Kohtulahendite kogumik

ÜLDKOHTU OTSUS (kuues koda laiendatud koosseisus)

13. detsember 2018 *

Riigiabi – Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoja ning Ryanairi ja tema tütarettevõtja Airport Marketing Servicesi vahel sõlmitud lepingud – Lennujaamateenused – Turundusteenused – Otsus, millega abi kuulutatakse siseturuga kokkusobimatuks ja kohustatakse see tagasi nõudma – Riigiabi mõiste – Riigile omistatavus – Kaubandus-tööstuskoda – Eelis – Erainvestori kriteerium – Tagasi nõudmine – Põhiõiguste harta artikkel 41 – Toimikuga tutvumise õigus – Õigus olla ära kuulatud

Kohtuasjas T-165/15,

Ryanair DAC, varem Ryanair Ltd, asukoht Dublin (Iirimaa),

Airport Marketing Services Ltd, asukoht Dublin,

esindajad: *Rechtsanwalt* G. Berrisch, *avocat* E. Vahida, *dikigoros* I.-G. Metaxas-Maranghidis ja *solicitor* B. Byrne,

hagejad,

versus

Euroopa Komisjon, esindajad: L. Flynn ja S. Noë,

kostja,

mille ese on ELTL artikli 263 alusel esitatud nõue tühistada osaliselt komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus (EL) 2015/1227 riigiabi SA.22614 (C 53/07) kohta, mida Prantsusmaa on andnud Pau-Béarni kaubandus-tööstuskojale ning ettevõtjatele Ryanair, Airport Marketing Services ja Transavia (ELT 2015, L 201, lk 109),

ÜLDKOHUS (kuues koda laiendatud koosseisus),

koosseisus: president G. Berardis, kohtunikud S. Papasavvas, D. Spielmann (ettekandja), Z. Csehi ja O. Spineanu-Matei,

kohtusekretär: ametnik P. Cullen,

arvestades menetluse kirjalikku osa ja 25. oktoobri 2017. aasta kohtuistungil esitatut,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: inglise.

otsuse [1]

I. Vaidluse taust

A. Käsitletavad meetmed

1 Hagejad on Ryanair DAC, varem Ryanair Ltd (edaspidi „Ryanair“), ja Airport Marketing Services Ltd (edaspidi „AMS“), kellest esimene on Iirimaa õiguse alusel asutatud lennuettevõtja, kes opereerib enam kui 1600 lendu päevas 189 sihtkoha vahel 30 Euroopa ja Põhja-Aafrika riigis, ning teine Ryanairi tütarettevõtja, kes pakub turundusstrateegia lahendusi ja kelle põhitegevus seisneb reklaamipinna müümises Ryanairi veebisaidil.

2 Pau-Pyrénées' lennujaam (edaspidi „Pau lennujaam“) asub Pyrénées-Atlantiques'i departemangus Prantsusmaal. Seda käitab Pau-Béarni kaubandus-tööstuskoda (edaspidi „CCIPB“). 1. jaanuaril 2007 andis Prantsuse Vabariik Pau lennujaama omandiõiguse üle kohalike omavalitsuste teatud pädevusi teostavate avalik-õiguslike isikute ühendusele syndicat mixte de l'aéroport Pau Pyrénées (edaspidi „koostööliit“), mille liikmed on Nouvelle-Aquitaine'i piirkondlik nõukogu, Pyrénées-Atlantiques'i departemangu nõukogu, Pau Béarn Pyrénées' piirkonna linnade ühendus ja enam kui kümme kommuunide ühendust. Pau lennujaama omanikuks saades sai koostööliidust riigi asemel kontsessiooni andja ja talle läks üle kontsessioonileping CCIPBga, kes jäi seega lennujaama käitajaks pärast omandiõiguse üleminekut sellele koostööliidule.

3 Ryanair alustas Pau lennujaamas tegevust 2003. aasta aprillis. Vaatlusalusel perioodil, aastatel 2003 kuni 2011 hoidis Ryanair käigus mitut lennuliini, sealhulgas Londonisse (Ühendkuningriik), Charleroisse (Belgia), Bristolisse (Ühendkuningriik) ja Beauvais'sse (Prantsusmaa).

4 Nii sõlmis CCIPB Ryanairiga 28. jaanuaril 2003 lepingu (edaspidi „2003. aasta leping“), mille alusel viimane avas igapäevase lennuühenduse Londoni-Stanstedi lennujaama ja Pau (Prantsusmaa) vahel ning CCIPB kohustus tasuma ühekordse summa 80 000 eurot. CCIPB kohustus ka maksma igakuiselt teatud summa iga väljuva lennu reisija kohta, kuid mitte rohkem kui 400 000 eurot aastas, võttes arvesse Pau lennujaamale tehtavat reklaami tänu võimalusele avaldada linke Ryanairi veebisaidil ja teatud muude reklaamikanalite kaudu. Lisaks osutas CCIPB lennujaamatasu eest maapealset teenindust ja seotud teenuseid, mida kohaldati Ryanairi käitatavate lendude suhtes.

5 Kuna tribunal administratif de Pau (Pau halduskohus, Prantsusmaa) 2003. aasta lepingu tühiseks tunnistas, asendati see 30. juunil 2005 kahe uue lepinguga, millest esimese sõlmis CCIPB Ryanairiga ja teise AMSiga (edaspidi „2005. aasta lepingud“). Nende lepingute esialgne tähtaeg oli viis aastat.

6 Viidatud lepingutest esimesega, mida nimetati „Lennujaamateenuste lepinguks“ (edaspidi „2005. aasta CSA“), kohustus Ryanair esialgse lennuplaani kohaselt hoidma käigus üht igapäevast lennuliini Pau–London-Stansted. Ryanair pidi tegema oma parimad jõupingutused, et [konfidentsiaalne]. [2] CCIPB sai lennujaama taristu kasutamise võimaldamise eest lennundusega seotud reguleeritud tasusid, mida lennujaama suhtes kohaldati (muu hulgas reisijatasu ja maandumistasu), ning maapealse teenindamise eest reguleerimata tasu (nimelt maapealse teenindamise tasu).

7 2005. aasta lepingutest teisega, mida nimetati „Turundusteenuste lepinguks“ (edaspidi „2005. aasta CSM“), kohustus AMS osutama reklaamiteenuseid Ryanairi internetisaidil Pau sihtkoha lehe kaudu, mille eest CCIPB kohustus igal aastal tasuma 437 000 eurot.

1 Esitatud on üksnes käesoleva kohtuotsuse punktid, mille avaldamist peab Üldkohus otstarbekaks.

2 Konfidentsiaalsed andmed kustutatud.

8 Seejärel leppisid pooled lepingu lisades kokku, et 2005. aasta CSA korda kohaldatakse ka lisalennuliinidele, mille Ryanair Pau lennujaamas avas. Nad sõlmisid ka täiendavaid turundusteenuste lepinguid ja nende lisasid.

9 Nii lepiti kõigepealt 25. septembril 2007 allkirjastatud 2005. aasta CSA lisas CCIPB ja Ryanairi vahel kokku, et selle CSA tingimused kehtivad veel viis aastat lennuliinile Pau–Charleroi, millel pidid lennud toimuma kolm korda nädalas. Samal päeval sõlmisid CCIPB ja AMS turundusteenuste lepingu, mille esialgne tähtaeg oli viis aastat ja millega AMS kohustus Ryanairi Belgia ja Madalmaade internetisaidi esilehel näitama linki CCIPB osundatud internetilehele ja CCIPB kohustus selle eest tasuma igal aastal [*konfidentsiaalne*].

10 Seejärel allkirjastasid CCIPB ja Ryanair 17. märtsil 2008 2005. aasta CSA lisa, milles lepiti kokku, et selle CSA tingimused kehtivad veel ühe aasta lennuliinile Pau–Bristol, millel lennud pidid toimuma kolm korda nädalas. 31. märtsil 2008 sõlmisid CCIPB ja AMS turundusteenuste lepingu ajavahemikuks 16. maist kuni 13. septembrini 2008, millega AMS kohustus Ryanairi Inglismaa internetisaidi esilehel näitama kaheksa päeva jooksul linki CCIPB osundatud internetilehele ja CCIPB kohustus selle eest tasuma aastas [*konfidentsiaalne*].

11 Veel allkirjastasid CCIPB ja Ryanair 16. juunil 2009 2005. aasta CSA lisa, milles lepiti kokku, et selle CSA tingimused kehtivad lennuliinile Pau–Bristol 2009. aasta suvehooajal. Samal päeval sõlmisid CCIPB ja AMS turundusteenuste lepingu ajavahemikuks 1. aprillist kuni 24. oktoobrini 2009, millega AMS kohustus Ryanairi Inglismaa internetisaidi esilehel näitama üheksa päeva jooksul linki CCIPB osundatud internetilehele ja CCIPB kohustus selle eest tasuma [*konfidentsiaalne*].

12 16. juunil 2009 allkirjastasid CCIPB ja AMS veel kaks lisa varem sõlmitud turundusteenuste lepingutele. Esiteks 2005. aasta CSMi lisa seoses lennuliiniga Pau–London-Stansted vähendas CCIPB iga-aastast tasu 2009. aastal [*konfidentsiaalne*], kuna Ryanair plaanis lende vähendada. Teiseks 25. septembri 2007. aasta turundusteenuste lepingu lisa seoses lennuliiniga Pau–Charleroi, millega muudeti CCIPB iga-aastane tasu summaks [*konfidentsiaalne*] alates 1. jaanuarist 2009, ilma et muudetud oleks teenuseid.

13 Viimaks allkirjastasid CCIPB ja AMS 28. jaanuaril 2010 uue turundusteenuste lepingu, mille esialgne tähtaeg algas lepingu allkirjastamise kuupäeval ja lõppes ühe aasta möödumisel lennuliinide avamisest. Reklaamteenused, mida AMS kohustus osutama, olid seotud alates 30. märtsist 2010 lennuliiniga Pau–London-Stansted, millel lennud pidid toimuma kolm korda nädalas, kuid mida ei võinud olla vähem kui 220, alates samast kuupäevast lennuliiniga Pau–Charleroi, millel lennud pidid toimuma kolm korda nädalas, kuid mida ei võinud olla vähem kui 100, ja alates 2010. aasta aprillist lennuliiniga Pau–Beauvais, millel lennud pidid toimuma kolm korda nädalas, kuid mida ei võinud olla vähem kui 100. Tasuks lingi eest Ryanairi Inglismaa, Belgia, Madalmaade ja Prantsuse internetisaidi esilehel CCIPB osundatud internetilehele perioodide jooksul kestusega 25 kuni 45 päeva maksis CCIPB selle eest summa [*konfidentsiaalne*].

14 Leides, et neli asjasse puutuvat lennuliini olid muutunud elujõuetuks, lõpetas Ryanair oma tegevuse Pau lennujaamas 2011. aasta veebruaris.

[…]

C. Vaidlustatud otsus

25 Ametliku uurimismenetluse lõpus võttis komisjon vastu 23. juuli 2014. aasta otsuse (EL) 2015/1227 riigiabi SA.22614 (C 53/07) kohta, mida Prantsusmaa on andnud Pau-Béarni kaubandus-tööstuskojale ning ettevõtjatele Ryanair, Airport Marketing Services ja Transavia (ELT 2015, L 201, lk 109, edaspidi „vaidlustatud otsus“).

26 Vaidlustatud otsuses kirjeldas komisjon üksikasjalikult meetmeid, mida analüüsiti uurimismenetluse algatamise ja laiendamise otsustes. Need meetmed olid esiteks Pau lennujaama rahastamine taristutoetuste ja riiklike ülesannete täitmisega seotud kulude katmise abil (vaidlustatud otsuse põhjendused 88–107) ning teiseks lepingud, mis CCIPB sõlmis hagejatega, muu hulgas 2003. aasta leping, 2005. aasta lepingud ja erinevad lisad, samuti pärast 2005. aastat sõlmitud lepingud, mida on kirjeldatud eespool (vaidlustatud otsuse põhjendused 38–82).

27 Komisjon asus seisukohale, et Pau lennujaamale 2004. aastal ja 2009. aastal antud taristutoetused on käsitatavad abina ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses, mis olid siiski siseturuga kokkusobivad ELTL artikli 107 lõike 3 punkti c alusel. Samuti järeldas ta, et riiklike ülesannete täitmisega seotud kulude katmine ei ole riigiabi (vaidlustatud otsuse põhjendused 581 ja 582).

28 Mis puudutab turundusteenuste ja lennujaamateenuste lepinguid ning nende lisasid, milles CCIPB ja hagejad kokku leppisid, siis asus komisjon seisukohale, et need on käsitatavad riigiabina ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses.

29 Selle kohta märkis komisjon, et erinevad CCIPB poolt sõlmitud lepingud on omistatavad Prantsuse Vabariigile (vaidlustatud otsuse põhjendused 265 ja 281). Eelise olemasolu väljaselgitamiseks analüüsis komisjon, kas teoreetiliselt eksisteeriv turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks CCIPB asemel tegutsedes ja tasuvuse väljavaateid arvestades sarnased lepingud sõlminud.

