivos tai muu löydös, kivilouhos, turvesuo, soranotto- tai muu siihen verrattava paikka taikka palstoitettujen tai palstoitettaviksi tarkoitettujen kiinteistöjen elinkeinotoimintaan kuuluvassa myynnissä nämä kiinteistöt ja rakennusurakoinnissa paikka, jossa sellaista urakointia on huomattavassa määrässä harjoitettu, sekä linjaliikenteen harjoittamisessa myös liikkeen huoltopaikka tai muu erityinen, liikennettä palveleva pysyvä liikepaikka.

Suomen Tasavallan hallituksen ja Unkarin Kansantasavallan hallituksen välinen SOPIMUS tulo- ja varallisuusveroja koskevan kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi (51/1981)

5 artiklan 1 kohdan mukaan tätä sopimusta sovellettaessa sanonnalla "kiinteä toimipaikka" tarkoitetaan kiinteää liike- tai teollisuuspaikkaa, josta yritys kokonaan tai osaksi harjoittaa tällaista toimintaa.

5 artiklan 2 kohdan mukaan sanonta "kiinteä toimipaikka" käsittää erityisesti:
a) yrityksen johtopaikan; b) sivuliikkeen; c) toimiston; d) tehtaan; e) työpajan; ja
f) kaivoksen, öljy- tai kaasulähteen, louhoksen tai muun paikan, jossa luonnonvaroja louhitaan.

OECD:n malliverosopimus ja kommentaari

Kiinteän toimipaikan niin sanottu pääsääntö sisältyy OECD:n malliverosopimuksen 5 artiklan 1 kappaleeseen, jonka mukaan kiinteän toimipaikan muodostaa kiinteä liikepaikka, josta yrityksen liiketoimintaa kokonaan tai osaksi harjoitetaan.

Malliverosopimuksen 5 artiklan 2 kappaleessa on 1 kappaleen pääsääntöä koskeva esimerkkiluettelo. Esimerkkiluettelo ei ole tyhjentävä. Sen mukaan kiinteän toimipaikan muodostavat a) johdon sijaintipaikka b) sivuliike c) toimisto d) tehdas e) työpaja ja f) kaivos, öljy- tai kaasulähde, louhos tai muu paikka, josta luonnonvaroja otetaan.

OECD:n malliverosopimuksen kommentaarissa (2017) todetaan 5 artiklan kiinteän toimipaikan määritelmästä mm. seuraavaa (OECD:n malliverosopimuksen kommentaari on virallisena versiona julkaistu vain englanniksi, joten mallisopimuksen kommentaarin otteita ei käännetä suomeksi):

- *“Where the nature of the business activities carried on by an enterprise is such that these activities are often moved between neighbouring locations, there may be difficulties in determining whether there is a single “place of business” (if two places of business are occupied and the other requirements of Article 5 are met, the enterprise will, of course, have two permanent establishments). As recognised in paragraphs 51 and 57 below a single place of business will generally be considered to exist where, in light of the nature of the business, a particular location within which the activities are moved may be identified as constituting a coherent whole commercially and geographically with respect to that business.” (paragraph 5.22)*
- *“A ship that navigates in international waters or within one or more States is not fixed and does not, therefore, constitute a fixed place of business (unless the operation of the ship is restricted to a particular area that has commercial and geographic coherence). Business activities carried on aboard such a ship, such as the operation of a shop or restaurant, must be treated the same way for the purposes of determining whether paragraph 1 applies (paragraph 5 could apply, however, to some of these activities, e.g. where contracts are concluded when such shops or restaurants are operated within a State).” (paragraph 5.26)*
- *“Since the place of business must be fixed, it also follows that a permanent establishment can be deemed to exist only if the place of business has a certain degree of permanency, i.e. if it is not of a purely temporary nature. A place of business may, however, constitute a permanent establishment even though it exists, in practice, only for a very short period of time because the nature of the business is such that it will only be carried on for that short period of time. It is sometimes difficult to determine whether this is the case. Whilst the practices followed by member countries have not been consistent in so far as time requirements are concerned, experience has shown that permanent establishments normally have not been considered to exist in situations where a business had been carried on in a country through a place of business that was maintained for less than six months (conversely, practice shows that there were many cases where a permanent establishment has been considered to exist where the place of business was maintained for a period longer than six months). One exception has been where the activities were of a recurrent nature; in such cases, each period of time during which the place is used needs to be considered in combination with the number of times during which that place is used (which may extend over a number of years). Another exception has been made where activities constituted a business that was carried on exclusively in that country; in this situation, the business may have short duration because of its nature but since it is wholly carried on in that country, its connection with that country is stronger. For ease of administration, countries may want to consider these practices when they address disagreements as to*

whether a particular place of business that exists only for a short period of time constitutes a permanent establishment.” (paragraph 5.28)

Verohallinnon ohjeet

Rajoitetusti verovelvollisen ulkomaisen yhteisön tuloverotus Suomessa – Liiketulo ja muut Suomesta saadut tulot (Diaari nro VH/5425/00.01.00/2023)

Pääsäännön tarkoittama liikepaikka voi olla mikä tahansa yrityksen liiketoiminnassaan käyttämä tila. Liikepaikan ei tarvitse olla rajattu tila, kuten huone. Riittää, että tilaa tosiasiallisesti käytetään: yrityksellä ei tarvitse olla esimerkiksi vuokrasopimukseen perustuvaa oikeutta käyttää tilaa liiketoiminnassaan. Liikepaikka voi siis sijaita toisen yrityksen liiketiloissa esimerkiksi silloin, kun ulkomaisella yrityksellä on jatkuvasti käytettävissään tietyt toisen yrityksen omistamat tilat tai osa niistä. Myös telakka on sellainen pääsäännön mukainen kiinteä liikepaikka, johon kiinteä toimipaikka voi muodostua.

Liikepaikan on täytettävä seuraavat edellytykset, jotta kiinteä toimipaikka voi muodostua pääsäännön perusteella:

- a. Liikepaikka on maantieteellisesti pysyvä
- b. Toiminta on ajallisesti pysyvää
- c. Liiketoimintaa harjoitetaan liikepaikasta

Liikepaikalta edellytetään maantieteellistä pysyvyyttä, eli sen on oltava yhdistettävissä maantieteelliseen paikkaan. Liikepaikan kaluston ei tarvitse olla kiinnitetty maahan.

Liikepaikan voi muodostaa myös laajempi alue, jonka sisällä toiminnan harjoittamispaikka vaihtelee, jos toiminta muodostaa kaupallisesti ja maantieteellisesti yhtenäisen kokonaisuuden. Molempien edellytysten on täyttyvä samanaikaisesti. Maantieteellisesti ja kaupallisesti yhtenäisen kokonaisuuden voi muodostaa esimerkiksi toimistohotelli, kävelykatu, tori tai kaivos.

Toiminnan ajalliselle kestolle ei voida asettaa tarkkaa aikarajaa, mutta pelkästään tilapäinen ja lyhytaikainen liiketoiminnan harjoittaminen ei yleensä muodosta kiinteää toimipaikkaa. Verotuskäytännössä ja OECD:n kommentaarissa alle kuutta kuukautta kestävää toimintaa ei ole yleensä pidetty pysyvänä. Sen sijaan tätä pidempään harjoitettua liiketoimintaa voidaan yleensä pitää pysyvänä. Tilapäisiä keskeytyksiä toiminnassa ei oteta huomioon, kun ajallista pysyvyyttä arvioidaan.

Jos alun perin väliaikaiseksi tarkoitettua liikepaikkaa käytetään yhteisön toiminnassa niin kauan, että toimintaa ei voida enää katsoa väliaikaiseksi, pidetään liikepaikkaa kiinteänä toimipaikkana taannehtivasti toiminnan aloittamisesta lähtien. Valmisteluaikaa liikepaikassa ei oteta huomioon, jos valmistelun aikaiset toimet poikkeavat olennaisesti itse liiketoiminnasta.

Yrityksen on harjoitettava liiketoimintaa kokonaan tai osittain pysyvästä liikepaikasta, jotta liikepaikan katsotaan muodostavan kiinteän toimipaikan. Tavallisesti liiketoiminnan harjoittaminen edellyttää, että liikepaikassa on yrityksen lukuun toimivaa henkilökuntaa. Henkilöstön ei tarvitse olla yrityksen itse palkkaamia työntekijöitä, vaan riittää, että työntekijät ovat yrityksen määräysvallassa (esim. vuokratyöntekijät). Henkilöstö voi toimia myös liikepaikasta käsin, eli sen ei tarvitse harjoittaa liiketoimintaa yksinomaan liikepaikassa.

Oikeuskäytäntö

Korkeimman hallinto-oikeuden (KHO) 2011:101 päätöksen mukaan tulkittaessa Suomessa OECD:n malliverosopimuksen mukaisia verosopimuksen määräyksiä on perusteltua antaa merkitystä sille, mitä OECD:n malliverosopimuksen kommentaarissa on sopimuksen tulkinnasta lausuttu riippumatta siitä, onko sopimuksen toinen osapuoli OECD:n jäsen.

Kirjallisuus

Is there a permanent establishment (Jacques Sasseville - Arvid A. Skaar) 2009

The operation of barges for excursions has been considered sufficient for the location test. However, it is questionable whether there is a general consensus that the location test is met in the case of a ship cruising exclusively in inland waterways of a country, for example along a river or the coastline of a country, even if it calls at the same ports on each trip. A fishing vessel will not meet the location test under its normal operation.
(s. 27)

Permanent Establishment: Erosion of a Tax Treaty Principle (Arvid A. Skaar) 2020

Normally the issue of PE is irrelevant to enterprises operating ships in international traffic (within one or more states) because these enterprises will be covered by Article 8 of the OECD model convention. Moreover, ships operated in international traffic within one or more states can normally not be a fixed place of business. The position that the "location test" normally is not met will also apply to other business than the operation of the vessel but conducted onboard ships in international traffic, such as shops, restaurants, pubs and hotels. However, this view has in principle changed somewhat under the 2003 through 2017 version of the commentaries. The question now is whether the movement of the vessel is limited to a geographically coherent area. If that is the case, the vessel and the facilities onboard such as shops can be a fixed place of business in terms of the "location test." (s. 220, Chapter 10.4.2 Examples of a Geographically Coherent Whole, e) Ships Operated in International Waters or Within One or More States)

The issue of geographical coherence is more difficult. In the case of a vessel that crosses a fjord back and forth between two ports, a geographical coherence should definitely be accepted. To understand the reasoning, it is important to note that not only the two ports but also the entire line followed by the vessel over the fjord are parts of the geographical whole within which the business activity (the bar or restaurant) is conducted. More complicated is the case of a coastline cruise from the southern part of a country to the northern part, with a number of ports between. However, in principle, this example should not be treated differently from the first one. The vessel is operating within a limited area, in which all the ports and the entire route should be considered a part of a geographically coherent whole. (s. 221, Chapter 10.4.2 Examples of a Geographically Coherent Whole, e) Ships Operated in International Waters or Within One or More States)

Johtopäätökset

Unkarilainen yhtiö BAsE Airlines Zrt on Suomessa rajoitetusti verovelvollinen, koska sillä ei ole annetun selvityksen perusteella Suomessa TVL 9 §:n 8 momentin mukaista tosiasiallista johtopaikkaa. Yhtiö on saanut rajoitetusti verovelvollisena elinkeinotuloa Suomessa harjoittamastaan lentoliikennetoiminnasta. Suomella on kansallisen lainsäädännön perusteella oikeus verottaa rajoitetusti verovelvollisen ulkomaisen yrityksen Suomessa harjoitetusta liiketoiminnasta saatua tuloa. Suomi voi kuitenkin verottaa Suomen ja Unkarin välisen verosopimuksen 7 artiklan perusteella Unkarissa

asuvan yrityksen saamaa liiketuloa vain, jos yritys harjoittaa liiketoimintaa Suomessa olevasta kiinteästä toimipaikasta.