30 Esimesena leidis komisjon, et esiteks tuleb analüüsida turundusteenuste lepingut ja lennujaamateenuste lepingut koos kui ühtainsat meedet (vaidlustatud otsuse põhjendused 286–313), teiseks järeldada, et CCIPB oli tegutsenud Pau lennujaama käitajana, mitte avaliku sektori üksusena, kes täidab üldhuvi pakkuvaid ülesandeid (vaidlustatud otsuse põhjendused 314–331), kolmandaks võtta arvesse ainult turundusteenustest tulenevat võimalikku positiivset mõju kõnealuste lepingutega hõlmatavate lennuliinide reisijate arvule aja jooksul, mil need lennuliinid toimisid, välistades muud võimalikud hüved, mis on liiga ebakindlad (vaidlustatud otsuse põhjendused 332–358), neljandaks kalduda turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi hindamisel kõrvale meetodist, mis seisneb „turuhinnaga“ võrdlemises (edaspidi „võrdlusanalüüs“), ja kasutada *ex ante* kasumlikkuse suurenemise analüüsi (edaspidi „kasumlikkuse suurenemise analüüs“) (vaidlustatud otsuse põhjendused 359–372), ning viiendaks hinnata koos CCIPB tegevust tervikuna ja Pau lennujaama käitaja tegevust (vaidlustatud otsuse põhjendused 373–376).

31 Teisena viis komisjon iga turundusteenuste ja lennujaamateenuste lepingute kombinatsiooni suhtes läbi oma kasumlikkuse suurenemise analüüsi, mille lõpuks ta järeldas, et kõikide lepingute ja 2005. aasta CSMi Pau–Londoni-Stanstedi lennuliini lepingu 16. juuni 2009. aasta lisa puhul on kõik aastased täiendavad rahavood (tulu miinus kulu) negatiivsed. Ta järeldas sellest, et need lepingud ja viidatud lisa andsid hagejatele majandusliku eelise (vaidlustatud otsuse põhjendused 354–432).

32 Komisjon asus seisukohale, et hagejatele antud riigiabi on käsitatav tegevusabina, mis on siseturuga kokkusobimatu (vaidlustatud otsuse põhjendused 446–481).

33 Kolmandana määras komisjon iga tehingu – mis võis koosneda lennujaamateenuste ja turundusteenuste lepingust – suhtes tagasinõutava abisumma, lähtudes tehingute sõlmimise ajal prognoositavast täiendavast negatiivsest rahavoost iga aasta kohta, mille jooksul tehingu osadeks olevaid lepinguid täideti. Komisjon hindas tagasinõutava abisumma ligikaudseks kogusummaks 1 500 000 kuni 2 199 999 eurot.

[…]

II. Menetlus ja poolte nõuded

35 Hagejad esitasid käesolevas asjas Üldkohtu kantseleile hagiavalduse 7. aprillil 2015.

36 Hagejad esitasid 21. oktoobril 2015 Üldkohtu kantseleile eraldi dokumendiga menetlust korraldavate meetmete võtmise taotluse, milles nad palusid, et komisjon esitaks teatud dokumente.

37 Komisjon esitas oma seisukohad ette nähtud tähtajal.

38 Ettekandja-kohtuniku ettekande põhjal otsustas Üldkohus avada menetluse suulise osa ning kodukorra artikli 89 alusel võetavate menetlust korraldavate meetmete raames pooltel vastata teatud küsimustele ning komisjonil esitada teatud dokumente. Pooled vastasid ette nähtud tähtajal.

39 Üldkohtu 17. mai 2017. aasta otsusega otsustati määrata kohtuasi kuuendale kojale laiendatud koosseisus.

40 Ettekandja-kohtuniku ettekande põhjal otsustas Üldkohus avada menetluse suulise osa.

41 Olles pooled ära kuulanud, liideti Üldkohtu kuuenda koja laiendatud koosseisus presidendi 28. augusti 2017. aasta otsusega kohta kohtuasjad T-111/15, T-165/15 ja T-53/16 menetluse suulise osa huvides vastavalt kodukorra artikli 68 lõikele 1.

42 Poolte kohtukõned kuulati ära 25. oktoobri 2017. aasta kohtuistungil.

43 Hagejad paluvad Üldkohtul:

– tühistada vaidlustatud otsuse artikli 1 punktid 1 ja 2 ning hagejaid puudutavas osas vaidlustatud otsuse artiklid 2–5;

– mõista kohtukulud välja komisjonilt.

44 Komisjon palub Üldkohtul:

– jätta hagi rahuldamata;

– mõista kohtukulud välja hagejatelt.

III. Õiguslik käsitlus

45 Hagejad tuginevad oma hagi põhjendamisel viiele väitele.

46 Vastuses ühele Üldkohtu kirjalikule küsimusele loobusid hagejad viiendast väitest, mille kohaselt oli rikutud ELTL artikli 107 lõiget 1 ja ELTL artikli 108 lõiget 2, kuna komisjon oli teinud ilmse hindamisvea tagasinõutava abisumma kindlaksmääramisel.

47 Seega tuleb analüüsida ainult nelja esimest väidet, mis puudutavad esiteks harta artiklis 41 tunnustatud hea halduse põhimõtte ja kaitseõiguste rikkumist, teiseks asjasse puutuvate lepingute väära omistamist Prantsuse Vabariigile, kolmandaks ELTL artikli 107 lõike 1 rikkumist seetõttu, et komisjon ei kohaldanud õigesti turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi, ning neljandaks ELTL artikli 107 lõike 1 rikkumist seetõttu, et komisjon ei tõendanud, et valikulisuse tingimus oli täidetud.

A. Esimene väide, mille kohaselt on rikutud harta artiklis 41 tunnustatud hea halduse põhimõtet ja kaitseõigusi

48 Hagejad on seisukohal, et komisjon on rikkunud harta artikli 41 lõikes 1 ja lõike 2 punktides a ja b tunnustatud hea halduse põhimõtet, sest ta ei lubanud neil tutvuda uurimistoimikuga, ei teavitanud neid asjaoludest ja kaalutlustest, millele ta kavatses oma otsuses põhineda, ning seetõttu ei andnud neile võimalust esitada tõhusalt oma seisukohta. Hagejad väidavad veel, et need menetluslikud puudused rikkusid ka nende kaitseõigusi ja nende tõttu tuleks vaidlustatud otsus tühistada.

49 Hagejad toovad eriti esile, et alates EL toimimise lepingu jõustumisest 1. detsembril 2009 on harta artikkel 41 osa Euroopa Liidu esmasest õigusest ja ülimuslik liidu teisese õiguse niisuguste normide suhtes, mis on sellega vastuolus, nagu nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määrus (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad [ELTL artikli 108] kohaldamiseks (ELT 1999, L 83, lk 1; ELT eriväljaanne 08/01, lk 339).

50 Oma väite põhjenduses leiavad hagejad, et neil on õigus tugineda harta artiklis 41 ette nähtud õigusele heale haldusele, sest komisjoni poolt nende ja CCIPB vahel sõlmitud äritehingute uurimine riigiabi aspektist on käsitatav hagejate „küsimusena“ harta artikli 41 lõike 1 tähenduses. Hagejad on seisukohal, et neil on harta artikli 41 lõigetes 1 ja 2 ette nähtud menetlusõigused ning nendes lõigetes sätestatu on ulatuslikum õigustest, mis tulenevad määrusest nr 659/1999. Esiteks annab harta artikli 41 lõike 2 punkt b igale isikule õiguse tutvuda „teda puudutava“ toimikuga, mis käesoleval juhul on komisjoni riigiabi toimik hagejate ja CCIPB vahel sõlmitud lepingute kohta. Teiseks tuleneb harta artikli 41 lõike 2 punktis a ette nähtud ärakuulamise õigusest nõue, et hagejad peavad saama tõhusalt oma seisukoha esitada, mis tähendab ühtlasi, et neil võimaldatakse komisjoni toimikuga tutvuda ning neile antakse eelnevalt teada asjaoludest ja kaalutlustest, millele komisjon oma lõplikus otsuses kavatseb tugineda.

51 Komisjon nende argumentidega ei nõustu.

52 Selle kohta tuleb esiteks märkida, et harta artikkel 41 näeb ette õiguse heale haldusele. Selle artikli lõike 1 kohaselt on igaühel õigus sellele, et liidu institutsioonid käsitleksid tema küsimusi erapooletult, õiglaselt ning mõistliku aja jooksul. Lisaks tuleneb harta artikli 41 lõikest 2, et see õigus kätkeb muu hulgas igaühe õigust, et teda kuulatakse ära enne seda, kui tema suhtes kohaldatakse üksikmeedet, mis võib teda kahjustada, ja teiseks igaühe õigust tutvuda teda puudutavate andmetega, võttes samal ajal arvesse konfidentsiaalsuse ning ameti- ja ärisaladusega seotud õigustatud huve.

53 14. detsembri 2007. aasta *Euroopa Liidu Teatajas* avaldatud harta selgitustes (ELT 2007, C 303, lk 17) täpsustatakse, et artikkel 41 põhineb õigusriigi põhimõttele vastava liidu eksisteerimisel, mille iseloomulikud omadused loodi kohtupraktikaga, mis sätestab muu hulgas hea halduse kui üldise õiguspõhimõtte. Harta artikli 52 lõike 7 kohaselt võetakse neid selgitusi aga „asjakohaselt arvesse liidu ja liikmesriikide kohtutes“.

54 Lisaks tuleneb kohtupraktikast, et pädev institutsioon on hoolikalt ja erapooletult kohustatud analüüsima kõiki juhtumi asjakohaseid asjaolusid (21. novembri 1991. aasta kohtuotsus Technische Universität München, C-269/90, EU:C:1991:438, punkt 14).

55 Väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb ka, et liidu õiguse aluspõhimõte on kaitseõiguste tagamine kõigis isiku suhtes algatatud menetlustes, mis võivad lõppeda isiku huve kahjustava akti vastuvõtmisega. See põhimõte nõuab, et isikule, kelle suhtes komisjon on algatanud haldusmenetluse, antaks menetluse jooksul reaalne võimalus esitada oma seisukoht komisjoni esitatud faktide ja asjaolude tegelikkusele vastavuse ja asjakohasuse ning dokumentide kohta, mida komisjon kasutab väidetava liidu õiguse rikkumise tõendamiseks (vt 30. aprilli 2014. aasta kohtuotsus Tisza Erőmű *vs.* komisjon, T-468/08, ei avaldata, EU:T:2014:235, punkt 204 ja seal viidatud kohtupraktika).

56 Teiseks tuleb viidata väljakujunenud kohtupraktikale, mille kohaselt ELTL artiklis 108 ette nähtud riigiabi kontrolli menetlus on ainult abi andnud liikmesriikide suhtes algatatav menetlus. Üksnes asjasse puutuv liikmesriik komisjoni tulevase otsuse adressaadina võib seega tugineda tõelistele kaitseõigustele. Abi saanud ettevõtjaid ja nende konkurente käsitatakse aga menetluses vaid asjasse puutuvate isikutena ELTL artikli 108 lõike 2 tähenduses. Ükski õigusnorm ei omista asjasse puutuvate isikute seas abi saanutele mingit erilist rolli. Viimased ei saa tugineda nii laiaulatuslikele õigustele nagu iseenesest kaitseõigused ega õiguslikult põhjendatult nõuda võistlevat debatti komisjoniga (vt selle kohta 24. septembri 2002. aasta kohtuotsus Falck ja Acciaierie di Bolzano *vs*. komisjon, C-74/00 P ja C-75/00 P, EU:C:2002:524, punktid 81–83, ning 12. mai 2011. aasta kohtuotsus Région Nord-Pas-de-Calais ja Communauté d'agglomération du Douaisis *vs*. komisjon, T-267/08 ja T-279/08, EU:T:2011:209, punktid 71 ja 78).

57 Nii ei ole erinevalt abi andnud liikmesriigist asjasse puutuval isikul riigiabi kontrolli menetluses õigust tutvuda komisjoni haldustoimiku dokumentidega (29. juuni 2010. aasta kohtuotsus komisjon *vs*. Technische Glaswerke Ilmenau, C-139/07 P, EU:C:2010:376, punkt 58).

58 Asjasse puutuvatel isikutel on riigiabi kontrolli menetluses komisjoni jaoks peamiselt teabeallika roll. Sellest järeldub, et neil asjasse puutuvatel isikutel, kellel ei ole kaugeltki selliseid kaitseõigusi nagu isikutel, kelle suhtes menetlus on algatatud, on vaid õigus olla haldusmenetlusse kaasatud niivõrd, kuivõrd see on antud juhul esinevaid asjaolusid arvestades asjakohane (vt 12. mai 2011. aasta kohtuotsus Région Nord-Pas-de-Calais ja Communauté d'agglomération du Douaisis *vs*. komisjon, T-267/08 ja T-279/08, EU:T:2011:209, punkt 74 ning seal viidatud kohtupraktika).

59 Hagejate esimest väidet tuleb analüüsida nendest põhimõtetest lähtuvalt.

60 Selle kohta tuleb toonitada, et hagejad on asjasse puutuvad isikud ELTL artikli 108 lõike 2 tähenduses, mistõttu on neil õigus sellele, et komisjon viiks nende ja CCIPB vahel sõlmitud lepingute suhtes uurimise läbi erapooletult ning õiglaselt harta artikli 41 lõike 1 tähenduses, seda enam, et järeldus riigiabi andmise kohta nende ja Pau lennujaama vahel sõlmitud äritehingute kaudu võib neile välja makstud summade tagasinõudmise korral kaasa tuua rahalisi tagajärgi.

61 Hagejate põhjenduskäiguga ei saa aga nõustuda osas, milles nad väidavad, et harta artikli 41 lõige 2 annab neile õiguse tutvuda komisjoni riigiabi valdkonna haldustoimikuga ja õiguse olla ärakuulatud seoses asjaoludega, millele komisjon kavatseb oma lõplikus otsuses tugineda.

62 Tõsi, harta artikli 41 lõikes 1 ette nähtud õigus heale haldusele tähendab kohustust käsitleda juhtumi kõiki asjaolusid erapooletult ja õiglaselt ning harta artikli 41 lõige 2 loetleb omakorda rea õigusi, mida liidu haldusasutustel tuleb järgida, ja nende hulka kuuluvad kaitseõigused, nagu õigus olla ära kuulatud ning õigus toimikuga tutvuda.

63 Kuid riigiabi kontrolli menetluses ei saa hagejad abi saajatena tugineda tõelistele kaitseõigustele.

64 Juba on otsustatud, et harta eesmärk ei ole muuta EL toimimise lepinguga kehtestatud riigiabi kontrolli laadi ega anda kolmandatele isikutele kontrolliõigust, mida ELTL artikkel 108 ette ei näe (vt selle kohta 9. detsembri 2014. aasta kohtuotsus Netherlands Maritime Technology Association *vs*. komisjon, T-140/13, ei avaldata, EU:T:2014:1029, punkt 60, ja 6. juuli 2017. aasta kohtuotsus SNCM *vs*. komisjon, T-1/15, ei avaldata, EU:T:2017:470, punkt 86). Hagejate argument, et harta mõte kaoks, kui selles ette nähtud normi saaks lihtsalt kohaldamata jätta seetõttu, et seda ei ole selgelt korratud EL toimimise lepingus, tuleb seega tagasi lükata.

65 Selles küsimuses on Euroopa Kohus otsustanud, et kui asjasse puutuvatele isikutele antaks riigiabi kontrolli menetluses õigus tutvuda komisjoni haldustoimiku dokumentidega, seataks riigiabi kontrolli süsteem ohtu. Nimelt teeks õigus tutvuda toimikuga – olenemata selle õiguslikust alusest – asjasse puutuvale isikule kättesaadavaks kõik komisjonile esitatud seisukohad ja dokumendid, tehes

võimalikuks nende kohta oma arvamuse esitamise tema enda seisukohtades, mis võib aga muuta riigiabi kontrolli menetluse laadi (vt selle kohta 29. juuni 2010. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Technische Glaswerke Ilmenau, C-139/07 P, EU:C:2010:376, punktid 58 ja 59).

66 Samuti tähendaks komisjoni kohustus teavitada eelnevalt hagejaid asjaoludest, millele ta kavatseb oma lõplikus otsuses tugineda, et tekib võistlev vaidlus, nagu tekib liikmesriigiga, kes abi andis, kuigi hagejatel on abi saajana menetluses peamiselt teabeallika roll (15. novembri 2011. aasta kohtuotsus komisjon ja Hispaania *vs.* Gibraltari valitsus ja Ühendkuningriik, C-106/09 P ja C-107/09 P, EU:C:2011:732, punktid 180 ja 181).

67 Seega tuleb tagasi lükata hagejate argument, mille kohaselt ei välista ELTL artiklid 107 ja 108 täiendavate menetlusõigustena toimikuga tutvumise õiguse ja õiguse olla ära kuulatud teostamist harta artiklile 41 tuginedes.

68 Eeltoodust tuleneb, et komisjon, kes võttis vastu vaidlustatud otsuse ilma, et ta oleks toimikuga tutvumist võimaldanud või eelnevalt teada andnud faktidest ja kaalutlustest, millele ta kavatses selles otsuses tugineda, ei rikkunud sellega harta artikli 41 lõigetes 1 ja 2 ette nähtud hea halduse põhimõtet ega hagejate kaitseõigusi, järgides aga nende kui asjasse puutuvate isikute menetlusõigusi, mis on neile tagatud ELTL artikli 108 lõikega 2.

69 Ükski hagejate esitatud muudest argumentidest ei sea seda järeldust kahtluse alla.

70 Esiteks ei saa hagejad põhjendatult tugineda 12. juuli 1973. aasta kohtuotsusele komisjon *vs.* Saksamaa (70/72, EU:C:1973:87, punkt 19), mis puudutas ELTL artikli 108 lõikes 2 ette nähtud teatamise eesmärki, selleks et väita, et see säte ei välista asjasse puutuvatele isikutele täiendavate õiguste andmist lisaks õigusele anda haldusmenetluses selgitusi. Vastupidi, see kohtupraktika annab asjasse puutuvatele isikutele peamiselt teabeallikaks olemise rolli. Samuti tuleneb kohtupraktikast, et ELTL artiklite 107 ja 108 ülesehitust arvestades ei ole komisjon kohustatud kolmandaid isikuid laiaulatuslikult haldusmenetlusse kaasama (22. oktoobri 1996. aasta kohtuotsus Skibsværftsforeningen jt *vs.* komisjon, T-266/94, EU:T:1996:153, punkt 258). Sellest kohtupraktikast ei saa seega järeldada, et kolmandate isikute laiaulatuslik osalemine, mida hagejad nõuavad, on kooskõlas riigiabi kontrolli menetluse üldise ülesehitusega, nagu see on kehtestatud ELTL artiklis 108.

71 Teiseks väidavad hagejad, et harta artiklis 41 ette nähtud toimikuga tutvumise õiguse ja õiguse olla ära kuulatud järgimine täidab ELTL artikli 108 lõike 2 eesmärki, milleks on võimaldada komisjonil koguda kõige asjakohasemat ja üksikasjalikumat teavet. Asjasse puutuva isiku menetlusõiguste järgimine on eriti oluline riigiabi menetlustes, milles abi andnud riigi ja abi saaja huvid on sageli omavahel vastuolus, mida käesolevas asjas näitab huvide konflikt, mis on Prantsuse Vabariigil kui Air France'i – kes oli Pau lennujaama peamine kasutaja – olulisel aktsionäril, ning Prantsuse Vabariigi minimaalne ja isegi ebasoodne osalemine komisjoni menetluses.

72 Selle kohta tuleb meenutada, et kohtupraktika kohaselt ei saa asjasse puutuvad isikud tugineda tõelistele kaitseõigustele, mis oleksid sarnased liikmesriigi õigustega, isegi kui riigiabi andnud liikmesriigil ja asjasse puutuval isikul selle abi saajana võivad selles menetluses olla erinevad huvid (vt selle kohta 15. detsembri 2009. aasta kohtuotsus EDF *vs.* komisjon, T-156/04, EU:T:2009:505, punkt 104, ja 16. märtsi 2016. aasta kohtuotsus Frucona Košice *vs.* komisjon, T-103/14, EU:T:2016:152, punkt 54).

73 Asjaolu, et asjasse puutuv liikmesriik ei kaitse abi saanud isiku huve, ei saa muuta viimase rolli haldusmenetluses ega tema selles menetluses osalemise laadi niivõrd, et kaitseõiguste seisukohast tuleks talle anda liikmesriigile antavate tagatistega sarnased tagatised (16. märtsi 2016. aasta kohtuotsus Frucona Košice *vs.* komisjon, T-103/14, EU:T:2016:152, punkt 77).

74 Kolmandaks seavad hagejad kahtluse alla määruse nr 659/1999 õiguspärasuse selle vastuolu tõttu hartaga, kuid see argument tuleb igal juhul tagasi lükata, sest ka see põhineb vääral eeldusel, et harta annab abi saajatele õiguse tutvuda komisjoni riigiabi toimikuga ning õiguse nõuda, et neile antaks eelnevalt teada asjaoludest ja kaalutlustest, millele komisjon kavatseb oma lõplikus otsuses tugineda.

75 Samadel põhjustel ja vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, ei saa nende õigusi rikkuda iseenesest see, et neile tehti teatavaks ainult uurimismenetluse algatamise ja laiendamise otsustes sisalduvad asjasse puutuvad asjaolud.

76 Neljandaks, mis puudutab hagejate argumenti, et 9. detsembri 2014. aasta kohtuotsus Netherlands Maritime Technology Association *vs.* komisjon (T-140/13, ei avaldata, EU:T:2014:1029) on asjasse puutumatu, kuna selle kohtuasja hageja oli kaebuse esitaja, siis piisab, kui meenutada, et vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale ei ole riigiabi kontrolli raames abi saajatele omistatud mingit erilist rolli (vt eespool punkt 56). Samuti, kuigi 29. juuni 2010. aasta kohtuotsuses komisjon *vs.* Technische Glaswerke Ilmenau (C-139/07 P, EU:C:2010:376) käsitleti riigiabi menetlust, mis lõppes enne seda, kui harta liidu esmase õiguse osaks muutus, on see kohtuotsus siiski asjakohane, kuivõrd selles rõhutatakse asjaolu, et abi saajatele komisjoni toimikuga tutvumise võimaldamine seaks riigiabi kontrolli süsteemi ohtu.

77 Viiendaks, kuivõrd eespool esitatust järeldub, et komisjon ei ole rikkunud harta artiklit 41 ega hagejate kaitseõigusi, ei ole vajalik analüüsida nende argumenti, et menetluse tulemus oleks võinud olla erinev, kui komisjon oleks võimaldanud neil toimikuga tutvuda ja neid teavitanud kaalutlustest ja tõenditest, millele ta kavatses oma lõplikus otsuses tugineda.

78 Sellest tuleneb, et eespool punktides 70–77 esitatud hagejate argumendid tuleb tagasi lükata.

79 Kuid arvestades, et käesoleva väite kohaselt on rikutud kaitseõigusi, tuleb analüüsida ka ELTL artikli 108 lõike 2 tähenduses asjasse puutuvate isikute õigust olla kaasatud haldusmenetlusse niivõrd, kuivõrd see on kõnealusel juhul esinevaid asjaolusid arvestades asjakohane (vt eespool punktis 58 viidatud kohtupraktika).

80 Selles küsimuses on oluline meenutada väljakujunenud kohtupraktikat, mille kohaselt ELTL artikli 108 lõikes 2 ette nähtud uurimisstaadiumis on komisjon kohustatud paluma asjasse puutuvatelt isikutelt selgitusi (vt 8. mai 2008. aasta kohtuotsus Ferriere Nord *vs.* komisjon, C-49/05 P, ei avaldata, EU:C:2008:259, punkt 68 ja seal viidatud kohtupraktika). Selle kohustuse kohta on Euroopa Kohus otsustanud, et teate avaldamisest *Euroopa Liidu Teatajas* piisab, et teavitada kõiki huvitatud isikuid menetluse algatamisest (14. novembri 1984. aasta kohtuotsus Intermills *vs.* komisjon, 323/82, EU:C:1984:345, punkt 17), täpsustades, et selle teate eesmärk on saada asjasse puutuvatelt isikutelt igasugust teavet, mida komisjon oma edaspidises tegevuses vajab (vt 16. märtsi 2016. aasta kohtuotsus Frucona Košice *vs.* komisjon, T-103/14, EU:T:2016:152, punkt 56 ja seal viidatud kohtupraktika).

81 Samuti tuleneb kohtupraktikast, et kui komisjon otsustab algatada ametliku uurimismenetluse, võib ta menetluse algatamise otsuses esitada asjakohased faktilised ja õiguslikud asjaolud ainult kokkuvõtlikult, anda esialgse hinnangu, kas riigi meetmel on abi tunnused, ning esitada põhjused, miks on alust kahelda selle kokkusobivuses ühisturuga (23. oktoobri 2002. aasta kohtuotsus Diputación Foral de Guipúzcoa jt *vs.* komisjon, T-269/99, T-271/99 ja T-272/99, EU:T:2002:258, punkt 104).

82 Seega peab ametliku uurimismenetluse algatamise otsus võimaldama asjasse puutuvatel isikutel tõhusalt osaleda selles menetluses, mille käigus peab neil olema võimalus esitada oma argumendid. Selleks on piisav, kui asjasse puutuvad isikud saavad teada põhjendused, millest lähtudes komisjon asus algul seisukohale, et vaatlusalune meede võib kujutada endast uut, ühisturuga kokkusobimatut riigiabi (30. aprilli 2002. aasta kohtuotsus Gibraltari valitsus *vs.* komisjon, T-195/01 ja T-207/01, EU:T:2002:111, punkt 138).

83 Käesolevas asjas puudub vaidlus selles, et hagejad esitasid komisjonile oma seisukohad pärast kirjade avaldamist, milles Prantsuse Vabariigile anti teada menetluse algatamise ja uurimise laiendamise otsustest, millele oli lisatud nende kokkuvõte, milles paluti kõigil asjasse puutuvatel isikutel esitada oma selgitus. Nii esitas Ryanair 31. augusti 2011. aasta kirjaga on seisukohad menetluse algatamise otsuse kohta. Samuti esitasid mõlemad hagejad 30. aprilli 2012. aasta eraldi kirjaga oma seisukohad uurimise laiendamise otsuse kohta. Nad esitasid ametliku uurimismenetluse käigus ka arvukalt täiendavaid dokumente.

84 Kuid menetluse algatamise ja uurimise laiendamise otsustes tõi komisjon piisavalt selgelt esile põhjused, miks ta tegi esialgse järelduse, et uuritavate lepingutega anti hagejatele abi ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses, ja miks oli see abi siseturuga kokkusobimatu.

85 Nimelt kirjeldas komisjon menetluse algatamise otsuses 2005. aasta lepinguid ja andis esialgse hinnangu nende lepingutega võimalikult antud abile riigiabi kriteeriumide alusel, mis on määratletud ELTL artikli 107 lõikes 1, et lõpuks analüüsida nende kokkusobivust siseturuga.

86 Lisaks esitas komisjon uurimise laiendamise otsuses kõigepealt üldist teavet Pau lennujaama kohta ning kirjeldas CCIPB ja hagejate vahel aastatel 2003 kuni 2008 sõlmitud lepinguid. Seejärel andis ta esialgse hinnangu hagejatele võimalikult antud abi kohta riigiabi kriteeriumide alusel, sealhulgas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi seisukohast, et lõpuks analüüsida nende lepingute kokkusobivust siseturuga. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamise osas märkis komisjon konkreetsemalt, et tema käsutuses olevat teavet arvestades tuleb kaht tüüpi lepinguid, nimelt lennujaamateenuste lepinguid ja turundusteenuste lepinguid hinnata koos.