Arvioitaessa unkarilaisen yhtiön kiinteän toimipaikan muodostumista Suomessa tuloverotuksen osalta tulee arvioinnin perustua Suomen ja Unkarin väliseen verosopimukseen. Jotta kiinteä toimipaikka muodostuisi, tulee verosopimuksen 5 artiklan edellytysten täytyä. TVL 13 a §:n mukainen kiinteän toimipaikan käsite vastaa pääosin Suomen ja Unkarin välisen verosopimuksen kiinteän toimipaikan käsitettä. Siten yhtiölle muodostuu Suomeen käytännössä myös TVL 13 a §:n mukainen kiinteä toimipaikka, jos yhtiöllä on täällä verosopimuksen mukainen kiinteä toimipaikka. Lisäksi tuloverolain mukaan rajoitetusti verovelvollisen yhtiön Suomessa harjoitetusta elinkeinotoiminnasta saatua tuloa voidaan verottaa Suomessa myös silloin, kun yhtiöllä ei ole Suomessa TVL 13 a §:n mukaista kiinteää toimipaikkaa. Siksi verosopimustilanteissa liiketulon verotusoikeuden kannalta ratkaisevaa on se, muodostuuko yhtiölle Suomeen verosopimuksen mukainen kiinteä toimipaikka.

Suomen verosopimukset perustuvat pääosin OECD:n (Organisation for Economic Co-operation and Development) malliverosopimukseen. Verotus- ja oikeuskäytännössä on katsottu, että verosopimuksia tulkittaessa voidaan käyttää apuna OECD:n malliverosopimuksen kommentaaria. Tällöin ei ole merkitystä sillä, onko sopimuksen toinen osapuoli OECD:n jäsen, koska Suomen verosopimukset perustuvat yleensä OECD:n malliverosopimukseen (ks. esim. KHO 2011:101). Myös Verohallinto käyttää kommentaaria tulkintalähteenä silloin, kun se ei ole ristiriidassa sovellettavan verosopimuksen kanssa. (Verohallinnon ohje, Dnro: VH/5425/00.01.00/2023). Suomen ja Unkarin välisen verosopimuksen 5 artikla noudattaa OECD:n malliverosopimuksen muotoa, eikä OECD:n vuoden 2017 malliverosopimus ja sen kommentaari ole ristiriidassa Suomen ja Unkarin välisen verosopimuksen 5 artiklan 1 ja 2 kohtien kanssa. Suomen ja Unkarin välisen verosopimuksen solmimisen jälkeen malliverosopimukseen ja sen kommentaariin tehdyillä lisäyksillä on vain selkeytetty 5 artiklan 1 ja 2 kohtien tulkintaa eikä malliverosopimuksen sisältöä tai tulkintaa ole muutettu tältä osin. Näin ollen sillä seikalla ei ole merkitystä, että OECD:n malliverosopimuksen vuoden 2017 versio ja sitä koskeva kommentaari on julkaistu Suomen ja Unkarin välisen verosopimuksen solmimisen jälkeen. OECD:n vuoden 2017 malliverosopimusta ja sen kommentaaria voidaan käyttää tulkinta-apuna Suomen ja Unkarin välisen verosopimuksen 5 artiklan 1 ja 2 kohtien tulkinnassa.

Kiinteällä toimipaikalla tarkoitetaan kiinteää liikepaikkaa, josta yritys kokonaan tai osaksi harjoittaa liiketoimintaa (5 artikla 1 kohta). Liikepaikka voi olla mikä tahansa yrityksen liiketoiminnassaan käyttämä tila. Toimiston tai muun rakennuksen ohella liikepaikkoja ovat esimerkiksi rekka, laiva tai lentokone. Yhtiön vastineen kohdassa ”1. No aircraft in the list of examples” todetaan Verohallinnon virheellisesti väittävän, että toimiston tai muun rakennuksen lisäksi myös kuorma-auto, laiva tai lentokone voi muodostaa kiinteän liikepaikan. Verotarkastuskertomuksessa on todettu, että liikepaikka voi olla myös esimerkiksi rekka, laiva tai lentokone. Verotarkastuskertomuksessa ei tässä kohtaa ole viitattu kiinteään liikepaikkaan, kuten vastineessa väitetään, vaan nimenomaisesti ainoastaan liikepaikkaan. Samassa vastineen kohdassa todetaan, ettei lentokonetta ole mainittu OECD:n malliverosopimuksen tai Suomen ja Unkarin välisen verosopimuksen 5 artiklan 2 kohdan esimerkkiluettelossa. Vastineen mukaan esimerkkien puuttuessa kiinteän toimipaikan olemassaolo tulisi määrittää 5 artiklan 1 kohdan perusteella. Vastineen kohdassa ”2. Place of business, fixed place, geographical coherence” todetaan, ettei verotarkastuskertomuksessa täsmennetä, miksi lentokone voidaan katsoa liikepaikaksi, jonka kautta yhtiö harjoittaa liiketoimintaansa. Verohallinnon ohjeen Rajoitetusti verovelvollisen ulkomaisen yhteisön tuloverotus Suomessa – Liiketulo ja muut

Suomesta saadut tulot, mukaan "Pääsäännön tarkoittama liikepaikka voi olla mikä tahansa yrityksen liiketoiminnassaan käyttämä tila. Liikepaikan ei tarvitse olla rajattu tila, kuten huone. Riittää, että tilaa tosiasiallisesti käytetään." Verotarkastuksessa on todettu, ettei 5 artiklan 2 kohdan esimerkkiluettelo ole tyhjentävä. Verotarkastuksessa on katsottu, että lentokone voi olla 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu liikepaikka, sillä lentokone on yhtiön liiketoiminnassa käyttämä tila. Vastineen kohdassa 3 sivulla 5 yhtiö toteaa, että "lentokone on liikepaikka, mutta se ei ole kiinteä". Yhtiö on täten yhtä mieltä Verohallinnon kanssa siitä, että lentokone on yhtiön liikepaikka. Kysymys on siitä, voidaanko 5 artiklan 1 kohdan mukaisten kiinteiden liikepaikkojen katsoa muodostuvan, kun lentokoneilla lennetään Suomen sisäisiä lentoreittejä.

OECD:n malliverosopimuksen kommentaarin mukaan kiinteän toimipaikan muodostaakseen liikepaikan tulee olla kiinteä (fixed). Liikepaikan on ensinnäkin oltava yhdistettävissä johonkin maantieteelliseen paikkaan. Kommentaarissa todetaan, että yritykselle voi muodostua kaksi kiinteää toimipaikkaa, jos yrityksellä on kaksi liikepaikkaa ja muut 5 artiklan vaatimukset täyttyvät (kohta 5.22). Kommentaarista ilmenee myös, että niin sanottu liikkuva toiminta, jossa toiminnan harjoittamispaikka vaihtelee, voi muodostaa liikepaikan laajemmalle maantieteelliselle alueelle. Edellytyksenä liikepaikan muodostumiselle tällöin on se, että toiminta muodostaa maantieteellisesti ja kaupallisesti yhtenäisen kokonaisuuden (kohta 5.22). Molempien näistä edellytyksistä on täyttyvä samanaikaisesti. Kommentaarin mukaan esimerkiksi kansainvälisillä vesillä tai yhden tai useamman valtion välillä liikkuva laiva voi muodostaa kiinteän liikepaikan, jos laivan toiminta rajoittuu tiettyyn kaupallisesti ja maantieteellisesti yhtenäiseen alueeseen (kohta 5.26). Toiminta muodostaa kaupallisesti yhtenäisen kokonaisuuden esimerkiksi silloin, kun sitä harjoitetaan toimeksiannon perusteella tietylle asiakkaalle. Jotta liikepaikkaa voidaan pitää kiinteänä, siellä harjoitetulta toiminnalta edellytetään lisäksi ajallista pysyvyyttä. OECD:n kommentaarin mukaan yli kuusi kuukautta kestänyttä toimintaa on pidetty yleensä ajallisesti pysyvänä (kohta 5.28).

Vastineen kohdassa "2. Place of business, fixed place, geographical coherence" todetaan, että yhtiön toiminta on palvelua eli matkustajien kuljettamista, jota on suoritettu yhtiön pääkonttorilta käyttäen lentokonetta, joka on pääkonttorin omaisuutta. Vastineen mukaan Verohallinto epäonnistui todistamaan kuinka toistuva reitti kahden lentoaseman välillä muodostaa maantieteellisesti yhtenäisen kokonaisuuden. Vastineen kohdassa "3 Lack of a fixed place" todetaan, että lentokone on liikepaikka, mutta se ei ole kiinteä liikepaikka. Vastineessa viitataan myös Jacques Sassevillen ja Arvid Skaarin vuonna 2009 laatimaan raporttiin. Raportin mukaan "vaikka matkailuauto, taksi, kuorma-auto, lentokone tai alus ovat selvästi liiketoiminnan paikkoja, ne eivät täytä sijaintikriteeriä niin kauan kuin niitä käytetään normaaliin tarkoitukseensa. Tämä johtuu siitä, että ne vaihtavat sijaintia toistuvasti." Samassa raportissa todetaan myös, että "On kuitenkin kyseenalaista, vallitseeko yleinen yksimielisyyys siitä, että sijaintikriteeri täytyisi tapauksessa, jossa alus risteilee yksinomaan maan sisäisillä vesireiteillä, esimerkiksi joella tai rannikkoa pitkin, vaikka se pysähtyisi samoihin satamiin jokaisella matkalla."

Arvid Skaarin vuonna 2020 julkaisemassa kirjassa todetaan, että vuoden 2003 kommentaarin ja sen jälkeisten kommentaarien aikainen näkemys on muuttunut vuoden 2017 kommentaarin myötä. Todettakoon, ettei Skaarin vuonna 2009 julkaiseman raportin aikaan OECD:n malliverosopimuksen kommentaarissa ollut vielä vuoden 2017 kommentaarin kohdan 5.26 mukaista kohtaa. Skaarin mukaan nykyään kysymys on siitä, rajoittuuko aluksen liikkuminen maantieteellisesti yhtenäiselle alueelle. Jos näin on, alus ja sen tilat, kuten kaupat, voivat olla kiinteä liikepaikka "sijaintitestin" kannalta. Skaarin vuonna 2020 julkaiseman kirjan mukaan, jos alus kulkee edestakaisin kahden sataman välillä vuonon yli, maantieteellinen yhtenäisyys tulisi ehdottomasti hyväksyä. Jotta

perustelut voidaan ymmärtää, on tärkeää huomata, että paitsi nämä kaksi satamaa myös koko aluksen vuonon yli kulkeman reitin muodostama linja ovat osa maantieteellistä kokonaisuutta, jossa liiketoimintaa (baari tai ravintola) harjoitetaan. Monimutkaisempi on tapaus, jossa risteily kulkee maan eteläosasta pohjoisosaan ja välissä on useita satamia. Periaatteessa tätä esimerkkiä ei kuitenkaan pitäisi käsitellä eri tavalla kuin ensimmäistä. Alus liikennöi rajoitetulla alueella, jossa kaikkia satamia ja koko reittiä tulisi pitää osana maantieteellisesti yhtenäistä kokonaisuutta.

Skaarin näkemyksen mukaan aluksen kulkemaa reittiä sekä satamia, tässä tapauksessa lentokenttiä, voidaan pitää maantieteellisesti yhtenäisenä kokonaisuutena, jos alus kulkee toistuvasti samaa reittiä pitkin yhden valtion alueella. Base Airlines liikennöi Suomessa rajoitetulla alueella, jossa lentokenttiä ja koko lentoreittiä tulisi pitää osana maantieteellisesti yhtenäistä kokonaisuutta. Verotarkastuksessa on katsottu, että lentokoneet käytännössä lentävät Suomen sisäisiä lentoja säännöllisesti samoilla lentokoneilla, vaikka tätä ei yhtiön sopimuksissa ole vaadittu. Verotarkastuksessa on Suomen sisäisten lentoreittien ja lentokenttien katsottu muodostavan maantieteellisesti yhtenäisen kokonaisuuden, jonka perusteella yhtiölle voidaan katsoa muodostuvan kiinteä liikepaikka Suomeen.