87 Mis puudutab hagejate etteheidet, et neil ei võimaldatud tutvuda nõustaja 30. märtsi 2011. aasta aruandega, siis tuleb märkida, et komisjon esitas uurimise laiendamise otsuses piisavalt täpse ülevaate selles aruandes väljendatud kahtlustest, milline oli Pau lennujaama huvi osta hagejate pakutud turundusteenuseid. Samuti ei tulene vaidlustatud otsusest, et komisjon tugines asjasse puutuvate meetmete hindamisel sellele aruandele, kuna see hinnang anti otsuses esitatud põhjenduskäigu alusel.

88 Samuti puudub vaidlus selles, et pärast komisjoni 2014. aasta 24. veebruari ja 13. märtsi kirjasid ning teate avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* esitas Ryanair muu hulgas 2. mai 2014. aasta kirjas oma seisukoha meetodite kohta, mis olid ette nähtud 2014. aasta suunistes turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamiseks, nimelt võrdlusanalüüsi ja kasumlikkuse suurenemise analüüsi kohta.

89 Mis puudutab nende ainsat õigust olla haldusmenetlusse kaasatud niivõrd, kuivõrd see on asjakohane, siis ei ole hagejad esitanud ühtegi tõendit, mis näitaks, et nad ei olnud piisavalt teadlikud esialgu järgitud põhjenduskäigust ja seetõttu ei saanud nad tõhusalt selle kohta oma seisukohti esitada.

[…]

B. Teine väide, mille kohaselt ei saa asjasse puutuvaid meetmeid pidada Prantsuse Vabariigi võetuteks

92 Hagejad väidavad, et komisjon omistas vääralt Prantsuse Vabariigile lennujaamateenuste ja turundusteenuste lepingud, mille oli sõlminud CCIPB. Esiteks tegi komisjon vea, järeldades, et CCIPB on käsitatav avalik-õigusliku asutusena, mille otsused on automaatselt riigile omistatavad, ja võtmata arvesse tema rolli ettevõtjana. Teiseks on vaidlustatud otsuse põhjendus CCIPB olemuse osas vastuoluline.

1. Esimene etteheide, mis puudutab CCIPB olemust

93 Hagejad möönavad, et avalik-õigusliku asutuse otsused on alati asjasse puutuvale liikmesriigile omistatavad, kuid nad on seisukohal, et avalik-õigusliku ettevõtja otsust saab – nagu täheldati 16. mai 2002. aasta kohtuotsuses Prantsusmaa *vs.* komisjon (C-482/99, EU:C:2002:294) – pidada liikmesriigile omistatavaks ainult siis, kui esinevad teatud märgid, mis näitavad, et riik teostas asjasse puutuva otsuse tegemisel oma järelevalvet. Käesolevas asjas tegi komisjon vea, kui ta leidis, et CCIPBd tuleb pidada avalik-õiguslikuks asutuseks, mille kõik otsused on tingimata omistatavad Prantsuse Vabariigile, olenemata sellest, et kaubandus-tööstuskojad on segaüksused, mis täidavad oma põhikirjajärgseid ja tegelikke ülesandeid nii ettevõtjate esindamise kui ka ettevõtjate endi tasandil. Komisjon oli seisukohal, et CCIPB äritegevus oli ainult kõrvaltegevus tema üldhuvi pakkuvate ülesannete täitmisega võrreldes, esitamata ühtegi tõendit selle kohta, et need ülesanded olid äritegevusega võrreldes prioriteetsemad. Kaubandus-tööstuskojad tegelevad aga üldjuhul rohkem äritegevusega, mida tihti reguleerib eraõigus ja millest tulenevad vaidlused kuuluvad tsiviil- või kaubanduskohtute alluvusse. Isegi kui CCIPB kaubandustegevust tuleks vaadelda teisese tegevusena, on siiski tegemist Pau lennujaama haldamisega, milles CCIPB-l on selgelt majanduslik roll, mistõttu oleks teda tulnud käsitleda ettevõtjana. Seetõttu liigitas komisjon CCIPB vääralt avalik-õiguslikuks asutuseks ega põhjendanud kohaselt oma järeldust, et CCIPB oli ainult või peamiselt avalik-õiguslik asutus, mitte ettevõtja. Asjakohase põhjenduse puudumise tõttu ei saanud hagejad kontrollida, kas komisjoni keeldumine kohaldada 16. mai 2002. aasta kohtuotsuses Prantsusmaa *vs.* komisjon (C-482/99, EU:C:2002:294) esitatud kriteeriume oli põhjendatud.

94 Komisjon ei nõustu selle argumentatsiooniga.

95 Kõigepealt tuleb meenutada, et ELTL artikli 107 lõige 1 tunnistab liikmesriikidevahelise kaubanduse kahjustamise korral siseturuga kokkusobimatuks igasuguse liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antava abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist.

96 Selleks et soodustusi saaks käsitleda riigiabina ELTL artikli 107 lõike 1 mõttes, peavad need esiteks olema otseselt või kaudselt antud riigi ressurssidest ja teiseks peavad need olema käsitatavad riigi poolt antuna (vt 15. juuli 2004. aasta kohtuotsus Pearle jt, C-345/02, EU:C:2004:448, punkt 35 ja seal viidatud kohtupraktika).

97 Samuti tuleb toonitada, et riigi poolt või riigi ressurssidest antav abi ei pea tingimata olema meede, mis on otsustatud liikmesriigi keskvõimu poolt. Seda võib olla andnud ka territoriaalüksuse asutus. Väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb, et meede, mille on võtnud territoriaalüksus, mitte keskvõim, võib olla käsitletav abina, kui ELTL artikli 107 lõikes 1 loetletud tingimused on täidetud (14. oktoobri 1987. aasta kohtuotsus Saksamaa *vs.* komisjon, 248/84, EU:C:1987:437, punkt 17, ja 6. septembri 2006. aasta kohtuotsus Portugal *vs.* komisjon, C-88/03, EU:C:2006:511, punkt 55). Teisisõnu, liikmesriigi territoriaalüksuste (detsentraliseeritud, föderaalsete, piirkondlike või muude üksuste) võetud meetmed kuuluvad, sõltumata nende üksuste õiguslikust staatusest ja nimetusest, ELTL artikli 107 lõike 1 kohaldamisalasse sama moodi nagu föderaal- või keskvõimu võetud meetmed, kui selle sätte tingimused on täidetud (vt 12. mai 2011. aasta kohtuotsus Région Nord-Pas-de-Calais ja Communauté d'agglomération du Douaisis *vs.* komisjon, T-267/08 ja T-279/08, EU:T:2011:209, punktid 108 ja 110 ning seal viidatud kohtupraktika).

98 Käesolevas asjas tuleb kohe alustuseks märkida, et kuni 1. jaanuarini 2007 kuulus Pau lennujaam Prantsuse Vabariigile ja hiljem kohalike omavalitsuste ühendusele, see tähendab koostööliidule. Lennujaama haldab aga CCIPB, eelkõige tema sellele spetsialiseerunud teenistus.

99 Lisaks tuleneb vaidlustatud otsusest, et Prantsuse seadusandja aluspõhimõtted kaubandus-tööstuskodade valdkonnas on vaatlusalusel perioodil olnud muutumatud. Nii on nad seaduse alusel asutatud avalik-õiguslikud isikud, keda juhivad ettevõtjate juhid, kes on valitud ja

tegutsevad riigi järelevalve all. Lisaks liigitab Prantsuse äriseadustik kaubandus-tööstuskojad riigi huvide vahendajateks, kelle peamine eesmärk on täita neile seadusega pandud üldhuve teenivaid ülesandeid, mis on põhiliselt tööstus-, kaubandus- ja teenindussektori huvide esindamine riigiasutustes, kohalike ettevõtjate toetamine, piirkonna atraktiivsuse suurendamine ja maakasutuse planeerimine. Vaidlustatud otsuses selgitatakse ka, et kaubandus-tööstuskoja tööstus- ja kaubandustegevus, nagu lennujaama varustuse haldamine, on kõrvaltegevus üldhuve teenivate ülesannetega võrreldes ja sellega tegeletakse nende üldhuvide saavutamiseks. Lisaks näeb riigisisene õigus ette kaubandus-tööstuskodade rahastamise erikorra. Nende vahendid tulenevad maksutulust, toetustest või koolitustegevusest ja transporditaristu haldamistegevusest, mis näitab veelgi asjaolu, et nende tööstus- ja kaubandustegevus on kõrvalise tähtsusega võrreldes nende üldhuve teenivate ülesannetega (vaidlustatud otsuse põhjendused 265–270).

100 Mis puudutab CCIPBd, kellele Pau lennujaama käitamine oli ülesandeks tehtud, siis viitab vaidlustatud otsus Prantsuse asutuste kinnitustele, mille kohaselt ei olnud CCIPB jaoks Pau lennujaama käitamises seisnev äritegevus mitte kasumlikkust taotlev tegevus, vaid üldhuvi pakkuvate ülesannete täitmine, mis tulenes seadusest ja milleks oli piirkonna majanduselu arendamine ja atraktiivsemaks muutmine (vaidlustatud otsuse põhjendused 271–273).

101 Seda tausta arvestades võis komisjon põhjendatult ja kooskõlas eespool punktis 97 viidatud kohtupraktikaga kõigi faktiliste asjaolude alusel järeldada, et niisugust kaubandus-tööstuskoda nagu CCIPB tuleb käsitada avalik-õigusliku asutusena, mille kõiki otsuseid tuleb samalaadselt riigi keskaparaadi või kohalike omavalitsuste otsustega käsitleda tingimata riigile omistatavatena (vaidlustatud otsuse põhjendus 274).

102 Seda järeldust ei lükka ümber hagejate argumendid kaubandus-tööstuskodade segafunktsioonide ja CCIPB lennujaamade käitamise tegevuse majandusliku laadi kohta. Esiteks on tõsi, et CCIPB tagas kaubandus-tööstuskoja seesmiselt Pau lennujaama käitamise ja otsustas sõlmida hagejatega äritehingud lennuliinide opereerimiseks. Kuigi sellest aspektist vaadelduna on tuvastatav, et CCIPB tegeles majandustegevusega (24. märtsi 2011. aasta kohtuotsus Freistaat Sachsen ja Land Sachsen-Anhalt *vs.* komisjon, T-443/08 ja T-455/08, EU:T:2011:117, punkt 93), nagu on ka tuvastatav, et Pau lennujaama käitamine toimus CCIPB struktuuriüksuste kaudu ning komisjon tegi CCIPB avalik-õiguslikuks asutuseks olemise kindlaks kaudsete tõendite kogumi alusel. Kuid ükski norm ei keela riigi organil tegeleda majandustegevusega (vt selle kohta 23. aprilli 1991. aasta kohtuotsus Höfner ja Elser, C-41/90, EU:C:1991:161, punkt 21), olenemata selle organi positsioonist riigiaparaadi ülesehituses ja sellest, kas tegemist on keskvõimu osa või detsentraliseeritud üksusega nagu CCIPB.

103 Teiseks, kuna asjasse puutuvad lepingud sõlmis CCIPB riigi organina, ei pidanud komisjon kindlaks tegema riigile omistatavust 16. mai 2002. aasta kohtuotsuses Prantsusmaa *vs.* komisjon (C-482/99, EU:C:2002:294) nimetatud kriteeriumide alusel. Nimelt põhineb Euroopa Kohtu see praktika nimetatud kohtuotsuse punktis 52 esitatud järeldusel, et avalik-õiguslik ettevõtja võib tegutseda rohkem või vähem iseseisvalt, olenevalt sõltumatuse astmest, mille riik talle on andnud, ja seega ei saa konkreetsel juhul riigi tegelikku kontrolli automaatselt eeldada. Ent CCIPB olukord on erinev, kuna see üksus – kes viib küll läbi majandustegevust ja sõlmib asjasse puutuvaid lepinguid – on riigi organ asjaolude aspektist, mis on välja toodud eespool punktides 99 ja 100.

104 Samuti vastavad osad asjaolud, millele komisjon tugines oma järelduses, et CCIPB on riigi organ – nimelt avalik-õigusliku isiku staatus, üldhuvi pakkuvate ülesannete täitmine ja tema üle riigi kontrolli teostamine –, teatud kaudsetele tõenditele, mida kohtupraktikas on peetud asjakohasteks avalik-õigusliku ettevõtja võetud meetmete riigile omistamisel (vt selle kohta 16. mai 2002. aasta kohtuotsus Prantsusmaa *vs.* komisjon, C-482/99, EU:C:2002:294, punkt 56, ja 27. veebruari 2013. aasta kohtuotsus Nitrogénművek Vegyipari *vs.* komisjon, T-387/11, ei avaldata, EU:T:2013:98, punktid 63–65).

105 Lõpuks märkis komisjon vaidlustatud otsuses, küll ainult täienduseks, et eristada ei saa CCIPBd ja tema konkreetset teenistust, kelle majandustegevuseks oli Pau lennujaama käitamine, kuivõrd sellel teenistusel puudus iseseisev õigusvõime, mis teda eristaks CCIPBst, ning et see teenistus oli lihtsalt osa CCIPB siseüksusest, millel puudus iseseisev otsustusõigus, välja arvatud Pau lennujaama igapäevase käitamisega seotud küsimustes. Nii tuvastas komisjon, et erinevad lennujaamateenuste ja turundusteenuste lepingud sõlmis CCIPB esimees pärast seda, kui selleks oli saadud CCIPB haldusnõukogu luba. Samuti ei väida Prantsuse asutused, et hagejatega lepingute sõlmimine tuleb omistada ainult nendele teenistustele (vaidlustatud otsuse põhjendus 280).

106 Neid asjaolusid arvestades võis komisjon õigustatult asuda seisukohale, et CCIPB võetud meetmed, sealhulgas asjasse puutuvate lepingute sõlmimine, oli omistatav riigile.

107 Ükski hagejate muu argument ei ole selline, mis võiks eespool esitatud järelduse ümber lükata.

108 Nimelt esiteks, mis puudutab hagejate argumenti, et komisjon ei ole esitanud põhjust, miks ta pidas prioriteetsemaks CCIPB avalik-õiguslike ülesannete täitmist võrreldes tema äritegevusega, mida oli rohkem, siis tuleb märkida, et nagu nähtub vaidlustatud otsusest (põhjendused 26–210), järeldas komisjon, et kaubandus-tööstuskojale on esmatähtis üldhuvi pakkuvate teenuste osutaja roll ja tema äritegevus on teisejärguline, nii kaubandus-tööstuskodasid puudutavate õigusnormide kui ka Prantsuse asutuste avalduste alusel. Hagejad ei ole aga esitanud tõendeid, mis lubaksid selle analüüsi kahtluse alla seada.

109 Teiseks, mis puudutab hagejate argumenti, et kaubandus-tööstuskodasid reguleerib eraõigus ja tema vaidlused kuuluvad tsiviil- või kaubanduskohtute alluvusse, siis tuleb rõhutada, et isegi mööndes, et see argument – kui see tõeseks osutub – võib olla asjakohane tuvastamaks asjaolu, et CCIPB ei ole määratletav avalik-õigusliku asutusena, on see vaid üks asjaolu mitme niisuguse asjaolu hulgas, mille alusel hinnatakse asjasse puutuva üksuse laadi, ja see üksi ei sea kahtluse alla avalik-õigusliku asutuse kvalifikatsiooni kõigi muude tõendite alusel, millele vaidlustatud otsuses tugineti (vt eespool punktid 99 ja 100).

110 Kolmandaks tuleb märkida hagejate argumendi kohta, et ühes teises vaidlustatud otsuse lõigus täheldas komisjon, et CCIPB tegutses piirkondliku majanduselu arendamise ülesande täitmisel lennujaama käitaja, mitte avalik-õigusliku võimu kandjana (vaidlustatud otsuse põhjendus 328), et see lõik, milles käsitletakse turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamist, on osa komisjoni põhjenduskäigust, mille kohaselt tuli tema esialgse lähenemise kohaselt võrrelda CCIPB tegevust lennujaama käitajana teoreetilise eralennujaama käitaja omaga (vaidlustatud otsuse põhjendused 315 ja 320). Samas ei tulnud komisjoni hinnangul aluseks võtta teist lähenemist, nimelt et CCIPB oli tegutsenud üldhuvi pakkuvat teenust – mis käesoleval juhul oli Pau piirkonna majanduse arendamine – osutava avalik-õigusliku üksusena (vaidlustatud otsuse põhjendused 316 ja 320). Sellest lõigust ei saa järeldada, et võttes aluseks esimese lähenemise, möönis komisjon, et CCIPB ei ole avalik-õiguslik asutus (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 314–331). Nimelt tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel tuleb võrrelda ettevõtja rollis oleva avalik-õigusliku asutuse tegevust erainvestorist ettevõtja tegevusega (vt selle kohta 5. juuni 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, punktid 78, 81, 92 ja 103, ning 16. märtsi 2016. aasta kohtuotsus Frucona Košice *vs.* komisjon, T-103/14, EU:T:2016:152, punktid 95, 115 ja 118), mida komisjon käesolevas asjas tegigi.

111 Neljandaks tuleb tagasi lükata hagejate argument seoses põhjenduse puudumisega, nimelt et nad ei saanud kontrollida, kas komisjoni keeldumine kohaldada 16. mai 2002. aasta kohtuotsuses Prantsusmaa *vs.* komisjon (C-482/99, EU:C:2002:294) esitatud kriteeriume oli põhjendatud. Komisjon tõi nimelt vaidlustatud otsuse põhjendustes 269–276 piisavalt selgelt esile, miks erines kaubandus-tööstuskoja olukord, koosmõjus üldhuve pakkuvate teenuste osutamise ülesannete ja majandustegevustega tegelemisega, nende riigi osalusega ettevõtjate olukorrast, mille kohta tegi Euroopa Kohus otsuse 16. mai 2002. aasta kohtuotsuses Prantsusmaa *vs.* komisjon (C-482/99, EU:C:2002:294).

112 Eeltoodut arvestades tuleb teise väite esimene etteheide tagasi lükata.

2. Teine etteheide, et vaidlustatud otsuse põhjendus on vastuoluline

113 Hagejad esitavad veel teise etteheite, mille kohaselt ei ole vaidlustatud otsus nõuetekohaselt põhjendatud, sest see on CCIPB olemuse küsimuses vastuoluline. Nimelt pidas komisjon CCIPBd avalikku sektorisse kuuluvaks asutuseks, kes sama tegevuse suhtes on ka riigiabi saanud ettevõtja (vaidlustatud otsuse põhjendused 487 ja 488 ning artikkel 2). Seetõttu rikkus komisjon väidetavalt ka õigusnormi. Sama üksus ei saa sama tegevuse suhtes olla ühel ajal avaliku sektori asutus ja ka abi saanud ettevõtja, kuivõrd need kaks määratlust on teineteist välistavad.

114 Hagejad möönavad, et sama üksus võib samal ajal riigiabi anda ja seda saada, kuid nad leiavad, et mõlemal juhul peab see üksus olema käsitatav ettevõtjana. Abi andmise otsuse riigile omistamise hindamine tuleb seega läbi viia kriteeriumide alusel, mis on märgitud 16. mai 2002. aasta kohtuotsuses Prantsusmaa *vs*. komisjon (C-482/99, EU:C:2002:294). Jättes CCIPB ettevõtjaks või muuks üksuseks kvalifitseerimata, ei võimalda vaidlustatud otsus hagejatel kindlaks teha, milline riigile omistamise alus on CCIPB suhtes kohaldatav, kas 16. mai 2002. aasta kohtuotsuses Prantsusmaa *vs*. komisjon (C-482/99, EU:C:2002:294) nimetatud kriteeriumid või lihtsalt asjaolu, et ta kuulus avalikku sektorisse. Nii on vaidlustatud otsuses tehtud viga CCIPB määratlemise põhjendamisel.

115 Komisjon nende argumentidega ei nõustu.

116 Selle kohta tuleb kõigepealt märkida, et CCIPB kui Pau lennujaama käitaja suhtes võetud meetmete analüüsimisel tuvastas komisjon, et CCIPB tagas lennujaama taristu ja varustuse majandusliku haldamise ning et aastatel 2004 ja 2009 talle antud taristutoetused olid käsitatavad riigiabina ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses (vaidlustatud otsuse põhjendused 488 ja 531).

117 Edasi tuleb märkida, et hagejatele antud abi analüüsis tugines komisjon mitmele asjaolule, nagu seadusega antud avalik-õigusliku isiku staatus, üldhuvi pakkuvate teenuste osutamise üleande täitmine, majandustegevuse teisejärgulisus ja riigi kontroll, et sellest järeldada, et CCIPB kuulub avalikku sektorisse ning et ta on avalik-õiguslik asutus, kelle tegevus on omistatav riigile (vaidlustatud otsuse põhjendused 269–276). Äritehingute tegemine hagejatega kuulus aga selle tegevuse hulka.

118 Seega tuleb asuda seisukohale, et komisjon tuvastas, et CCIPB oli oma majandustegevuse tõttu abi saaja, nimelt taristutoetuse saaja, kuid et ta oli ka üksus, mis avalik-õigusliku üksusena oli asjasse puutuvate äritehingute tegemise teel andnud hagejatele abi.

119 Kuid arvestades, et tegemist oli erinevate riigiabidega, mida vaidlustatud otsuses ka eraldi analüüsiti, ei saa nõustuda hagejate argumendiga, et käesolevas asjas ei ole võimalik üksust kvalifitseerida abi saajaks ja samas seda käsitada avalik-õigusliku asutusena. Nimelt võib avalik-õiguslik üksus olla abi saaja, kui tegemist on turul tegutseva ettevõtjaga. Kuid ükski norm ei takista seda, et avalik-õiguslikku isikut, kellele on antud ülesanne osutada riigi kontrolli all üldhuvi pakkuvaid teenuseid ja tegeleda selle raames majandustegevusega, käsitletakse mitte ainult avalik-õigusliku asutusena, vaid ka eraldi meetme suhtes abi andjana ettevõtjatele, nagu on hagejad (vt selle kohta 24. märtsi 2011. aasta kohtuotsus Freistaat Sachsen ja Land Sachsen-Anhalt *vs.* komisjon, T-443/08 ja T-455/08, EU:T:2011:117, punktid 143 ja 145).

120 Olgu meenutatud, et ükski norm ei keela, et avaliku sektori struktuuriüksuse tegevuste hulka kuuluks ka majandustegevus (23. aprilli 1991. aasta kohtuotsus Höfner ja Elser, C-41/90, EU:C:1991:161, punkt 21). Samuti ei takista see, et üksus tegeleb nii majandustegevusega kui ka mittetulundusliku tegevusega, selle üksuse kvalifitseerimist ettevõtjaks riigiabi normide tähenduses ainult majandustegevusega seotult (vt selle kohta 24. oktoobri 2002. aasta kohtuotsus Aéroports de Paris *vs*. komisjon, C-82/01 P, EU:C:2002:617, punkt 74).

121 Lisaks ei takista sellise üksuse nagu lennujaama käitamisega tegelev üksus avaliku sektori asutuste hulka lugemine talle riigiabi andmist. Nimelt tuleb meenutada, et majandustegevust teostavale organile riigisisese õigusega antud riigist eraldiseisva õigusvõime olemasolu või selle puudumine ei mõjuta finantssuhete olemasolu riigi ja selle organi vahel ning seetõttu ka küsimust, kas kõnealune organ võib saada riigiabi ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses (vt selle kohta 24. märtsi 2011. aasta kohtuotsus Freistaat Sachsen ja Land Sachsen-Anhalt *vs.* komisjon, T-443/08 ja T-455/08, EU:T:2011:117, punktid 128 ja 129 ning seal viidatud kohtupraktika).

122 Sellest tuleneb, et vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, ei ole vaidlustatud otsus vastuoluline, selles ei ole rikutud õigusnormi ega esitatud puudulikku põhjendust seoses sellega, et CCIPB määratletakse ühtaegu nii abi saajaks kui ka avalik-õiguslikuks asutuseks.

123 Seega tuleb teise väite teine etteheide tagasi lükata.

124 Arvestades eeltoodut, tuleb teine väide tervikuna tagasi lükata.

C. Kolmas väide, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi on vääralt kohaldatud

125 Kolmandas väites on hagejad seisukohal, et komisjon ei ole õigesti kohaldanud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi ja on sellega rikkunud ELTL artikli 107 lõiget 1.

126 See väide jaguneb kaheks osaks. Esiteks keeldus komisjon vääralt tegemast võrdlusanalüüsi, kuigi selle analüüsi tulemus oleks näidanud, et abi ei ole antud. Vaidlustatud otsuse põhjendus on selles küsimuses ka puudulik. Teiseks on komisjon teinud ilmse hindamisvea kasumlikkuse suurenemise analüüsis, mida ta ei ole ka piisavalt põhjendanud.

127 Komisjon nende argumentidega ei nõustu.

128 Enne käesoleva väite kahe osa analüüsimist olgu alustuseks meenutatud Euroopa Kohtu praktikat, mille kohaselt on mõiste „riigiabi“, nagu see on määratletud EL toimimise lepingus, õigusmõiste ja seda tuleb tõlgendada objektiivsete asjaolude alusel. Seetõttu peab liidu kohus, võttes arvesse nii tema menetluses oleva vaidluse konkreetseid asjaolusid kui ka komisjoni hinnangute tehnilisust või keerukust, põhimõtteliselt teostama täieliku kontrolli, et otsustada, kas meede kuulub ELTL artikli 107 lõike 1 kohaldamisalasse (vt 30. novembri 2016. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Prantsusmaa ja Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, punkt 87 ning seal viidatud kohtupraktika).

129 Euroopa Kohus on sellegipoolest leidnud, et küsimuses, kas meede kuulub ELTL artikli 107 lõike 1 kohaldamisalasse, on kohtulik kontroll piiratud, kui komisjoni antud hinnangud on tehnilised või keerulised (30. novembri 2016. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Prantsusmaa ja Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, punkt 88).

130 Sellega seoses tuleb märkida, et kui komisjon peab kindlakstegemiseks, kas meede kuulub ELTL artikli 107 lõike 1 kohaldamisalasse, kohaldama turumajanduse tingimustes tegutseva aruka erainvestori kriteeriumi, eeldab selle kriteeriumi kohaldamine üldjuhul komisjoni poolt keeruka majandusliku hinnangu andmist (30. novembri 2016. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Prantsusmaa ja Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, punkt 89).

131 Ent kuigi Üldkohtu ülesandeks ei ole asendada komisjoni majanduslikku hinnangut oma hinnanguga, tuleneb nüüdseks väljakujunenud Euroopa Kohtu praktikast, et liidu kohus ei kontrolli mitte ainult esitatud tõendite sisulist õigust, usaldusväärsust ja sidusust, vaid ka seda, kas need tõendid sisaldavad kogu asjakohast teavet, mida tuleb keerulise olukorra hindamisel arvesse võtta, ning kas kõnealused

tõendid toetavad järeldusi, mis nende põhjal on tehtud (vt selle kohta 30. novembri 2016. aasta kohtuotsus komisjon *vs*. Prantsusmaa ja Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, punkt 91 ning seal viidatud kohtupraktika).