Yhtiön vastineen kohdassa "4. Lack of geographical coherence" tuodaan usealla tavalla esiin maantieteellisen yhtenäisyyden merkitys kiinteän liikepaikan määrittämisessä. Vastineen mukaan verotarkastuskertomus ei todista lentoreittien maantieteellistä yhtenäisyyttä. Lisäksi yhtiön vastineen kohdassa "Summary of arguments" todetaan johtopäätöksenä, että "kahden kaupungin välinen lentoreitti ei ole fyysinen paikka, joka on yhtiön käytettävissä, tästä syystä se ei voi muodostaa yhtiölle kiinteää liikepaikkaa. Lentokoneen liikennöinti kahden kaupungin välillä ei täytä maantieteellisesti yhtenäistä kokonaisuutta. Koska kiinteää liikepaikkaa tai maantieteellisesti yhtenäistä kokonaisuutta ei ole, yhtiön toiminta ei voi muodostaa kiinteää toimipaikkaa Suomessa." Edellä johtopäätöksissä on jo perusteltu, kuinka saman toistuvan lentoreitin kahden lentokentän välillä katsotaan muodostavan kiinteältä liikepaikalta edellytettävän maantieteellisesti yhtenäisen kokonaisuuden.

Kiinteän toimipaikan muodostuminen edellyttää vielä, että yrityksen liiketoimintaa harjoitetaan ainakin osaksi liikepaikasta. Yrityksen liiketoimintaa harjoitetaan liikepaikasta esimerkiksi silloin, kun yrityksen lukuun toimiva henkilökunta työskentelee sieltä käsin yhtiön hyväksi.

Edellä esitettyjen havaintojen ja saatujen selvitysten perusteella unkarilainen Base Airlines on lentänyt kahta Suomen sisäistä reittilentoa Helsinki–Pori–Helsinki vuodesta 2019 alkaen ja Helsinki–Savonlinna–Helsinki vuodesta 2023 alkaen. Yhtiö on lentänyt myös vuonna 2019 reittiä Helsinki–Savonlinna–Helsinki noin kuukauden ajan. Yhtiö on harjoittanut liiketoimintaansa lentokoneista eli liikepaikoista käsin. Lentokoneet ovat olleet yhtiön käytettävissä. Sama toistuva reitti kahden lentokentän välillä muodostaa kiinteältä liikepaikalta edellytettävän maantieteellisesti yhtenäisen kokonaisuuden. Lisäksi yhtiö on harjoittanut tietyllä reitillä harjoitettua toimintaa samojen toimeksiantajien (Porin kaupunki ja Savonlinnan kaupunki/Traficom) kanssa tehtyjen sopimusten perusteella. Näin ollen toiminnassa on kyse tietyllä reitillä harjoitettavan lentoliikenteen osalta kaupallisesti yhtenäisestä kokonaisuudesta. Täten yhtiön harjoittama toiminta muodostaa maantieteellisesti ja kaupallisesti yhtenäisen kokonaisuuden. Tämän lisäksi useita vuosia jatkunut Suomen sisäisten lentoreittien liikennöinti ilmentää liikepaikan ajallista pysyvyyttä, joka tulee myös huomioida liikepaikan muodostumisen arvioinnissa. Sillä tosiseikalla, että lentokoneita käytetään ulkomailla huollossa ei ole merkitystä, koska

Suomen sisäisten reittilentojen liiketoiminta tapahtuu yksinomaan Suomessa ja lentokoneilla lennetään säännöllisesti Suomessa.

Edellä esitetyn perusteella yhtiön Suomessa harjoittama toiminta rajoittuu siten kahdelle erilliselle kaupallisesti ja maantieteellisesti yhtenäiselle alueelle, jotka muodostuvat lentokoneilla lennettävien reittien välille (Helsinki–Pori–Helsinki ja Helsinki–Savonlinna–Helsinki) lentokenttineen. Lisäksi yhtiön matkustamohenkilökunta on toiminut lentokoneissa yhtiön hyväksi yhtiön toiminnan kestänyt Suomessa jo useita vuosia.

Näin ollen yhtiö on harjoittanut Suomessa liiketoimintaansa kiinteistä liikepaikoista käsin ajallisesti pysyvällä tavalla. Yhtiölle muodostuu siten Suomeen kiinteät toimipaikat lentoreiteille Helsinki–Pori–Helsinki vuodesta 2019 alkaen ja Helsinki–Savonlinna–Helsinki vuodesta 2023 alkaen tuloverolain 13 a §:n ja Suomen ja Unkarin välisen verosopimuksen 5 artiklan 1 ja 2 kohtien perusteella.

2.2.2 Verohallinnon vuoden 2015 verotuspäätös ja luottamuksensuoja

Tähän asiaan on annettu vastine.

Tosiseikat

BASe Airlines Zrt:lle on Verohallinnon toimesta esitetty kiinteää toimipaikkaa verovuodelle 2015. Verovuoden 2015 verotuksen toimittamisen yhteydessä yhtiölle on 26.7.2016 lähetetty selvityspyyntö verotuksellisen aseman selvittämiseksi. Yhtiö vastasi lähetettyyn selvityspyyntöön ja selvitti Suomessa harjoitettua liiketoimintaa. Yhtiön antaman selvityksen mukaan sillä ei ole Suomessa toimistoa tai muuta kiinteää liikepaikkaa. Yhtiöllä ei ole Suomessa työntekijöitä, vaan lennoilla tarvittava henkilökunta tulee 12 vuorokauden komennuksille ja työskentelee ainoastaan yhtiön lentokoneessa. Yhtiöllä ei annetun selvityksen perusteella ole Suomessa sellaista edustajaa, jolla olisi valtuudet tehdä yhtiötä sitovia sopimuksia tai vastaanottaa tilauksia. Yhtiön antaman selvityksen mukaan yhtiön johtohenkilöt eivät asu Suomessa ja yhtiötä johdetaan Unkarista.

Yhtiölle on 26.8.2016 lähetetty pyyntö toimittaa veroilmoitus vuodelta 2015, sillä yhtiölle on katsottu muodostuvan kiinteä toimipaikka Suomeen, koska yhtiön operoima lentoreitti on Suomen sisäinen reitti. Yhtiö vastauksen mukaan sille ei muodostu kiinteää toimipaikkaa Suomeen. 26.9.2016 yhtiölle on lähetetty ilmoitus, jossa yhtiölle on katsottu muodostuvan kiinteä toimipaikka Suomeen ja yhtiön verotettavan tulon määrä on arvioitu. Yhtiö toimitti lisäselvityksen Suomen Verohallinnolle. 26.10.2016 yhtiölle on lähetetty verotuspäätös verovuodelta 2015. Yhtiö toimitti oikaisuvaatimuksen verovuoden 2015 verotukseen liittyen. Yhtiölle on lähetetty lisäselvityspyyntö oikaisuun liittyen. Yhtiö toimitti lisäselvityksen Verohallinnolle. 17.2.2017 Verohallinto on antanut päätöksen yhtiön tekemästä oikaisuvaatimuksesta. Päätöksessä yhtiön arvioverotus ja veronkorotus poistettiin kokonaisuudessaan, koska yhtiölle ei katsottu muodostuvan Suomeen kiinteää toimipaikkaa.

Tällä verotarkastuksella on katsottu, että yhtiölle muodostuu kiinteät toimipaikat Suomeen Suomen sisäisten lentoreittien (Helsinki–Pori–Helsinki vuodesta 2019 ja Helsinki–Savonlinna–Helsinki vuodesta 2023) perusteella (kohta 2.2.1).

Säännökset

Verotusmenettelystä annetun lain (VML) 26 § 2 momentin mukaan, jos asia on tulkinnanvarainen tai epäselvä ja jos verovelvollinen on toiminut vilpittömässä mielessä viranomaisen noudattaman käytännön tai ohjeiden mukaisesti, on asia ratkaistava tältä

osin verovelvollisen eduksi, jos ei erityisistä syistä muuta johdu. Jos vero kuitenkin maksuunpannaan, veroon liittyvät korkoseuraamukset voidaan jättää perimättä ja veronkorotus määräämättä kokonaan tai osittain, jos korkoseuraamusten perintä ja veronkorotuksen määrääminen olisivat asian tulkinnanvaraisuuden tai epäselvyyden vuoksi kohtuuttomia. (9.9.2016/772)

VML 56 §:n 1 momentin mukaan, jos verovelvollinen on jäänyt osaksi tai kokonaan verottamatta tai hänelle on muuten jäänyt määräämättä säädetty vero, Verohallinto oikaisee verotusta verovelvollisen vahingoksi.

Verohallinnon ohje Luottamuksensuoja verotusmenettelyssä Diaarinumero VH/4957/00.01.00/2023

Verolainsäädännössä säädetty luottamuksensuoja koskee aikaisemmin annetun ohjeen tai päätöksessä omaksutun tulkinnan sitovuutta, kun myöhemmin tehdään uusi samanlaista asiaa koskeva verotusratkaisu. Luottamuksensuoja voi estää veron määräämisen tai verotuksen oikaisun verovelvollisen vahingoksi, jos Verohallinto on aiemmin antanut verovelvolliselle tai yleisesti julkisuuteen ohjeen kyseessä olevassa asiassa tai vastaava asia on nimenomaisesti ratkaistu verovelvollisen verotuksessa aiempina verovuonna tai aiemmalla verokaudella.

Luottamuksensuojaa koskevissa säännöksissä määritellään ne edellytykset ja olosuhteet, joissa verovelvollinen voi saada luottamuksensuojaa. Kaikkien laissa lueteltujen luottamuksensuojan soveltamisedellytysten on toteuduttava yhtä aikaa. Edellytykset ovat seuraavat:

1. asia on tulkinnanvarainen tai epäselvä
2. verovelvollinen on toiminut vilpittömässä mielessä
3. verovelvollinen on toiminut viranomaisen omaksuman käytännön tai sen ohjeiden mukaisesti.

Kun kaikki edellä mainitut soveltamisedellytykset täyttyvät yhtä aikaa eli asia on joko tulkinnanvarainen tai epäselvä, verovelvollinen on toiminut vilpittömässä mielessä ja joko viranomaisen omaksuman käytännön tai sen antamien ohjeiden mukaisesti, verovelvollinen saa luottamuksensuojaa. Tällöin verotus (esimerkiksi säännönmukainen verotus, verotuksen oikaisu, veron määrääminen ja päätöksen oikaisu) on toimitettava tai asia ratkaistava verovelvollisen eduksi, jos ei erityisistä syistä muuta johdu. Luottamuksensuojaa ei saa, jos joku edellä mainituista edellytyksistä (1, 2, tai 3) ei täyty.

Luottamuksensuojan syntyminen edellyttää siis viranomaisen aiempaa aktiivista ratkaisua tai muuta nimenomaista kannanottoa juuri sellaiseen asiaan, joka on ratkaistavana. Yleensä tällaisessa tilanteessa on joko käyty kirjeenvaihtoa verovelvollisen kanssa tai asiaa on muutoin selvitetty. Verohallinnossa sähköisesti säilytettäviin verotusasiakirjoihin on tehty kirjeenvaihtoa tai muuta selvitystä koskevia merkintöjä, jotka osoittavat, että ratkaisu on tehty nimenomaisesti.

Luottamuksensuoja koskee vain sitä samaa asiaa, joka on aiemmin nimenomaisesti ratkaistu. Esimerkiksi omaisuuden tuottaman tulon verotuksessa aiempina verovuotena tehty nimenomainen ratkaisu ei välttämättä muodosta luottamuksensuojaa myöhemmässä luovutusvoiton verotuksessa. Myöskään toisessa verolajissa tehty ratkaisu ei automaattisesti synnytä luottamuksensuojaa toiseen verolajiin. Oikeuskäytäntöä tällaisista tilanteista ei toistaiseksi ole olemassa.

Johtopäätökset

Yhtiön vuoden 2015 verotuksessa Verohallinto on yhtiön oikaisuvaatimuksen perusteella katsonut, ettei yhtiölle muodostu Suomeen kiinteää toimipaikkaa. Tällä verotarkastuksella on katsottu, että yhtiölle muodostuu kiinteät toimipaikat Suomeen Suomen sisäisten lentoreittien perusteella vuodesta 2019 (Helsinki–Pori–Helsinki) ja 2023 (Helsinki–Savonlinna–Helsinki) alkaen. Yhtiön kiinteän toimipaikan muodostumisen voidaan katsoa täyttävän VML 26.2 §:n mukaiset luottamuksensuojan edellytykset. Asian voidaan katsoa olevan tulkinnanvarainen ja yhtiön voidaan katsoa toimineen vilpittömässä mielessä Verohallinnon aiemman päätöksen mukaisesti. Yhtiölle katsotaan muodostuneen luottamuksensuoja vuosille 2019–2025 ja tämän vuoksi asia ratkaistaan yhtiön eduksi. Tällä verotarkastuksella annettavan ohjauksen myötä verovuodesta 2026 alkaen VML 26 §:n 2 momentin mukaisen luottamuksensuojan edellytykset eivät täyty. Näin ollen yhtiölle ei muodostu luottamuksensuojaa verovuodesta 2026 alkaen yhtiön Suomen sisäisestä lentoliikenteestä Suomeen muodostuvaa kiinteää toimipaikkaa koskien.

Vastineen kohdassa "Previous Decision by Finnish Tax Administration" yhtiö tuo esiin, ettei yhtiön toiminta ole muuttunut Verohallinnon vuoden 2015 päätöksen jälkeen, eikä Verohallinto yhtiön mukaan viittaa uusiin tosiseikkoihin. Tämä vastineessa esitetty seikka pitää paikkansa. Vastineessa esitetyn mukaan Verohallinto ei voi tehdä vuoden 2015 päätöksestä sen vastaista uutta ratkaisua, koska tällainen menettely olisi lainvastainen eikä verotarkastuksessa ole tullut esiin uusia asiaan vaikuttavia tosiseikkoja. Vastineessa ei ole esitetty tämän väitteen tueksi minkäänlaista lainsäädäntöä. Tällä verotarkastuksella ei ole esitetty VML 56 §:n mukaista yhtiön verotuksen oikaisua verovelvollisen vahingoksi vaan verotarkastuksessa yhtiötä ohjataan jatkossa toimimaan oikein. Edellä on todettu, että yhtiölle ei muodostu luottamuksensuojaa vuodesta 2026 alkaen ja yhtiötä ohjataan antamaan veroilmoitus Suomeen verovuodesta 2026 alkaen. Vastineessa esitetty ei aiheuta muutosta verotarkastuskertomuksessa esitettyyn.

2.3 Ohjaukset

Verohallinto edellyttää, että verovelvollinen muuttaa toimintatapaa tässä luvussa kuvatuissa asioissa. Annettuun ohjaukseen ei voi hakea muutosta, mutta halutessanne voitte hakea näihin asioihin Verohallinnolta valituskelpoista ennakkoratkaisua. Ennakkoratkaisun voi saada vain, jos tietyt edellytykset täyttyvät. Lisätietoja saa Verohallinnon ohjeesta "Ennakkoratkaisuhakemuksen tekeminen ja siihen annettava päätös" (vero.fi).

2.3.1 Suomen kiinteän toimipaikan verotettava tulo

Tähän asiaan ei ole annettu vastinetta.

Tosiseikat

Tällä verotarkastuksella on katsottu, että yhtiölle muodostuu kiinteät toimipaikat Suomeen Suomen sisäisten lentoreittien perusteella vuodesta 2019 (Helsinki–Pori–Helsinki) ja 2023 (Helsinki–Savonlinna–Helsinki) alkaen (kohta 2.2.1). Kohdassa 2.2.2 todetun mukaisesti yhtiön vuoden 2015 verotuksessa Suomen Verohallinto on katsonut, ettei yhtiölle muodostu Suomeen kiinteää toimipaikkaa. Yhtiölle on katsottu muodostuvan luottamuksensuoja Suomen sisäisten lentoreittien verotukseen verovuosille 2019–2025. Edellä kohdassa 2.2.2 todetun mukaisesti VML 26 § 2 momentin mukaisen luottamuksensuojan edellytykset koskien yhtiön Suomen sisäisestä lentoliikenteestä Suomeen muodostuvaa kiinteää toimipaikkaa eivät täyty verovuodesta 2026 alkaen.

Säännökset

Suomen sisäinen lainsäädäntö

TVL 9 §:n 3 momentin mukaisesti, jos ulkomaalaisella yhteisöllä tai yhteenliittymällä on Suomessa elinkeinon harjoittamista varten kiinteä toimipaikka, on yhteisö tai yhteenliittymä velvollinen suorittamaan veroa kaikesta tähän kiinteään toimipaikkaan kuuluvaksi luettavasta tulosta.

Suomen Tasavallan hallituksen ja Unkarin Kansantasavallan hallituksen välinen SOPIMUS tulo- ja varallisuusveroja koskevan kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi (51/1981)

3 artiklan 1 kohdan h alakohdan mukaan jollei asiayhteydestä muuta johdu, on tätä sopimusta sovellettaessa seuraavilla sanonnoilla jäljempänä mainittu merkitys "kansainvälinen liikenne" tarkoittaa kuljetusta aluksella, ilma-aluksella tai maantiekuljetuksiin tarkoitettulla kulkuneuvolla, jota käyttävän yrityksen tosiasiallinen johto on sopimusvaltiossa, paitsi milloin alusta, ilma-alusta tai kulkuneuvoa käytetään vain toisessa sopimusvaltiossa olevien paikkojen välillä.

7 artiklan 1 kohdan mukaan tulosta, jonka sopimusvaltiossa oleva yritys saa, verotetaan vain siinä valtiossa, jollei yritys harjoita liiketoimintaa toisessa sopimusvaltiossa siellä olevasta kiinteästä toimipaikasta. Jos yritys harjoittaa liiketoimintaa edellä sanotuin tavoin, voidaan tässä toisessa valtiossa verottaa yrityksen saamasta tulosta, mutta vain niin suuresta tulon osasta, joka on luettava kiinteään toimipaikkaan kuuluvaksi.

7 artiklan 2 kohdan mukaan, jos sopimusvaltiossa oleva yritys harjoittaa liiketoimintaa toisessa sopimusvaltiossa siellä olevasta kiinteästä toimipaikasta, luetaan, jollei 3 kappaleen määräyksistä muuta johdu, kummassakin sopimusvaltiossa kiinteään toimipaikkaan kuuluvaksi se tulo, jonka toimipaikan olisi voitu olettaa tuottavan, jos se olisi ollut erillinen yritys, joka harjoittaa samaa tai samanluonteista toimintaa samojen tai samanluonteisten edellytysten vallitessa ja itsenäisesti päättää liiketoimista sen yrityksen kanssa, jonka kiinteä toimipaikka se on.

7 artiklan 3 kohdan mukaan kiinteän toimipaikan tuloa määrättäessä on vähennykseksi hyväksyttävä kiinteästä toimipaikasta johtuneet menot, niihin luettuina yrityksen johtamisesta ja yleisestä hallinnosta johtuvat menot riippumatta siitä, ovatko ne syntyneet siinä valtiossa, jossa kiinteä toimipaikka on, vai muualla.

8 artiklan 1 kohdan mukaan tulosta, joka saadaan aluksen tai ilma-aluksen käyttämisestä kansainväliseen liikenteeseen, verotetaan vain siinä sopimusvaltiossa, jossa yrityksen tosiasiallinen johto on.

Verohallinnon ohjeet

Rajoitetusti verovelvollisen ulkomaisen yhteisön tuloverotus Suomessa – Liiketulo ja muut Suomesta saadut tulot (Diaarinumero nro VH/5425/00.01.00/2023)

Ulkomaisen yhteisön kiinteän toimipaikan tulos lasketaan elinkeinotulon verottamisesta annetun lain (EVL) säännösten mukaisesti. Kiinteän toimipaikan tuloksi luetaan kaikki sen elinkeinotoiminnassa syntyneet EVL:n mukaan veronalaiset tulot. Tuloihin luetaan myös kiinteään toimipaikkaan kuuluvat korot, osingot, rojalit ja omaisuuden luovutusvoitot. Vähennyksellisiä ovat puolestaan kiinteän toimipaikan tulon hankkimisesta ja

säilyttämisestä aiheutuneet menot siten kuin EVL:ssä säädetään. Vähennyskelpoisia menoja ovat esimerkiksi kiinteän toimipaikan palkkamenot. Kiinteän toimipaikan menot ovat vähennyskelpoisia riippumatta siitä, ovatko ne syntyneet Suomessa vai ulkomailla, jos ne liittyvät kiinteän toimipaikan toimintaan.

Johtopäätökset

Yhtiölle on katsottu muodostuvan kiinteät toimipaikat Suomeen Suomen sisäisten lentoreittien perusteella. Yhtiön harjoittama Suomen sisäinen lentoliikenne ei ole Suomen ja Unkarin välisen verosopimuksen 8 artiklan 1 kohdan mukaista kansainvälistä liikennettä, sillä Suomen sisäisillä lentoreiteillä ilma-alusta käytetään vain Suomessa olevien paikkojen välillä (3 artikla 1 kohta h alakohta). Yhtiön Suomen sisäisistä lentoreiteistä saamaa kiinteille toimipaikoille kuuluvaa tuloa verotetaan Suomessa vuodesta 2026 alkaen (7 artikla ja TVL 9.3 §). Yhtiön tulee antaa verovuodesta 2026 alkaen Suomen Verohallinnolle elinkeinotoiminnan veroilmoitus kiinteille toimipaikoille kuuluvista Suomen sisäisen lentoliikennetoiminnan tuloista.

Tulon kohdistamisesta kiinteälle toimipaikalle on lisätietoa Verohallinnon syventävässä ohjeessa Yleistä tulon kohdistamisesta kiinteälle toimipaikalle.

Ville Suomalainen
verotarkastaja
puh. 029 512 3307 (puhelun hinta pvm./mpm.)

Pasi Haapakoski
verotarkastaja
puh. 029 512 7173 (puhelun hinta pvm./mpm.)

BASE Airlines Ltd.E-mail: base@baseairlines.hu

Tel.: +36 1 287 8546

Fax.: +36 1 287 8547

Árpád utca 37.

2220 Vecsés, Hungary



BPS/2025/01528

FINNISH TAX ADMINISTRATION - Verohallinto***Required further information******P.O. Box 900******00052 VERO******FINLAND*****Contact person:** Ville Suomalainen – Tax Auditor

Tel. +358 29 512 3307

Document No.: L0415665435

We have received your request for additional information regarding tax audit with the above reference number on 12/05/2025 therefore hereby we are sending you our answers as follows.

BASE Airlines Ltd. (hereinafter referred to as: the Company) was registered in Hungary in 1992. The Company's principal activity is the air transportation (Commercial Air Transport by AOC nr.: H-002, *attachment no. 1.*) During tax years 2019-2024 examined, the Company applied for registration as a VAT taxable entity in Finland (Y-tunnus: 2669284-2).