1. Väite esimene osa, mis puudutab komisjoni hindamisvigu ja puudulikku põhjendust, kuna ta keeldus lennujaamateenuste ja turundusteenuste suhtes läbi viimast võrdlusanalüüsi

[…]

a) Võrdlusanalüüsi kui turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamise meetodi tagasilükkamine

138 Hagejate hinnangul eksis komisjon sellega, et ta ei järeldanud, et võrdlusanalüüs on peamine hindamismeetod turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel, kui tehakse kindlaks, kas kokkulepe on andnud eraõiguslikule isikule teatud eelise, kusjuures see meetod on ka kooskõlas õiguskindluse põhimõttega. Viidates 3. juuli 2003. aasta kohtuotsusele Chronopost jt vs. Ufex jt (C-83/01 P, C-93/01 P ja C-94/01 P, EU:C:2003:388, punktid 38 ja 39), on nad liidu õiguse üldpõhimõttele tuginedes seisukohal, et komisjon saab kasumlikkuse suurenemise analüüsile tugineda ainult siis, kui võrdlusanalüüs ning eelkõige võrdlus erainvestoriga ei ole võimalik.

139 Selle kohta tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et tingimused, millele peab vastama meede, et kuuluda ELTL artikli 107 tähenduses mõiste „abi“ alla, ei ole täidetud juhul, kui abi saanud ettevõtja võiks tavapärastes turutingimustes saada sama eelise nagu see, mille ta sai riigi vahenditest (5. juuni 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs*. EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, punkt 78, ja 24. jaanuari 2013. aasta kohtuotsus Frucona Košice *vs*. komisjon, C-73/11 P, EU:C:2013:32, punkt 70). See hinnang antakse üldjuhul turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamise teel (vt selle kohta analoogia alusel 24. jaanuari 2013. aasta kohtuotsus Frucona Košice *vs*. komisjon, C-73/11 P, EU:C:2013:32, punkt 71).

140 Et teha kindlaks, kas riigi meede on abi, tuleb kontrollida, kas sarnastel tingimustel oleks tavapärastes turutingimustes tegutsev erainvestor, kelle suurus on avalikku sektorit haldavate organitega võrreldav, asjakohased lepingud sõlminud (vt selle kohta analoogia alusel 21. märtsi 1990. aasta kohtuotsus Belgia *vs*. komisjon, C-142/87, EU:C:1990:125, punkt 29, ning 3. juuli 2014. aasta kohtuotsus Hispaania jt *vs*. komisjon, T-319/12 ja T-321/12, ei avaldata, EU:T:2014:604, punktid 40 ja 42).

141 Kuid kindlakstegemisel, kas turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks teinud tehingu nagu see, mida käsitletakse käesolevas asjas, ei pea komisjon tingimata kasutama võrdlusanalüüsi meetodit. Nimelt on see meetod vaid üks analüütilistest vahenditest, et määrata kindlaks, kas abisaaja on saanud majandusliku eelise, mida ta tavalistel turutingimustel saanud ei oleks (vt selle kohta ja analoogia alusel 6. märtsi 2003. aasta kohtuotsus Westdeutsche Landesbank Girozentrale ja Land Nordrhein-Westfalen *vs*. komisjon, T-228/99 ja T-233/99, EU:T:2003:57, punktid 250 ja 254, ning 3. juuli 2014. aasta kohtuotsus Hispaania jt *vs*. komisjon, T-319/12 ja T-321/12, ei avaldata, EU:T:2014:604, punktid 43 ja 44).

142 Nimelt võib komisjon, täites oma kohustust analüüsida tervikuna vaidlusaluse tehingu kõiki asjakohaseid asjaolusid ja selle konteksti, sealhulgas abisaajast ettevõtja ja asjaomase turu olukorda, valida sobiva vahendi, et kontrollida, kas abisaajast ettevõtja saab majandusliku eelise, mida ta tavalistes turutingimustes ei oleks saanud (vt selle kohta ja analoogia alusel 6. märtsi 2003. aasta kohtuotsus Westdeutsche Landesbank Girozentrale ja Land Nordrhein-Westfalen *vs*. komisjon, T-228/99 ja T-233/99, EU:T:2003:57, punktid 251 ja 258, ning 3. juuli 2014. aasta kohtuotsus Hispaania jt *vs*. komisjon, T-319/12 ja T-321/12, ei avaldata, EU:T:2014:604, punkt 45).

143 Käesolevas asjas tuleb märkida – ilma et praeguses staadiumis oleks vaja hinnata, kas komisjoni arutluskäik, mille ta esitas kõnealuses juhtumis võrdlusanalüüsist kõrvalekaldumiseks, oli põhjendatud –, et ta ei teinud viga, kui ta vaidlustatud otsuse põhjendustes 359–372 analüüsis üksikasjalikult, milline oli kõige sobivam hindamismeetod turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamiseks. Kuna ta kahtles, kas on võimalik määratleda sobiv võrdusalus, et kindlaks määrata lennujaamateenuste tegelik turuhind, ning võttes arvesse erinevusi eri lennujaamade kuludes ja tuludes, lennujaamade ja lennuettevõtjate vahel tehtud tehingute vähest võrreldavust, raskusi näidislennujaamade valimi ja sarnaste tehingute leidmisel ning teenuste osutamist hinnaga, mis viis täiendava kahjumini, otsustas komisjon lähtuda kasumlikkuse suurenemise analüüsist ja loobus võrdlusanalüüsist.

144 Komisjoni seda lähenemist ei sea kahtluse alla ka hagejate viidatud kohtupraktika, see tähendab 3. juuli 2003. aasta kohtuotsus Chronopost jt *vs*. Ufex jt (C-83/01 P, C-93/01 P ja C-94/01 P, EU:C:2003:388, punktid 38 ja 39), mille kohaselt juhul, kui puudub igasugune võimalus võrrelda avalik-õigusliku ettevõtja olukorda erainvestori omaga, kes ei tegutse konkurentsile mitteavatud sektoris, tuleb tavapäraseid turutingimusi – mis on paratamatult teoreetilised – hinnata kättesaadavate objektiivsete ja kontrollitavate tegurite alusel, nagu avalik-õigusliku ettevõtja kulu. Nimelt tuleb seda kohtupraktikat tõlgendada viidatud kohtuotsuse aluseks olnud asjaolusid arvestades ehk arvesse võtta, et käesoleval juhul oli võrdlusanalüüsi võimatu teha ja seega puudus võimalus valida selle analüüsi või muude meetodite vahel. Seega erinevalt sellest, mida sisuliselt väidavad hagejad, ei võtnud Euroopa Kohus nimetatud kohtuotsuses seisukohta võrdlusanalüüsi ja muude meetodite omavahelise hierarhilise järjestuse suhtes, vaid ainult möönis, et kõnealuses asjas on võrdlusanalüüsi läbiviimine võimatu.

145 Sellest tuleneb, et nõustuda ei saa hagejate argumendiga, mille kohaselt eksisteerib liidu õiguse üldpõhimõte, millele on väidetavalt viidatud 3. juuli 2003. aasta kohtuotsuses Chronopost jt *vs*. Ufex jt (C-83/01 P, C-93/01 P ja C-94/01 P, EU:C:2003:388) ning mis kehtestab võrdlusanalüüsi ja muude meetodite omavahelise hierarhilise järjestuse.

146 Samuti ei saa hagejad põhjendatult tugineda asjaolule, et 6. märtsi 2003. aasta kohtuotsus Westdeutsche Landesbank Girozentrale ja Land Nordrhein-Westfalen *vs*. komisjon (T-228/99 ja T-233/99, EU:T:2003:57) ning 3. juuli 2014. aasta kohtuotsus Hispaania jt *vs*. komisjon (T-319/12 ja T-321/12, ei avaldata, EU:T:2014:604) käsitlesid analüütilisi vahendeid tegevusvaldkonna keskmise tulususe leidmiseks, kuna nendes kohtuotsustes otsustas Üldkohtus, et tegevusvaldkonna keskmise tulususe kasutamine ei ole analüütiline vahend, mida saaks ELTL artikli 107 lõike 2 kohaldamisel kasutada.

147 Samuti ei saa hagejad põhjendatult tugineda kohtupraktikale, mille kohaselt asjaolu, et vaidlusalune tehing on avaliku võimu kandjale mõistlik, ei vabasta komisjoni kontrollimisest, kas asjasse puutuv meede andis meetmest kasu saanud ettevõtjale majandusliku eelise, mida ta tavalistes turutingimustes ei oleks saanud (6. märtsi 2003. aasta kohtuotsus Westdeutsche Landesbank Girozentrale ja Land Nordrhein-Westfalen *vs*. komisjon, T-228/99 ja T-233/99, EU:T:2003:57, punkt 315, ning 13. septembri 2010. aasta kohtuotsus Kreeka jt *vs*. komisjon, T-415/05, T-416/05 ja T-423/05, EU:T:2010:386, punkt 213). Nimelt on kasumlikkuse suurenemise analüüsi eesmärk just kontrollida, kas lepingu sõlmimisega andis avaliku võimu kandja, tegutsedes võimalikult sarnases olukorras ja turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana, lepingu teisele poolele majandusliku eelise, mida viimane ei oleks tavapärastes turutingimustes saanud.

148 Viimaks, mis puudutab hagejate argumenti, et lepingu sõlmimine, mis ei ole avalik-õigusliku isiku käitatava lennujaama jaoks tulus tema enda ebatõhususe tõttu, ei anna tavapäraste turutingimuste seisukohast lennuettevõtjale eelist, siis tuleb toonitada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt (eespool punkt 140 ja tagapool punkt 181) ei ole turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamise eesmärk mitte nõuda, et teatud kindla tegevusega tegeletaks mingi miinimumtõhususega, vaid kindlaks teha, kas sarnastel asjaoludel oleks sarnane erainvestor need

meetmed võtnud. Selles osas tuleb arvesse võtta selle avalik-õigusliku üksuse kulude ja tulude struktuuri, kelle tegevust võrreldakse turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja omaga. Seega tuleb hagejate argument tagasi lükata.

149 Eeltoodust tuleneb, et hagejate argumentatsioon, mille kohaselt oli komisjon turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel kohustatud läbi viima võrdlusanalüüsi, tuleb tagasi lükata.

b) Vaidlustatud otsuses komisjoni esitatud põhjused, miks ta ei kasutanud käesolevas asjas võrdlusanalüüsi

150 Hagejad vaidlevad vastu konkreetsetele põhjustele, mille komisjon esitas vaidlustatud otsuse põhjendustes 360–369 selle kohta, miks ta ei kasutanud käesolevas asjas võrdlusanalüüsi.

151 Täpsemalt esitavad nad sisuliselt viis etteheidet, mis käsitlevad nendes põhjendustes sisalduvaid hindamisvigu ja nende puudulikku põhjendamist.

1) Esimene etteheide, et komisjon asus vääralt seisukohale, et lennujaamade erinevus ei võimaldanud võrdlusanalüüsi kasutada

152 Hagejad väidavad, et komisjon tegi vea, leides, et Euroopa lennujaamade olukorra erinevus tegi võrdlusanalüüsi kasutamise võimatuks.

153 Esiteks, mis puudutab lennujaamade kulude ja tulude struktuuri ning muude tingimuste erinevusi käsitlevaid põhjuseid (vaidlustatud otsuse põhjendus 362), siis väidavad hagejad, et komisjon ei esitanud mingeid andmeid ega toonud ühtegi näidet, et selgitada nende erinevuste taset ja ulatust. Ent komisjoni kohustus on esitada konkreetseid juhtumis asjakohaseid argumente, et põhjendada võrdlusanalüüsi kasutamata jätmist, mis on erainvestori kriteeriumi kohaldamisel peamine hindamismeetod.

154 Selle kohta tuleb märkida, et komisjon asus vaidlustatud otsuse põhjenduses 362 seisukohale, et tulude ja kulude struktuur on lennujaamade lõikes suurel määral erinev, ning ta loetles selle järelduse toetuseks mitu tulude ja kulude erinevust põhjustavat asjaolu. Lisaks ei ole hagejad esitanud ühtegi konkreetset argumenti, mis lubaks arvata, et nende asjaolude loetelus on tehtud ilmne hindamisviga.

155 Teiseks, mis puudutab lennujaamade ja lennuettevõtjate vaheliste tehingute vähest võrreldavust käsitlevat põhjust (vaidlustatud otsuse põhjendus 363), siis väidavad hagejad, et komisjon asus väärale seisukohale, et eri lennujaamade lennujaamatasud ei ole üldjuhul võrreldavad.

156 Selle kohta tuleb märkida, et hagejad on vaidlustatud otsust vääralt tõlgendanud, kui nad väidavad, et komisjoni hinnangul ei olnud eri lennujaamade lennujaamatasud võrreldavad. Nimelt selgitas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 363, et nagu näitab kõnealune juhtum, ei põhine lennujaamade ja lennuettevõtjate kaubandussuhted individuaalsete teenuste osutamise osas tingimata avalikes hinnakirjades toodud hindadel, olles väga erinevad, mistõttu ei ole need lennukordade või reisijatega seotud hindade põhjal eriti hästi omavahel võrreldavad. Lisaks nähtub toimikust, et Pau lennujaama ja hagejate vahelised kokkulepped käsitlesid palju muud kui lihtsalt lennujaamatasude osas selles lennujaamas kehtiva üldise hinnakirja kohaldamist ning et nendes lepiti kokku lennujaamateenuste ja turundusteenuste osutamises.

157 Samuti ei saa nõustuda hagejate argumendiga, et komisjon tegi vaidlustatud otsuse põhjenduses 363 hindamisvea, leides, et lennujaamade ja lennuettevõtjate vahelised äritehingud ei pruugi kajastuda avalikes hinnakirjades.