We would like to note that the Finnish Tax Administration conducted a procedure of the same nature against our Company in the year 2016 (Reference: 091 2669284-2 59 12.). In connection with the submission of the tax return for the 2015 tax year, the Finnish Tax Administration requested from the Company information nearly identical in content to that currently provided, for the purpose of establishing the existence of a permanent establishment.

The procedure was concluded by the following decision regarding our appeal filed to the Board of Adjustment (Reference / Record no.: 269284-2, dated: 17/02/2017):

"Since your Company had no permanent establishment in Finland during the tax year 2015, the article 8 of the tax treaty between Finland and Hungary does not apply."

The Company does not have a permanent establishment in Finland as defined in Article 5 Paragraph (2) of the Tax Treaty between Finland and Hungary (hereinafter referred to as: Tax Treaty). The sale of tickets for the flights operated by the Company was outsourced in such a

manner that, under Article 5 Paragraph 5 of the Tax Treaty, the Company does not have a representative in Finland who is authorized to conclude binding agreements or accept orders on behalf of the Company. Furthermore, its management does not reside in Finland, and the day-to-day management of the Company is carried out from Hungary. The Tax Authority considers that, the Company did not have a permanent establishment in Finland during the 2015 tax year.

According to the Article 7 Paragraph 1 of the Tax Treaty it is required that the profits of an enterprise of a Contracting State shall be taxable only in that State unless the enterprise carries on business in the other Contracting State through a permanent establishment situated therein.

Pursuant to Article 7 Paragraph 1 of the Tax Treaty, a company must have a permanent establishment in the Contracting State, as defined in Article 5, in order for its profits attributable to such establishment to be taxable in that State. According to Article 8 Paragraph 1 of the Tax Treaty, profits derived from the operation of aircraft in international traffic are taxable only in the Contracting State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

We respectfully ask the Finnish Tax Administration to take into account the previous decision of the Board of Adjustment (Reference / Record no.: 269284-2, dated: 17/02/2017) in the present tax audit, as the Company's operations, activities, employment structure, and management are essentially the same as in the 2015 tax year.

Section 1. "Details on your company's operations"

1. What goods or services do you sell?

Passenger air transport services based on Public Service Obligation Agreements.

2. To whom do you sell them?

- a) **Maavoima Oy** (Äyritie 16, 01510 Vantaa, VAT No.: FI24424545) for Helsinki – Savonlinna route, based on Aircraft Lease Agreement between 10 January 2019 – 01 February 2019.
- b) **City of Pori** (P.O. Box 121, 28101 Pori, VAT No.: FI01373239) for Pori – Helsinki route, based on Public Service Obligation by Purchased Service Agreement for scheduled air service 01 August 2019 – 23 December 2022.
- c) **City of Pori** (P.O. Box 121, 28101 Pori, VAT No.: FI01373239) for Pori – Helsinki route, based on Public Service Obligation by Purchased Service Agreement for scheduled air service 01 January 2023 – 31 December 2024.
- d) **The Finnish Transport and Communications Agency Traficom** (PO Box 320, 00059 Traficom, VAT No.: FI29247533) and the **City of Savonlinna** (Savonlinna City Hall, Olavinkatu 27, 57130 Savonlinna, VAT No.: FI01669064) for Savonlinna –

Helsinki route, based on Public Service Obligation by Purchased Service Agreement for scheduled air service 13 November 2023 – 19 December 2025.

3. How high percentage of total turnover derives from business conducted in Finland?

64,85% of the total turnover derived from similar agreements between 2019-2024 (ref.to section 1 point 2).

4. How is your business in Finland different from your business in your resident country?

The difference is significant: Our base airport is in Budapest Liszt Ferenc Airport where our maintenance base is located. We had in average 38-46 employees and 5-10 contracted staff in period 2019-2024. Our activities included commercial flight operations of charter chains, scheduled flights, wet lease of aircraft, aircraft maintenance (Part 145) for our fleet and third parties as well. We rent a hangar at BUD Airport which includes stores, certain technical offices for engineering and technical staff, aircraft maintenance equipment. Our repair shops are located at the headquarter of the company near to the airport. Our head office is located in Budapest outside but near to the airport. This is our operational and administrative centre where the following departments are located: Flight operations, Ground operations, Compliance, Safety, Security, Training, Continuing airworthiness, Maintenance planning, Operations control, Administration, Sales/logistics, Finance, Bookkeeping, Labour issues, Payroll accounting and the Management accordingly.

We do not have base in Finland, neither we have planes registered in Finland, nor dedicated any aircraft just for the finish operations, but we exchange them time by time in according with maintenance program and operational necessity.

We do not have headquarters in Finland, so the business in Finland is being led by our business premises in Hungary. For the sake of clarity, we do not have any organizational/business unit in Finland.

5. Description of the operation in Finland (including information on who is or who are in charge):

The Republic of Finland has imposed Public Service Obligations on scheduled air services in Finland for the following routes:

1. Pori-Helsinki route scheduled between 01 August 2019 – 23 December 2022,
2. Pori-Helsinki route scheduled between 01 January 2023 – 31 December 2024, and the
3. Savonlinna-Helsinki route scheduled between 13 November 2023 – 19 December 2025 periods.

The above tenders have been won by our company. The relating PSO agreements (PSA) regulate our operations in Finland.

For the operation in Finland the board members and the professional post holders are in charge from the head office Budapest-Hungary.

- **Contacting new prospects in order to create customer relationships.**

The PSA's do not give space in Finland for new prospects during their validity period.

- **Sales transactions.**

Ticketing services (sales) is outsourced to an independent entity: Skybutch OÜ (Lauteri 5, 10114 Tallinn, ESTONIA, VAT No.: EE102048973).

- **Orders of goods and services.**

Order of goods and services are managed from Budapest head office of the Company (e.g. spare parts supply, if necessary).

- **Having an order accepted by the head office in your country of residence.**

Everything is done according to a PSO contract, and the content of the contract is regulated by EU law (Air Services Regulation 1008/2008). No order can be accepted except by the head office authorized managers in Budapest.

- **Customer service including pre- and after-sales services.**

Customer service (to handle the possible passenger claims) is outsourced to Skybutch OÜ (Lauteri 5, 10114 Tallinn, ESTONIA, VAT No.: EE102048973).

6. How do you maintain contact with your Finnish customers, and from where do you do it?

Our customers are Finnish municipalities and a state agency. We maintain the contacts through e-mail, online meetings and telephone conversations from our head office Budapest – Hungary contacted to our customers City of Pori, City of Savonlinna and The Finnish Transport and Communications Agency (Traficom).

7. Describe the business premises available to you in Finland and in your country of residence:

We have no business premises in Finland. In our country for premises see below.

- **Street address of the offices/premises.**

We have business premises in Hungary as follows:

- Hungary 1185 Budapest, Liszt Ferenc International Airport, 187_1 Hangar,
- Hungary 1183 Budapest, Gyömrői str. 79-83 25. building,
- Hungary 2220 Vecsés, Árpád str. 37.

- **Purpose of use of the premises.**

Please refer to Section 1 point 4.

- **Number of people who work there, descriptions of their work.**

Please refer to Section 1 point 4.

8. If your company has no business premises in Finland where business can be conducted, from where do your employees work?

Our airplanes are operated from the concerned airports of Helsinki, Pori and Savonlinna cities accordingly. Our operating staff members spend their rest time between two flight duty, and split duty periods in “suitable accommodations” iaw. EASA regulations. The staff exchange is organised by the operations department in Budapest approximately in two-week shifts.

Section 2. “Details on your employees”

1. How many employees do you have in Finland? What type of work is done? Please enclose copies of their employment contracts.

We have no local employees in Finland.

2. How many employees do you have in other countries? What type of work do they do?

Please refer to Section 1 point 4.

3. Who is in charge of maintaining contacts with your customers in Finland (employee's name, job title, explanation of salary basis)? Can these employees receive orders or make binding business contracts for the company?

We have nor employees, neither authorized agents in Finland in charge of maintaining contact with our customers: the correspondence is maintained with the municipalities and Finnish authorities by the board members from Budapest.

4. Are the exact terms, conditions and prices of an order subject to negotiation - or do the employees in Finland only work according to a price list and standard commercial terms and conditions? If they are subject to negotiation, who is the one who contacts the customer in order to negotiate and make changes?

The operations are performed according to the PSA concluded by an international tender won by us. The subject agreement is fixed and no further bargaining opportunity following it's execution, except of extraordinary situations which must be negotiated by the signatories (e.g. force major).

5. If your sales effort in Finland is not arranged through a local agent, please describe how you take care of your sales in Finland?

We concluded the PSO agreements for fixed periods, routes and schedules. In case any modification is initiated by any party (e.g. schedule), it must be negotiated and agreed commonly by the signatories of the existing agreements.

6. Is it the job of your employee who is located in Finland to sell your products? Do your employees participate in product sales or distribution in other ways?

We have neither local employees, nor products to be sold in Finland.

7. Describe the situations where your employees in Finland are in contact with your customers?

We have no employees in Finland. No one is in contact with our customers except for the management in Budapest.

Section 3. “Details on the directors, managers, board members”

1. Please give us details on where your company directors etc. live: Name, Job title, and Address.

All the board members are Hungarian nationals resident in Hungary:

Board Member – Mr. ÁRMAI Zoltán, Hungary 1173 Budapest Domaszék köz 14/a .

Board Member – Mrs. LÉVAI Gizella, Hungary 1173 Budapest Domaszék köz 14/a.

Board Member – Mrs. FRENDLNÉ KISS Klára Veronika, Hungary 2225 Üllő Bercsényi utca 6.

2. Start dates and end dates of the directors' etc. presence in Finland.

There was no presence required for business purposes.

3. Who is or who are the people making important decisions in your company (concerning hiring employees, concerning purchases, sales etc.)?

Board Member – Mr ÁRMAI Zoltán, Hungary 1173 Budapest Domaszék köz 14/a.

Board Member – Mrs LÉVAI Gizella, Hungary 1173 Budapest Domaszék köz 14/a.

4. Who is in charge of the daily management work?

Same as section 3 point 1 above.

5. Where are the company's main business decisions made (please indicate the address)?

Hungary 2220 Vecsés, Árpád str. 37 or Hungary 1183 Budapest, Gyömrői str. 79-83 25. building

6. Where are the meetings of the Board of Directors held? Where are Annual General Meetings held? Please enclose a copy of the minutes of an Annual General Meeting.

Hungary 2220 Vecsés, Árpád str. 37 or Hungary 1183 Budapest, Gyömrői str. 79-83 25. building. Copy of Annual General Meeting (*attachment no. 2.*) and Original Company Registration Extract in English attached (*attachment no. 3.*).

7. Juha Köykkä has acted as the company's country manager in Finland. What is Juha Köykkä's role in the company?

We never had and do not have any “country manager” now. Mr Köykkä is not and never was employed by our Company.

We have a Service Agreement concluded with an Estonian Company – Skybutch OÜ – where Mr Köykka is the Member of Board authorized to sign contracts, buy or sell anything on the risk of Skybutch OÜ only.

However, the Service Agreement does not entitle the Skybutch OÜ or any of its employees to conclude any contract on behalf of our Company.

Other requested documents and notes:

1. In which country does the company pay taxes?

The company pay taxes in Hungary, please find tax returns of the company from years 2019-2024 in *attachments no. 4-16*. Please note that the company changed its legal form in 2019. Please find attached relevant Notice ref.# BAsE/2019/01835 (*attachment no. 17.*)

2. Accounting material for the Finnish business from years 2019-2024.

Since we have no permanent establishment in Finland the accounting is carried out uniformly in accordance with Hungarian tax laws. We hereby attach our Company's balance sheet, income statement, and tax return documentation covering the period 2019-2024. These documents provide a clear overview of the revenue generated from Finland in the given period. (*attachments 4-16 and attachments 18-31.*)

3. Copies of employees employment contracts.

Not applicable. Refer to Section 2 point 1.

4. A copy of the country manager's (Juha Köykkä) contract.

Like mentioned in the previous section 3 point 7, we never had and do not have any country manager now. We have a Service Agreement concluded with an Estonian Company – Skybutch OÜ – where Mr Juha Köykkä is the Member of Board.

Please find attached the Service Agreement with Skybutch OÜ. (*attachment no. 32.*)

Please do not hesitate to contact us in case you need further information.

We remain with,
Best Regards


.....
Mr. ÁRMAI Zoltán
CEO
BAsE Airlines Ltd.



Budapest, 30/05/2025

List of attachments:

- Attachment 1 - AOC-H002 issued on 16.07.2019 Operations Spec dd.17.10.2024
- Attachment 2 - Minutes of annual general meeting signed on 22.05.2025 signed
- Attachment 3 - Company register extract (EN) BAsE Airlines 14.05.2025
- Attachment 4 – tax return
1971_10672675213_Budapest_Aircraft_Service_Kft__756166170428077
- Attachment 5 – tax return
1929_26756763213_Budapest_Aircraft_Service_Zrt__1227586375585022
- Attachment 6 – tax return
2071_26756763213_Budapest_Aircraft_Service_Zrt__4640983792428
- Attachment 7 - tax return
21KIVA_26756763213_Budapest_Aircraft_Service_Zrt__4525588389229
- Attachment 8 – tax return
22KIVA_26756763213_Budapest_Aircraft_Service_Zrt__18349862954129
- Attachment 9 – tax return
23KIVA_26756763213_Budapest_Aircraft_Service_Zrt__169846358676212
- Attachment 10 – tax return
24KIVA_26756763213_Base_Airlines_Zrt_2418992119605867
- Attachment 11 -tax return local government 19HIPA_BASE_ZRT
- Attachment 12 -tax return local government 20HIPA_BASE_ZRT
- Attachment 13 -tax return local government 21HIPA_BASE_ZRT
- Attachment 14 -tax return local government 22HIPA_BASE_ZRT
- Attachment 15 -tax return local government 23HIPAK_BASE_ZRT
- Attachment 16 -tax return local government 24HIPAK_BASE_ZRT
- Attachment 17 - Important Notice - BAsE Airlines Ltd No. BAsE_2019_01835 e-certified
- Attachment 18 - 2019 Transformation - Balance-sheet of simplified annual report version A 30.09.2019
- Attachment 19 - 2019 Transformation - Profit and loss account of simplified annual report 30.09.2019
- Attachment 20 - 2019 Balance-sheet of simplified annual report version A 23.09.2020
- Attachment 21- 2019 Profit and loss account of simplified annual report 23.09.2020
- Attachment 22 - 2020 Balance-sheet of simplified annual report version A 25.05.2021
- Attachment 23 - 2020 Profit and loss account of simplified annual report 25.05.2021
- Attachment 24 - 2021 Balance-sheet of simplified annual report version A 19.05.2022
- Attachment 25 - 2021 Profit and loss account of simplified annual report 19.05.2022
- Attachment 26 - 2022 Balance-sheet of simplified annual report version A 03.03.2023

- Attachment 27 - 2022 Profit and loss of simplified annual report A 03.03.2023
- Attachment 28 - 2023 Balance-sheet of simplified annual report version A 14.05.2024
- Attachment 29 - 2023 Profit and loss account of simplified annual report 14.05.2024
- Attachment 30 - 2024 Balance-sheet of annual report version A signed on 22.05.2025
- Attachment 31 - 2024 Profit and loss account of annual report signed on 22.05.2025
- Attachment 32 - Skybutch BAsE Service Agreement countersigned dd.27.10.2023

SERVICE AGREEMENT



M

ai

SERVICE AGREEMENT

This Service Agreement (hereinafter referred to the "Agreement") is made by and between

Budapest Aircraft Services Private Limited Company (BASE Airlines Ltd.) having its principal place of business at 2220 Vecsés, Árpád u. 37., Hungary, established under the laws of Hungary, company registry number 13-10-041936 tax number: HU26756763; legally represented by its Owner & Member of Board, Mr. Zoltán Ármái, hereinafter referred to as "OPERATOR (AOC: H-002)" and

Skybutch OÜ having its principal place of business at Lauteri 5, 10114 Tallinn, ESTONIA, established under the laws of Estonia, company registry number: 12711077, tax number: EE102048973; legally represented by its Member of Board, Mr. Juha Köykkä hereinafter referred to as "SERVICE PROVIDER".

Either hereinafter referred to as **Party** or both hereinafter collectively referred to as **Parties**.

The OPERATOR wishes to be provided with the Services (as defined in paragraph I. Services) by the SERVICE PROVIDER and the SERVICE PROVIDER agrees to provide the Services to the OPERATOR by the terms and conditions of this Agreement.

I. General

The Parties have agreed that the services of SERVICE PROVIDER are granted to support the OPERATOR's contracted air operations between Helsinki and Savonlinna cities according to the schedule of the relevant Public Service Obligation (PSO) - refer to Annex B.

The OPERATOR shall sign a detailed ground handling agreement for ground handling services required at Helsinki airport with Groundpower Ltd Oy reg. no. 2948643-8. and at Savonlinna airport with Maavoima Oy reg. no. 2442454-5, i.a.w. IATA SGHA Annex B.

II. The SERVICE PROVIDERs responsibilities

SERVICE PROVIDER provides the followings for the subject operations:

- Arranges and covers in a timely manner the costs, incurred in the subject operation of the Aircraft as specified under this Agreement (Type: Embraer EMB-120, with the Hungarian registration number HA-FAI/FAL/FAN with 30 economy seats or substitute), as follows:
 - landing and terminal navigation fees, airport charges, lighting, parking and hangar fees, other airport charges or services;
 - passenger services, catering fees and charges (including ticketing, passenger and security charges, royalties, passenger delay amenities, diversions and interrupted trip expenses);

- handling fees, including but not limited to necessary air conditioning, ground power unit, towing, push-back, fuel and oil, hydraulic liquids and pressurized gases whenever required regarding to the scheduled operation; interior and exterior cleaning of the aircraft, toilet service, disinfecting, de-icing, anti-icing;
 - crew (staff) ground transportation to/from/in the airport and the hotel, hotel with bed and breakfast (separate rooms/toilet for each) - according to the international airline standard, with internet access - or equal accommodation at the locations of operation and the other destinations where the crew is expected to rest/night stop and crew meal;
 - briefing room and suitable storage with internet access for required line maintenance station;
 - permit fees (if any) and customs duties, storage and legal fees (if any) and any and all other direct expenses of any kind or nature in direct connection with or related to the use, movement, operation and hangarage of the Aircraft.
- SERVICE PROVIDER will provide the ticketing service on behalf of OPERATOR through:
- www.airlink.fi or a similar booking system
 - all IATA-accredited travel agencies worldwide using Amadeus reservation system selling FlexFlight (W2) flights
 - on Finnair's sales channels as feeder flights to Finnair's network according to interline agreement
 - other bilateral sales agreements with interesting Parties such as travel agencies, hotel chains etc.
- SERVICE PROVIDER undertakes to present air fares as required in Article 23 of the Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council. The SERVICE PROVIDER also undertakes to present the OPERATOR all information requested by the European Commission.
- SERVICE PROVIDER shall publish and maintain a customer service during reasonable period of each day of timetable.
- SERVICE PROVIDER shall support OPERATOR in flight dispatching and operations. It ensures the reception print-out, collection of all flight preparatory documents (e.g. OFP, Runway Analysis, Journey Log, Maintenance Release etc.) sent by OPERATOR ETD-90' at the latest via appropriate communication channels (Internet, SITATEX, AFTN, telefax), adds WX reports and AIS Bulletins and if published, the relevant NOTOC, and finally hands them over to OPERATOR's crew,
- Assists in air traffic flow management, movement reporting and other operations control issues (e.g. TSAT).
- The SERVICE PROVIDER
- has to forward the certificates as evidences of the fulfilment of its professional and insurance requirements to the OPERATOR before the operation/services start.

- monitors and reports all relevant data of operations to OPERATOR as detailed in the paragraph IV.3 hereunder.

The SERVICE PROVIDER may provide the abovementioned Services by own approved capabilities or outsource them to approved subcontractors -as applicable- after agreement with the OPERATOR.

The SERVICE PROVIDER is responsible for subcontractor's actions as for its own.

The SERVICE PROVIDER bears the costs of its own insurances required to this Agreement.

III. The OPERATORs responsibilities

The OPERATOR performs aircraft operations and liable to

- Maintain the Aircraft in airworthy conditions in compliance with Commission Regulation (EC) No 2042/2003;
- Operate the aircraft in compliance with Commission Regulation (EU) No 965/2012 as applicable;
- Operate the aircraft by the flight crew and cabin crew qualified and authorised in compliance with Commission Regulation (EU) 1178/2011;
- Report the occurrences to Authorities within 72 hours from the event, according to EASA AMC 20-8.
- Maintain, at its expense, Aircraft hull and hull war insurance (of the types and in amounts normally carried by the OPERATOR), third Party and passenger legal liability insurance in respect of the Aircraft for all risk including war risk and hijacking. The OPERATOR will provide the SERVICE PROVIDER before the Delivery Date and before each insurance renewal date with the insurance certificates evidencing insurance required herein.
- Handle the inflight dispatching and operations constantly supported by SERVICE PROVIDER.
- Arrange the slot, coordination and control the aircraft rotation.
- Prepare the crew planning and disposition,

In case of irregularities – cancellation of any flight due to reasons beyond control of the OPERATOR (technical reasons/A.O.G/adverse weather/etc.) the OPERATOR shall provide SERVICE PROVIDER with documentation and clarification of the irregularity.

This information is used by SERVICE PROVIDER to adjust its services accordingly.

Documentation in English language shall contain:

- notice/message about the event;
- information about the primary results of event investigation;
- information about the immediate action taken by the OPERATOR;
- information about the notification sent to the CAA of the state where the OPERATOR is registered.

The documentation shall be sent to SERVICE PROVIDER to the following contact details:

Mr Juha Koykka
 Skybutch OÜ
 Lauteri 5
 10114 Tallinn
 Estonia

E-mail: info@skybutch.com , juha@airlink.fi
 Tel: +358 40 054 4555

The OPERATOR undertakes to provide the Support Inventory (tools, spare, parts, etc...) during the Service Term required for the maintenance of the Aircraft, using its best efforts. The OPERATOR shall not be kept liable, if due to the reasons beyond its control, any required Support Inventory cannot be obtained or made available in due time.

In case of Aircraft unavailability during scheduled or unscheduled maintenance, the OPERATOR shall use its best endeavour to provide a substitute aircraft.

IV. PRICE, PAYMENT, REPORTS, WARRANTY, TAXES

1. The Parties commonly undertake the strict obligations by the PSO agreement between the OPERATOR and City of Savonlinna, to monitor and report all relevant data concerning the flight activity for accurate billing. During this process the Parties will review/check if any of deductions of the compensation (delay, cancellation, non-performance, lack of punctuality, overcompensation cutter etc.) shall be accounted.

2. Before paying the monthly fee, the SERVICE PROVIDER shall deliver detailed monthly reports to OPERATOR in five (5) days following the month in subject and the Parties check and summarize the flights performed in order to commonly define the total amount of the compensation claimable by the OPERATOR according to the PSO agreement:

A.) Monthly compensation calculation for scheduled air services of OPERATOR by the PSO agreement:

The number of the scheduled flight legs is the basis for compensation.