158 Nimelt vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, ei piisa iseenesest nende tasude tasemest, mis lepitakse kokku individuaalselt lennujaama ja teatud lennuettevõtjate vahel ja mis on madalam avalikus hinnakirjas märgitust, et järeldada, et võrdlusanalüüs avalike hinnakirjade alusel on sobiv lähenemine. Selle kohta tuleb märkida, et komisjon täheldas vaidlustatud otsuse põhjenduses 366, et asjasse puutuvad tehingud hõlmavad mitut hinda, nimelt lennujaamatasusid, lennukite maapealse teenindamise tasusid ning turundusteenuste tasusid, millele hagejad vastu ei vaidle. Ent nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 367, ei saanud neid tehinguid hästi võrrelda, kui piirduda ainult avalikes hinnakirjades märgitud tasudega, sest nii jäetaks turundusteenuste eest makstav tasu arvesse võtmata.

159 Lisaks, mis puudutab hagejate argumenti, et komisjon ei saanud tugineda lennuveo sektori avanemisele Euroopas, et õigustada võrdlusanalüüsi kasutamata jätmist ilma, et ta selle kohta tõendeid esitaks, siis tuleb toonitada, et komisjon viitab vaidlustatud otsuse põhjenduses 363 turu avanemisele, et selgitada eri lennujaamade kaubandustava erinevusi, mis muutsid puhtalt võrdleva analüüsi keerulisemaks. Vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, ei ole vaidlustatud otsuse eesmärk jätta võrdlusanalüüs kõrvale kindlakstegemisel, kas turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks sõlminud teatud kokkuleppe avatud turuga valdkonnas või lausa kõigis valdkondades.

160 Kolmandaks, mis puudutab hagejate argumenti, et lennujaamade võrdlusanalüüsi kasutamata jätmine on vastuolus komisjon lähenemisega teistes sektorites, siis tuleb meenutada, et mõiste „riigiabi“ on õigusmõiste ja seda tuleb tõlgendada ainult ELTL artikli 107 lõike 1 alusel, mitte komisjoni kogu varasema halduspraktika alusel, isegi kui seda on (vt 3. juuli 2014. aasta kohtuotsus Hispaania jt *vs.* komisjon, T-319/12 ja T-321/12, ei avaldata, EU:T:2014:604, punkt 46 ja seal viidatud kohtupraktika).

161 Samuti ei sea vaidlustatud otsuse usaldusväärsust kahtluse alla ainuüksi asjaolu, et komisjon ei ole kasutanud andmeid, mis ta oli kogunud lennujaamade võrdlemiseks esitatud teabenõuete abil. Nimelt nagu komisjon selgitas, ei saa talle ette heita niisuguste andmete kasutamata jätmist, mida ta lõpuks oma kasutatud meetodi suhtes asjasse puutuvaks ei pidanud. Ta märkis aga vaidlustatud otsuse põhjenduses 365, et ükski huvitatud kolmas isik ei pakkunud talle valimit lennujaamadest, mis oleks olnud piisavalt sarnane Pau lennujaamaga teatud kindlate parameetrite aspektist.

162 Arvestades kõiki eespool esitatud kaalutlusi, ei saa nõustuda hagejate argumentidega, mille kohaselt järeldas komisjon vääralt, et käesolevas asjas oli lennujaamade olukorra erinevuse tõttu võimatu kasutada „Ryanairi võrdlusanalüüsi“.

2) Teine etteheide, et vääralt on arvesse võetud ka AMSiga sõlmitud turundusteenuste lepinguid

163 Alustuseks tuleb märkida, et hagejad tuginevad aruandele, mille on koostanud nende majandusala nõustaja ja mille nad esitasid haldusmenetluses ka komisjonile (edaspidi „31. augusti 2011. aasta uuring“). Kõigepealt määratletakse selles uuringus eelnevalt kindlaks määratud meetodi abil kolm võrdlemisel aluseks võetud lennujaama. Seejärel võrdles ta Ryanairi poolt Pau lennujaamale makstavat tasu tasuga, mida ta maksis võrreldavatele lennujaamadele. Viimaks järeldatakse selles uuringus, et Ryanairi poolt Pau lennujaamale makstav tasu on oluliselt kõrgem kui võrreldavatele lennujaamadele makstu ja seda nii lennukordade kui ka reisijatega seotud hindade osas. Selle uuringu kohaselt viitab see tulemus sellele, et Pau lennujaamale Ryanairi poolt makstud tasu oli samal tasemel tasuga, mida talle pakuti sarnastel tingimustel turumajanduse tingimustes tegutseva lennujaama omanikust erainvestori poolt. Samuti nähtub 31. augusti 2011. aasta uuringust, et tehtud analüüs ei võta arvesse turunduskokkuleppeid, see tähendab turundusteenuste lepinguid Pau lennujaama ja AMSi vahel.

164 Hagejad väidavad, et komisjon jättis vääralt 31. augusti 2011. aasta uuringu kasutuna kõrvale põhjusel, et selles analüüsiti ainult lennujaamateenuste lepingute alusel makstud tasusid ega võetud arvesse turundusteenuste lepingute alusel makstut. Hagejate hinnangul vastab turundusteenuste hind sõltumatule turuväärtusele, nagu seda tõendavad mitu haldusmenetluses esitatud majandusanalüüsi, ja

see hind katab täielikult selle väärtuse, andes tulemuseks nulli. See et lennujaamateenuste lepingud ja turundusteenuste lepingud sõlmiti ühel päeval ning samasse kontserni kuuluvate äriühingute poolt, ei luba komisjonil käsitleda turundusteenuste lepingu alusel tehtud makseid mahaarvamistena lennujaamateenuste lepingutes ette nähtud lennujaamatasudest.

165 Selle kohta tuleb meenutada, et kui komisjon kontrollib, kas konkreetsel tehingul on riigiabi tunnused, on ta kohustatud võtma arvesse tehingu konteksti (vt selle kohta 13. detsembri 2011. aasta kohtuotsus Konsum Nord *vs.* komisjon, T-244/08, ei avaldata, EU:T:2011:732, punkt 57). Nimelt võib tehingu analüüsimine selle konteksti arvestamata anda tulemuse, mis on puhtteoreetiline ega vasta tegelikule majanduslikule olukorrale (8. jaanuari 2015. aasta kohtuotsus Club Hotel Loutraki jt *vs.* komisjon, T-58/13, ei avaldata, EU:T:2015:1, punkt 91 ning seal viidatud kohtupraktika).

166 Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel tuleb vaadelda äritehingut tervikuna, kui kontrollitakse, kas avalik-õiguslik üksus käitus turumajanduse tingimustes tegutseva mõistliku ettevõtjana. Nimelt on komisjon vaidlusaluse meetme hindamisel kohustatud võtma arvesse kõiki asjasse puutuvaid asjaolusid ja nende konteksti (vt 17. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Ryanair *vs.* komisjon, T-196/04, EU:T:2008:585, punkt 59 ja seal viidatud kohtupraktika).

167 Käesolevas asjas leidis komisjon vaidlustatud otsuses, et iga turundusteenuste leping oli sellega seotud lennujaamateenuste lepingust lahutamatu ja seega tuli igat turundusteenuste lepingut analüüsida koos samal ajal sõlmitud lennujaamateenuste lepinguga, käsitledes neid ühe tehinguna (vaidlustatud otsuse põhjendused 286–313). Sellele järeldusele jõudmiseks tuvastas ta vaidlustatud otsuse põhjendustes 289 ja 290, et kõik turundusteenuste lepingud ning nendele vastavad lennujaamateenuste lepingud sõlmiti peaaegu ühel ajal ja samade isikute poolt, kes moodustasid ühe majandusüksuse. Lisaks viitas komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 291–313 teatud arvule muudele asjaoludele, mis näitasid täiendavaid tihedaid seoseid samal ajal sõlmitud turundusteenuste lepingute ja lennujaamateenuste lepingute vahel. Nii tuvastas komisjon pärast eri turundusteenuste lepingute sisu uurimist vaidlustatud otsuse põhjenduses 305, et turundusteenused olid oma kestuselt ja laadilt tihedalt seotud turundusteenuste lepingutes nimetatud Ryanairi osutatavate lennuveoteenustega, mis on ära nimetatud vastavates lennujaamateenuste lepingutes. Selle kohta märkis ta, et turundusteenuste lepingutes oli mainitud asjaolu, et need lepingud sõlmiti seoses Ryanairi kohustusega osutada asjasse puutuvaid lennuveoteenuseid. Ta leidis ka, et turundusteenuste eesmärk ei olnud kaugeltki mitte suurendada üldiselt ja eristamata Pau linna ja piirkonda külastavate turistide ja äriringkondade esindajate hulka, vaid kõnealused turundusteenused olid suunatud konkreetselt nendele isikutele, kes kavatsevad kasutada Ryanairi turundusteenuste lepingutes osutatud lennuveoteenuseid, ning nende lepingute põhieesmärk oli kõnealuste teenuste reklaamimine. Lisaks tuvastas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 306, et eespool esitatud faktilistest asjaoludest ilmneb, et kui kõnealused lennuliinid ja seega ka nendega seotud lennujaamateenused puuduksid, ei oleks turundusteenuste lepinguid sõlmitud. Viimaks järeldas komisjon Prantsuse asutuste avaldustest, et kõigi lennujaamateenuste lepingute sõlmimine näis olevat sõltunud turundusteenuste lepingute sõlmimisest (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 309–311).

168 Ent hagejad ei ole suutnud selles analüüsis kahtlusi tekitada. Komisjon ei tuginenud mitte ainult asjaolule, et iga turundusteenuste leping sõlmiti peaaegu samal päeval kui lennujaamateenuste leping, mille pooled olid samadesse kontsernidesse kuuluvad äriühingud. Ta ei võtnud arvesse mitte ainult seda asjaolu, vaid ka muid asjaolusid, sealhulgas turundusteenuste lepingute samu tähtaegu ja fakti, et turundusteenuste lepingut ei oleks sõlmitud, kui asjasse puutuvat lennuliini ei oleks eksisteerinud. Selle kohta tuleb märkida, et turundusteenuste lepingud nägid selgelt ette, et need on sõlmitud seoses Ryanairi kohustusega hoida käigus lennuühendusi Pau lennujaamast.

169 Lisaks ei esita hagejad ühtegi tõendit, mis seaks kahtluse alla komisjoni analüüsi, mille kohaselt oli iga turundusteenuste leping tihedalt seotud lennujaamateenuste lepinguga ja selle esemeks olnud lennuveoteenustega.

170 Sellest tuleneb, et komisjon võis ilma viga tegemata asuda seisukohale, et iga turundusteenuste lepingu puhul tuli seda lepingut analüüsida koos samal ajal sõlmitud lennujaamateenuste lepinguga, käsitledes neid ühe tehinguna.

171 Seetõttu sai komisjon ilma viga tegemata asuda seisukohale, et analüüsitavad tehingud olid keerukad lepingute kooslused, millesse kuulusid lennujaamateenuste leping ja turundusteenuste leping, ning et ainult CCIPB poolt asjasse puutuvatelt lennuettevõtjatelt küsitava lennujaamatasu ja teiste lennujaamade poolt küsitava lennujaamatasu võrdlemine ei anna mingit vajalikku teavet turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi järgimise kohta (vaidlustatud otsuse põhjendus 367). Nimelt piirdus 31. augusti 2011. aasta uuring lennujaamatasude võrdlusega, samas kui turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi õige kohaldamine eeldas, et käesolevas asjas võetakse ühe tehinguna arvesse nii lennujaamateenuste kui ka turundusteenuste lepinguid.

172 Hagejate argument, et turundusteenuste hind kompenseerib nende teenuste väärtuse, tuleb samuti tagasi lükata. Nimelt põhineb see argument vääral eeldusel, et turundusteenused ja lennujaamateenused olid üksteisest eraldiseisvad ja sõltumatud teenused (vt eespool punktid 165–170), ning seetõttu ei saa turundusteenuste eest makstud hinda maha arvata lennujaamatasudest Ryanairi poolt käigushoitava lennuliini eest, mida reguleeriti lennujaamateenuste lepingus, mis oli sõlmitud samal ajal asjakohase turundusteenuste lepinguga.

173 Sellest tuleneb, et hagejate seisukohaga, et turundusteenuste eest makstud hind kattis täielikult nende teenuste väärtuse, ei saa nõustuda.

174 Seega tuleb tagasi lükata ka hagejate argument, et vääralt on arvesse võetud ka AMSiga sõlmitud turundusteenuste lepinguid.

3) Kolmas etteheide, mis puudutab võrdlusanalüüsi kasutamata jätmist põhjusel, et uuritud lepingutest tekkiv täiendav kulu oli suurem kui nendest tulenev täiendav tulu

175 Hagejad väidavad, et komisjon on teinud vea, sest ta jättis võrdlusanalüüsi kasutamata põhjusel, et on ette nähtav, et uuritud lepingutest tekkiv täiendav kulu oli suurem kui nendest tulenev täiendav tulu. Komisjoni lähenemine tähendas, et võrdlusanalüüsi raames tuli teha kasumlikkuse suurenemise analüüs ja seega kumulatiivselt läbi viia kaks analüüsi, mis on aga kohtupraktikaga vastuolus.

176 Tõsi, komisjon märkis selle kohta vaidlustatud otsuses, et kui põhjendatult läbi viidud võrdlusanalüüsi alusel oleks tuvastatav, et uuritavate erinevate tehingute hinnad on võrdlustehingute valimi abil kindlaks määratud turuhindadega võrdsed või neist kõrgemad, ei saaks komisjon selle põhjal ikkagi järeldada, et kõnealused tehingud vastavad turuhindadele, kui selgub, et nende hindade kindlaksmääramisel võis lennujaama käitaja eeldada, et kõnealuste tehingute tulemusena tekkivad kulud on suuremad kui vastavad täiendavad tulud. Komisjon asus seisukohale, et turumajanduse tingimustes tegutseval ettevõtjal ei ole mingit huvi pakkuda kaupu või teenuseid turuhindadega, kui selle tulemusena tema kahju suureneb (vaidlustatud otsuse põhjendus 368).