The cancelled flights will decrease the amount of compensation, namely:

+ Number of scheduled flight legs
 - Number of cancelled flight legs
 = Number of the payable flight legs

B.) Service fee calculation for SERVICE PROVIDER's services (see paragraph II.):

Payable flight legs number * Service fee for one flight leg = Monthly Service fee
(Exempted from VAT due to EU VAT Rule Reverse Charge Mechanism)

Note: A flight leg means:	a flight having a single flight number: BPSXXX
Number of rotations:	according to Annex B.
Schedule:	according to Annex B.
Crew composition:	1Cpt, 1FO, 1FA
Number of crews:	2 sets – according to the required schedule
Engineer:	2 FT

The SERVICE PROVIDER is entitled to issue the monthly invoice for its services performed under this Agreement according to the above calculation.

C.) Conditions of payment:

- The SERVICE PROVIDER invoices to OPERATOR its Service fee according to the calculation as specified in subparagraph B.) above.
- The OPERATOR settles such invoice after the OPERATOR received the compensation from the City of Savonlinna. Thereafter the invoice of the SERVICE PROVIDER will be settled within 3 working days.
- All payments shall be effected by the OPERATOR by wire transfer to the SERVICE PROVIDER's:

Bank account number: EE624204278615523108
Name of bank: COOP PANK
SWIFT code: EKRDEE22

Any payment will be effected only if the Parties agree the correctness of its amount in written form.

3. Reports

Within 5 working days after each month the SERVICE PROVIDER shall provide to OPERATOR the data necessary to submit the Monthly report.

The Monthly report should contain at least the following information:

- The time period represented in the report;
- A written summary of the amount of passengers per flight;
- The price of fuel sent weekly;

Within 20 calendar days after each quarter, the SERVICE PROVIDER shall provide the OPERATOR the data necessary to submit the Quarterly report concerning the punctuality of the Service and flight ticket revenue:

The data shall contain the number of revenue passengers, number of tickets sold in Euro by airports (broken down by ticket type to allow monitoring of sales of the most expensive ticket

type relative to sales of tickets in less expensive categories) and passenger revenue obtained. The data shall be presented as summarized data and the number of passengers shall be shown for each flight number such as depicted by a service provider's (e.g. World Ticket A/S) accounting reports.

Based on the received data the Parties of this Agreement will check if any of deductions of the compensation (delay, non-performance, lack of punctuality, overcompensation etc.) may be accounted. If the OPERATOR or SERVICE PROVIDER caused (negligently or intentionally) partially or wholly the reason of the deduction the Parties will consider the loss in their subsequent account accordingly.

The amount of the punctually sanction will be shared according to the Parties' fault liability proportion. The SERVICE PROVIDER shall issue the credit note on the amount calculated as to above.

4. Warranty

The SERVICE PROVIDER grants a sum of 50.000 € (fifty thousand Euros) as a security deposit against a Debit Note issued by the OPERATOR which will be reconciled or returned three months after the end of the contracted period at latest.

The SERVICE PROVIDER expresses and warrants that it will perform the contracted Services with maximum care and skills.

To safeguard its claims under this Agreement, the OPERATOR is entitled to withhold the due payment, either in full or in part, when the SERVICE PROVIDER has materially neglected its contractual obligations and has not remedied its breach of agreement within reasonable time after having notified by the OPERATOR. The OPERATOR is entitled to use that payment to set off claims against the SERVICE PROVIDER that have arisen relating to the agreed Services.

The OPERATOR shall notify the SERVICE PROVIDER about any intended deductions, withholdings and set-offs from the full payment before any of such is effected.

Further-on the SERVICE PROVIDER warrants its activity under this Agreement will not infringe any property right or other rights of the other Party or any third Party.

5. Taxes

The Parties hereby declares that on the date of execution of this Agreement, they have no actual or contingent liabilities arising from withholdings, taxes, deductions, customs or other duties as contemplated hereof within any jurisdiction where the Aircraft shall operate.

Any charges payable under this Agreement are exclusive of any applicable tariffs, surcharges or other similar amounts assessed by any governmental entity arising as a result of the provision of the Services by the SERVICE PROVIDER to the OPERATOR. The SERVICE PROVIDER is liable and responsible that its invoicing is lawful and the reported data and information are correct. The SERVICE PROVIDER is solely liable to pay the legal tax on its any and all taxable income by this Agreement.

V. GENERAL TERMS

V. 1. Liability and indemnity

1. SERVICE PROVIDER assumes all liability and shall indemnify, reimburse and hold OPERATOR, its Officers, Agents, Employees and Directors free and harmless from any and all claims, demands, suits, judgments or causes of action including necessary costs and expenses incidental thereto for or on account of personal injury or bodily injury or death or property damage to third parties in connection with this Agreement unless such occurrence arises from gross negligence or wilful misconduct of the OPERATOR, its Officers, Agents, Employees and Directors.

2. Except in cases of gross negligence, the SERVICE PROVIDER indemnifies the OPERATOR against the liabilities contained within EU Regulation (EC) No. 261/2004 and EU Regulation (EC) No. 1107/2006. This includes, but is not limited to cancellations, passenger delays, baggage delays, destruction, loss or damage to baggage, denied boarding, long delay of flights, carried disabled persons and persons with reduced mobility. The SERVICE PROVIDER will handle all cases, arranges all financial consequences and undertakes to possess adequate insurances to fulfil its liability commitment.

3. OPERATOR shall be liable for any loss or damage to property of third Parties or death of or injury of third Parties and to any loss or damage to the aircraft and hereby indemnifies and holds harmless SERVICE PROVIDER from and against any and all liabilities, claims, demands in connection with the Agreement unless such loss or damage arises from gross negligence or wilful misconduct of SERVICE PROVIDER.

4. Each Party hereby indemnifies and holds harmless the other Party from and against all liabilities and claims, in relation to death of or injury to any officer or employee of each Party (provided such death or injury arises out of and in the course of such employee's employment by each Party) in connection with this Agreement, except in case of wilful misconduct or gross negligence of the other Party, its officers, servants and employees.

5. Each Party undertakes to comply with a high level of data security and data protection. Each Party undertakes to comply with any General Data Protection Regulation (GDPR – Regulation (EC) No 679/2016) in its operations.

V.2. Limitation of liability

1., Neither Party shall be liable for loss of use of aircraft or consequential damages, such as loss of profit or revenue or goodwill arising out of the foregoing or other services under this Agreement.

2. Nothing will serve to limit or exclude either Party's liability for death or personal injury arising out from the Party's own negligence.

V. 3. Force Majeure

1. Except as herein provided, neither Party shall have any responsibility for loss, damage, delay or failure to perform any obligation arising out of events of Force Majeure, which shall include, without limitation, acts of God, loss or damage to the Aircraft in an accident or other calamity, seizure or hijacking, airport closure, pandemic quarantine restrictions, fire, flood, explosion, earthquake, riots or civil commotions, strike, war or hazards or dangers, incident to a state of war, as well as any act of government, allocation, regulation or order, or any acts,

matters or things whether or not of a similar nature beyond the control of either party. Labour dispute or labour stoppage or other labour disturbances, except for strike, shall not be deemed Force Majeure.

2. The Party claiming Force Majeure shall notify the other Party immediately in writing at the commencement of events or circumstances deemed as Force Majeure, concurrently sending a confirming document issued by the Chamber of Commerce or by other similar, competent authority in its home country, to certify the reality and the accuracy of the facts, dates and circumstances contained in the above-mentioned notification. The same procedure and terms of notification and confirmation are applicable regarding the cessation of the Force Majeure. If such notification/confirmation is not properly dispatched by the Party claiming such commencement or cessation within the time provided for above, that Party will be responsible for the damages caused to the other Party by this oversight. On receipt of the above-mentioned notification and confirmation, both Parties shall get in touch at once and decide within ten (10) days on the actions and/or steps to be taken on behalf of both Parties in order to limit or overcome the aftermath of the Force Majeure.

3. Should a case of Force Majeure prevent or delay, completely or partially, the execution of the Agreement by either of the Parties, the affected Party shall be released from the liability to fulfil its obligations, but only to the extent and for the period of time the fulfilment of its obligations is prevented or delayed by the Force Majeure. Both Parties shall make all reasonable efforts to reduce the delay caused by the Force Majeure as much as possible.

4. For any delay and/or non-fulfilment of the Agreement obligations by one Party due to Force Majeure, the other Party shall not be entitled to claim penalties, interest or damages which would otherwise have been payable. However, the occurrence of Force Majeure shall not exonerate the Parties of their obligations as resulted prior to the Force Majeure. The Parties shall not be liable for delays in performance or non-performance caused by circumstances beyond control. Nevertheless, strike, lockout, boycott or other industrial action does not exempt from compensation to passengers according to regulation (EC) No 261/2004.

V.4. Termination

1. This Agreement shall be automatically terminated on the final date of the fixed period of the scheduled air services by the PSO, and/or subject to the Parties performance of all their obligations herein.

2. This Agreement may be terminated before the fixed term expired in the following events:

a) If the PSO agreement for scheduled air services between Helsinki and Savonlinna has been terminated or dissolved.

b) In the event of a total loss of the Aircraft, in which event neither Party shall have any liability to the other, except in tort or pursuant to applicable laws and for liabilities accrued prior to the effective date of such termination.

c) Whenever SERVICE PROVIDER fails to fulfil any of its obligations herein and has not remedied such breach within five (5) days from the date of a written notice thereof, OPERATOR shall, at its option, unilaterally and immediately terminate this Agreement and SERVICE PROVIDER shall be liable to OPERATOR in accordance with the provisions herein.

d) Whenever the OPERATOR fails to fulfil any of its obligations herein and has not remedied such breach within five (5) days from the date of a written notice thereof, the SERVICE

PROVIDER shall, at its option, unilaterally and immediately terminate this Agreement and the OPERATOR shall be liable to the SERVICE PROVIDER in accordance with the provision herein.

e) Either Party may terminate this Agreement whenever an event of Force Majeure occurs and is continuing for a period exceeding twenty (20) consecutive days.

f) The OPERATOR may terminate this Agreement if the SERVICE PROVIDER fails maintain to support of dispatch reliability/accuracy by its identified mistake causing sanctions three times in a quarterly period.

g) Upon the occurrence of an Event of Default (See paragraph V. 9.)

3. Either Party has the right to terminate this Agreement in writing with a notice of two month, what is considered to be the normal notice period.

4. A further option for extending this agreement following the PSO operations is reserved.

V. 5. Confidentiality

Neither Party will use, copy, adapt, alter or part with possession of any information of the other which is disclosed or otherwise comes into its possession under or in relation to this Agreement and which is of a confidential nature. This obligation will not apply to information which the recipient can prove was in its possession at the date it was received or obtained or which the recipient obtains from some other person with good legal title to it or which is in or comes into the public domain otherwise than through the default or negligence of the recipient or which is independently developed by or for the recipient.

V. 6. Modifications

The terms of this Agreement can only be modified if the involved Parties have mutually agreed with all modifications and the Parties have given a written consent.

V. 7. Severability

If any term or provision of this agreement is deemed to be invalid or unenforceable, such a determination will not affect any of the remaining terms and provisions. All such remaining terms and provisions will remain in full force and effect.

V. 8. Insurance

1. A certificate of insurance evidencing the principal details of an insurance maintained pursuant to this Agreement shall be provided prior to the commencement date of such insurance and whenever required by the Parties. Confirmation of coverage of such insurances will be provided prior to each renewal, and a certificate of reinsurance within seven (7) days of such renewals if applicable. These insurances will name the other Party as additional insured.

During the period under this Agreement the OPERATOR shall its own cost and expense effect and maintain in full force:

a.) **Hull All Risk Insurance**

Damage to the Aircraft, engines and spares including any equipment or components installed thereon shall be covered by the OPERATOR's Hull All Risk policy. However, all expenses of repair of damage in the hull of the aircraft caused by the gross negligence or on purpose of the SERVICE PROVIDER or its employees, agents, partners, passengers and not covered by the OPERATOR's Policy (Deductibles) shall be borne by the SERVICE PROVIDER.

- b.) Third Party Liability+ War provided that such insurance will be conformed to the EU Regulation (EC) No. 785/2004 of the European Parliament and of the Council as amended from time to time. Aircraft Third Party Legal Liability Insurance (including War Risks) for a combined single limit (bodily injury/property damage) of SDR 18.000.000 (Eighteen Million) covers any one occurrence any one aircraft but in the annual aggregate in respect of products liability;

The Parties shall include each other (their employees, officers etc.) - in order to fulfil the insurance requirements – in their insurance policies as Additional Insured, as applicable. The insurances shall be complied with the EU Regulation (EC) No.785/2004 of the European Parliament and the Council on insurance requirements for air carriers and aircraft operators.

V. 9. Events of Default

1. Each of the following shall constitute an Event of Default by either Party:

- a.) failure to meet payment deadlines according to payments deadlines.
- b.) failure to insure or maintain their insurances;
- c.) failure to observe or perform any other obligation or undertaking and in respect of such failure which is capable of remedy, shall not have been remedied within five days of receipt by the Defaulting Party of notice from the other Party requiring the same to be remedied;
- d.) a supervisor, receiver, administrator, administrative receiver or other encumbrance taking possession of or being appointed over, or any distress, execution or other process being levied or enforced (and not being discharged within seven days) upon the whole or any part of the assets of either Party;
- e.) petition being presented, or a meeting being convened for the purpose of considering a resolution, for the making of an administrative order, the winding up, bankruptcy, or dissolution of either Party;
- f.) if any representation or warranty of either Party contained in the Agreement or any document or certificate furnished in connection herewith shall be proven intentionally untrue or incorrect;
- g.) if any Party's any certificates or license required by the Aviation Authorities necessary for their activities is revoked and is not reinstated within five (5) days.

2. Upon the occurrence of an Event of Default (for so long as such Event of Default is continuing) the Non-Defaulting Party shall (i) be entitled (without prejudice to any of its other rights hereunder) by notice to the Defaulting Party to treat such event as a failure to perform its obligations under the Agreement, and (ii) in its sole discretion may at any time thereafter:

- a.) terminate the Agreement with immediate effect;
- b.) proceed by appropriate court action or actions to enforce performance of the Agreement or to recover damages in respect of any breach of the Agreement to the extent permitted by applicable law.

No remedy referred to in this paragraph is intended to be exclusive, but each shall be cumulative and in addition to any other remedy referred to above or otherwise available to either Party.

V. 10. Governing Law; Settlement of disputes

1. This Agreement regardless of where executed shall be subject to, governed by and construed in accordance with the laws and regulations of Hungary.

2. Should any disputes arise between the Parties regarding to the breach, termination, validity interpretation or the fulfilment of this Agreement or the consequences of this Agreement, the Parties agree to do their best in order to settle down this dispute amicably within 1 week.

If the amicable process has been not successful the Parties agree that any disputes, including the construction or application of this agreement, shall be submitted to mediation between the Parties. All items must be fully documented. All reasonable attorney fees, court costs, and expenses incurred by the winner Party are to be paid in full by the other Party, as allowed by the applicable law.

If the mediation does not result in a mutual settlement within one month from the date submitted, each Party has the right to enforce obligations in a court of law. The official letter has to be sent (certified or registered mail, postage prepaid, return receipt requested) from one Party to the other Party notifying about the claim, the dispute shall be brought before the Court in Budapest (Hungary) or Helsinki (Finland), according to the decision of the claiming Party.

3. The issues having not been regulated or detailed sufficiently in this Agreement shall be governed by the laws of Hungary.

VI. Miscellaneous

The SERVICE PROVIDER will provide free/discounted tickets for the employees of OPERATOR travelling on duty reasons in line with the governing IATA recommendations especially IATA Resolution 788 and the international industry practice, and in accordance with SERVICE PROVIDER's respective inner rules and regulations. Subject to SERVICE PROVIDER's own availability of free/discounted tickets, SERVICE PROVIDER is doing its commercially reasonable efforts to gain access to such tickets.

No assignment, novation, transfer, mortgage or other charge may be made by either Party of any of its rights with respect to this Agreement.

The provisions of this Agreement may only be amended or modified by additional acts executed by the duly authorized representatives of OPERATOR and respectively of SERVICE PROVIDER.

This Agreement is executed in two (2) counterparts in English, each of which shall be deemed an original, but all such counterparts shall together constitute the one and the same instrument.

The price and payment terms attached here as Annex A is integral and inseparable part of this Agreement and valid and applicable in complex entirety. The potential optional period shall be operated at the same prices as the actual agreement period.




In whiteness hereof, each of the Parties hereto has caused this Agreement to be duly executed and delivered as of the day and year first below written.

For and on behalf of OPERATOR

For and on behalf of SERVICE PROVIDER

By: **Ármái Zoltán**
Company: **BASE Airlines Ltd.**
Title: Member of Board
Date: Budapest, 10/10/2023

By: **Juha Köykkä**
Company: **Skybutch OÜ**
Title: Member of Board
Date: Helsinki, 10/10/2023

Annexes:

- Annex A
Price and payment terms to the Service Agreement between BASE Airlines Ltd and Skybutch OÜ
- Annex B
Operating timetable



Liikenne

Unkarilainen BAsE Airlines vastaa Savonlinnan reittilennoista myös tulevina vuosina

Savonlinna ja Traficom kilpailuttivat reittilennot vuosille 2026–2028. Tarjouksia saatiin kolme.



BAsE Airlines lentää Helsingin ja Savonlinnan väliä Embraer 120 -potkuriturbiinikoneella. Kone kuvattiin Helsinki-Vantaan lentokentällä vuonna 2024. Kuva: Markku Rantala / Yle

MARIA KALLIOVAARA

25.6. 9:28 · Päivitetty 25.6. 9:49

► Kuuntele juttu 0:56

Unkarilainen Budapest Aircraft Service eli BAsE Airlines jatkaa Savonlinna–Helsinki-reitillä.

Savonlinnan kaupunki ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kilpailuttivat reittilennot ajalle 19.1.2026–15.12.2028.

Tarjouksia saatiin kolme, joista voittajaksi valittiin BAsE Airlines.

Osapuolten väliset sopimusneuvottelut alkavat elokuussa. Ensi vuoden liput tulevat myyntiin sen jälkeen.

BAsE Airlinesin nykyinen sopimus on voimassa 19. joulukuuta 2025 saakka.

Liikenne Savonlinna Lentoliikenne ▾

Suosituimmat

- Politiikka**
Ministeriö päivitti arviotaan hallituksen sosiaaliturvan leikkauksien vaikutuksista rajusti ylöspäin
- Pelit**
Ratkaise Sanapyramidi!
- Yhdysvallat**
Koomikko Jimmy Kimmel palasi ruutuihin – Trump tuottui
- Taide**
Gustav Klimtin piirtämä aito alastonkuva löytyi suomalaisvarastosta
- Nato**
Nato-sotilaat herättävät Tammisaaren talviuilta ja tuovat rahaa yrittäjille: "Syövät jopa kaksi pääruokaa kerralla"

Tuoreimmat

- 8:56 Asuminen**
Sini Kaniin on epätoivoinen, koska kotia ei vain löydy – näin vuokra-asuntojen tarjonta on huvennut Rovaniemellä
- 8:52** Kiina evakuoit lähes kaksi miljoonaa ihmistä Ragasa-taifuunin tieltä
- 8:51 Talous**
Microsoft Oy:n uusi toimitusjohtaja on Teemu Vidgrén
- 8:41 Verotus**
Hallitus esittää muutoksia verotukseen
- 8:31 Ihmiset**
Kun Ida Keränen oli raskaana, hän ei antanut kenenkään kuvata itseään
- 8:13 Talous**
Wahlroos tylyttää muistelmissaan työnantajaleiriä: "myöntöväisyyssinja" tuli tiensä päähän
- 8:06 Talous**
OP ennakoit asuntojen hintojen lähtävän reippaampaan nousuun ensi vuonna
- 8:06 Tutkimus**
Pohjoisen marjat tekevät hyvää monella tapaa: uusi tutkimus löysi jopa syöpäsolujen kasvua hidastavia vaikutuksia
- 8:00 Jalkapallo**
Tulikuuma konkari siivittää Ilvestä mestaruustaistossa – Turussa kasvaa huoli ennalta-arvaamattomuuden uupumisesta
- 7:56 Liikenne**
Kaupunkipyörien käyttö loppuu Vantaalla lokakuussa
- 7:56 Terveys**
Teini-ikäisten HPV-rokoteinto laskussa – nihkeimmin rokotetta otetaan edelleen

Pohjanmaalla

7:40 Jääkiekko

Mikko Rantasen osumaa hehkutettiin harjoitusottelussa NHL:ssä – Matias Maccelli säväytti uudessa seurassaan

7:33 Poliitikka

Ministeriö päivitti arviotaan hallituksen sosiaaliturvan leikkauksien vaikutuksista rajusti ylöspäin

7:05 Taide

Gustav Klimtin piirtämä aito alastonkuva löytyi suomalaisvarastosta

6:57 Yhdysvallat

Koomikko Jimmy Kimmel palasi ruutuihin – Trump tuhtui

Tästä keskustellaan nyt**1 Metsät**

Ympäri Suomea hakataan matalaksi metsää, jota ei pitäisi – katso tilanne omalla alueellasi

🗨️ 94

2 Venäjän hyökkäys

Videoanalyysi: Yllättävä käänne Trumpilta – linja Venäjää kohtaan tiukkeni, Ukraina sai vahvan tuen

🗨️ 49

3 Maanpuolustus

Asiantuntijat kertovat: Näin paljon Venäjän dronien torjuminen eri keinoilla maksaa

🗨️ 27

Takaisin sivun alkuun ↑



Kirjaudu asiointipalveluun

[Etusivu](#) > [Ajankohtaista](#) > [Uutiset ja tiedotteet](#) >

Uusi sopimus Helsinki–Pori-lentoreitille on allekirjoitettu

Uusi sopimus Helsinki–Pori-lentoreitille on allekirjoitettu

Julkaistu 27.11.2024 13:00

Porin kaupunki ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ovat tehneet BAsE Airlines LTd:n kanssa sopimuksen Helsingin ja Porin välisten reittilentojen hankkimiseksi ajanjaksolle 1.1.2025-27.3.2027.

BAsE Airlines voitti julkisen tarjouskilpailun reittilentoliikenteen hankkimiseksi Helsingin ja Porin välille. Nyt sopimusneuvottelut on saatu päätökseen, ja yhtiö aloittaa lennot 9.1.2025.

Asiakkaiden näkökulmasta kaikki jatkuu kuten tälläkin sopimuskaudella. Aikataulut ja operaattori eivät vaihdu vaan viimeiset kolme vuotta lentoja operoinut BAsE Airlines Ltd. jatkaa operaattorina.

Sopimuksen kokonaisarvo on ilman arvonlisäveroa 6,7 miljoonaa euroa ja valtio on sitoutunut maksamaan lennoista 1,6 miljoonaa euroa vuonna 2025. Säännöllisen lentoliikenteen ostolla pyritään turvaamaan erityisesti Porin seudun elinkeinoelämän tarpeelliset yhteydet.

[Lipunmyynti Helsinki–Pori-lentoreitille](https://karhu.aero/)  [\(https://karhu.aero/\)](https://karhu.aero/)

LISÄTIETOJA

Traficom: johtaja Pipsa Eklund,

pipsa.eklund@traficom.fi (<mailto:pipsa.eklund@traficom.fi>)

, p. 029 534 5396

Porin kaupunki: viestintäjohtaja Minna Heikkilä, minna.heikkila@pori.fi, p. 040 588 8321