177 Kuid olgu meenutatud, et võrdlusanalüüs on vaid üks analüütiline vahend teiste seas, mida võib kasutada erainvestori kriteeriumi kohaldamisel ELTL artikli 107 lõike 1 seisukohast, ning et selle analüüsimeetodi kasutamine ei vabasta komisjoni kohustusest viia läbi vaidlusaluse tehingu kõigi asjakohaste asjaolude ja selle konteksti tervikanalüüs. Komisjon võis seega võtta arvesse asjaolu, et konkreetse tehingu puhul oli negatiivne tootlus ette näha (vt selle kohta 3. juuli 2014. aasta kohtuotsus Hispaania jt *vs.* komisjon, T-319/12 ja T-321/12, ei avaldata, EU:T:2014:604, punktid 44 ja 45).

178 Seega ei ole komisjon teinud käesolevas asjas viga, kui ta viitas võrdlusanalüüsi sobivuse hindamisel lepingute negatiivsele tootlusele.

[…]

c) Etteheide, et võrdlusanalüüs näitaks, et turundusteenuste lepingud ja lennujaamateenuste lepingud ei andnud mingit eelist

228 Hagejad väidavad, viidates majandusanalüüsidele ja muudele haldusasja toimiku tõenditele, et võrdlusanalüüs näitab, et turundusteenuste leping ja lennujaamateenuste leping ei andnud mingit majanduslikku eelist. Esiteks nähtub mitmest majandusanalüüsist, et turundusteenuste lepingus kokku lepitud hind vastab turuhinnale, mida AMS sai oma eraklientidelt, või turuhinnale, mida maksid erakliendid sarnaste teenuste eest, mida osutasid teised teenuseosutajad. Teiseks näitab 31. augusti 2011. aasta uuring, et Ryanairi poolt Pau lennujaamale makstavad lennujaamatasud vastavad tasudele, mida oleks talle sarnastes tingimustes pakkunud lennujaama omanikust turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja.

229 Selle kohta tuleb toonitada, et nagu täheldab komisjon, on hagejate argument, mis põhineb nendel majandusanalüüsidel ja 31. augusti 2011. aasta uuringul, tulemusetu, sest selles lähtutakse väärast eeldusest, et turundusteenused ja lennujaamateenused olid üksteisest eraldiseisvad ja sõltumatud teenused, samas kui asjasse puutuvaid lepinguid tuli eelise andmise väljaselgitamiseks analüüsida nii, et iga turundusteenuste lepingu puhul võetakse arvesse sellele vastavat lennujaamateenuste lepingut ehk neid koos ühe tehinguna (vt eespool punktid 165–170).

230 Mis puudutab turundusteenuste lepinguid, siis olgu meenutatud, et tehtud majandusanalüüsid ei võta arvese asjaolu, et Pau lennujaam ostis AMSi turundusteenuseid, et reklaamida lennuühendusi, mida Ryanair hoidis käigus sellest lennujaamast. Nii võrreldi kahes majandusanalüüsis Ryanairi veebisaidi reklaampinna ja turundamise hindu teiste lennuettevõtjate veebisaitide või reisiveebide hindadega internetis avaldatava reklaami eest. Samuti võrreldakse ühes teises majandusanalüüsis AMSi avaldatud tariifide hindu suure arvu Euroopa reisiveebide reklaamiteenuse tariifide hindadega. Analüüsid ei näita muu hulgas, et teiste reisiveebide reklaami tellijad oleksid võrreldavad lennujaamadega, kes ostavad lennuettevõtja lennuveoteenusega seotud turundusteenuseid.

231 Lisaks ei püüta esitatud majandusanalüüsides – mis põhinevad eeldusel, et turundusteenused ja lennujaamateenused on üksteisest eraldiseisvad ja sõltumatud teenused – seada kahtluse alla komisjoni analüüsi, mille kohaselt turundusteenuste lepingud on lahutamatult seotud lennujaamateenuste lepingute ja viimaste esemeks olnud lennuveoteenusega. Hagejad ei saa seega selle komisjoni analüüsi ümberlükkamiseks tulemuslikult tugineda nendele majandusanalüüsidele.

232 Mis puudutab niisuguste turundusteenuste lepingute näidiseid, mille alusel teatud eralennujaamad olid ostnud AMSi teenuseid, siis piisab, kui märkida, et hagejad ei ole suutnud tõendada, et need eralennujaamad olid nende lepingute sõlmimise ajal Pau lennujaamaga sarnases olukorras.

233 Mis puudutab lennujaamateenuste lepinguid, siis piirdub 31. augusti 2011. aasta uuring Pau lennujaama lennujaamatasude ja võrreldavate lennujaamade lennujaamatasude võrdlusega, võtmata arvesse vastavaid turundusteenuste lepinguid, kuigi neid kahte tüüpi lepingut tuli ühe tehinguna vaadelda.

234 Seega tuleb hagejate etteheide tagasi lükata.

[…]

2. Väite teine osa, mis puudutab hindamisvigu ja puudulikku põhjendust kasumlikkuse suurenemise analüüsis

[…]

a) Etteheide, et komisjon ei andnud kasumlikkuse suurenemise analüüsis õiget hinnangut AMSi turundusteenuste väärtusele

250 Hagejad väidavad, et komisjon luges kogu turundusteenuste lepingute kulu lennujaamateenuste lepingutest tulenevaks, kinnitades seejuures, et ainus kasu, mida CCIPB turundusteenuste lepingutes võis oodata, oli lendajate arvu suurenemine (kõnealusel juhul tagada lendude täituvuse määr 85%) Ryanairi lennuliinide käigushoidmise ajal, kuivõrd muu kasu oli liiga ebakindel, et seda lepingute tulususe hindamisel arvesse võtta. Komisjon jagas seega turundusteenuste kogu kulu analüüsitavate lepingute tähtaja peale ära, võtmata arvesse turundusteenuste lepingutest saadavat muud kasu.

251 Täpsemalt, esiteks on hagejad seisukohal, et liiga kõrge hinna kohta tõendite puudumisel on teenuse õige väärtus, sealhulgas turundus- või reklaamiteenuse väärtus selle turuhind. Arvestades, et komisjon arvas Pau lennujaama poolt AMSile makstud summad oma kasumlikkuse suurenemise analüüsis kulu hulka, oleks AMSi osutatud teenuste väärtus tulnud kajastada tulus, mis oleks lõpptulemuseks andnud nulli.

252 Teiseks on hagejad seisukohal, et turundusteenuste lepingute eesmärk ei olnud tagada Ryanairi lendude suur täituvuse määra. Pau lennujaam tagas soovitud reisijate arvu taseme lennujaamateenuste lepingute kaudu, samas kui lendude suure täituvuse määra tagas Ryanair oma enda turunduse abil, muu hulgas nii, et ta pakkus lühiajaliselt, kuid sageli teatud lennuühendustele madalaid hindu. Lennujaam ei saa AMSi turundusteenuse kaudu seda tööd Ryanairi eest ära teha.

253 Kolmandaks väidavad hagejad, et komisjon asus vääralt seisukohale, et Ryanairi veebisait sai kasulik olla ainult Ryanairi lennuliinide reklaamimiseks, pakkudes ainult lühiajalise mõjuga turundust ja olemata sama tõhus kui mitu teist veebisaiti. Komisjon ei uurinud Ryanairi esitatud tõendeid, mis näitavad tema veebisaidi suurt populaarsust, vaid kinnitas lihtsalt, et Ryanairi veebisait ei olnud tõhus võrreldes teiste veebisaitidega ja et televisioonis või plakatitel avaldatav reklaam jõuaks suurema hulga tarbijateni.

254 Seetõttu on teinud komisjon ilmse hindamisvea ja esitanud puuduliku põhjenduse, sest ta ei hinnanud kohaselt AMSi turundusteenuste väärtust.

255 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

256 Kõigepealt tuleb märkida, et oma argumentidega, mille nad käesoleva etteheide toetuseks esitavad, seavad hagejad kahtluse alla viisi, kuidas turundusteenuste väärtus kajastati asjasse puutuvate lepingute kohta tehtud kasumlikkuse suurenemise analüüsis.

257 Selle kohta tuleb märkida, et komisjon analüüsis vaidlustatud otsuses kasu, mida turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks CCIPB asemel tegutsedes ühest turundusteenuste lepingust võinud oodata. Täpsemalt tuvastas ta, et turundusteenuste abil saab ergutada turundusteenuste lepingute ja vastavate lennujaamateenuste lepingutega hõlmatud lennuliinide kasutamist. Ta lisas, et isegi kui esmane kasusaaja on lennuettevõtja, saab neist kasu ka Pau lennujaam, arvestades, et suurenenud reisijate arv võib lennujaama käitaja jaoks tähendada lennujaamateenustega seotud tulude ja nendega mitteseotud tulude suurenemist. Ta järeldas sellest, et analüüsitavate lepingute sõlmimise huvi hindamisel oleks võinud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja seda positiivset mõju arvesse võtta (vaidlustatud otsuse põhjendused 332–335). Samas jättis komisjon liiga ebakindlana arvesse võtmata turundusteenuste lepingust saadava kogu kasu, mis ei olnud seotud kõnealustes lepingutes osutatud lennuliinidega ja nende käigushoidmise tähtajaga (vaidlustatud otsuse põhjendused 337–358). Seejärel kajastas komisjon oma kasumlikkuse suurenemise analüüsis selle võimaliku kasuliku mõju lepingute esemeks olevate lennuliinide puhul valitud täituvusmäärades (vaidlustatud otsuse põhjendus 401). Samas kajastas ta CCIPB poolt turundusteenuste ostu eest AMSile makstud summad kulude hulka, mis tuli maha arvata asjasse puutuvate lennuühendustega seotud täiendavast tulust (vaidlustatud otsuse põhjendused 416 ja 429).

258 Tuleb asuda seisukohale, et argumendid vaidlustatud otsuse põhjenduse puudulikkuse kohta tuleb eespool esitatut arvestades tagasi lükata. Nimelt nähtub viis, kuidas komisjon AMSi osutatud turundusteenuste väärtust kasumlikkuse suurenemise analüüsis arvesse võttis, selgelt vaidlustatud otsusest.

259 Lisaks ei ole komisjon teinud ilmset hindamisviga.

260 Nimelt esiteks, mis puudutab hagejate argumenti, milles kritiseeritakse komisjoni analüüsi Ryanairi veebisaidi kasu osas ja mida tuleb analüüsida enne teisi argumente, siis esimesena olgu toonitatud, et hinnates turundusteenuste lepingu positiivse mõju kestust, mida turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks kavandanud, ei seadnud komisjon kahtluse alla esitatud tõenditest nähtuvat Ryanairi veebisaidi populaarsust selle külastatavuse – otse või otsingumootori kaudu – aspektist, vaid analüüsis selle mõju saiti külastanud isikute ostuotsusele. Komisjon leidis muu hulgas, et on vähetõenäoline, et Ryanairi veebisaidi külastamisel nähtud Pau linna ja piirkonna reklaam jäi kasutajatele meelde, kinnistus ning võis mõjutada nende lennupiletite ostmise otsuseid veel mõne nädala pärast (vaidlustatud otsuse põhjendus 341).

261 Seetõttu tuleb tagasi lükata hagejate argument, et komisjon jättis analüüsimata tõendid, mis näitasid Ryanairi veebisaidi populaarsust. Nimelt nagu komisjon õigesti märgib, ei võimalda nimetatud veebisaidi populaarsus teha järeldusi selle kohta, milline on saidi Paule pühendatud lehe ühe külastuse oodatav pikaajaline mõju tarbijate käitumisele ning Pau lennujaama suunduvate reisijate arvule, arvestades reklaami lühiajalisust ja asjaolu, et see piirdus peaasjalikult sama veebisaidi Pau lehega ega olnud nähtav kogu veebisaidil.

262 Teiseks, et hinnata mõju tarbijate käitumisele, asus komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 341 seisukohale, et reklaamikampaanial võib olla pikemaajalisem mõju, kui reklaamimeetmeid viiakse ellu ühe või mitme reklaamivahendi kaudu, millega tarbijad puutuvad sageli kokku teatud ajavahemiku jooksul. Ta tõi näiteks reklaamikampaania laia levikuga tele- ja raadiokanalites, veebisaitidel ja/või väliskeskkonnas või avalikes kohtades asuvatel reklaamitahvlitel, mis võib tuua kaasa pikaajalisi mõjusid, kui tarbijad puutuvad reklaamiga kokku passiivsel viisil ja korduvalt. Seevastu oli ta seisukohal, et reklaamimeede, mis hõlmab vaid mõnda Ryanairi veebisaidi lehekülge, ei ole suuteline avaldama mõju, mis ulatub märkimisväärselt kaugemale kõnealuse reklaamiga kokkupuutumise kestusest. Komisjoni hinnangul oli vähetõenäoline, et Ryanairi veebisaidi külastajatele jääb Pau linna ja piirkonna kohta nähtud reklaamist pikaajaline mälestus, mis võib mõjutada nende lennupiletiostu otsustusi pikemalt kui mõne nädala jooksul. Selle kohta märkis ta vaidlustatud otsuse põhjenduses 342, et on igati tõenäoline, et enamik inimesi ei külasta Ryanairi veebilehte piisavalt sageli, et neile võiks kauemaks meelde jääda kõnealusel veebisaidil avaldatav piirkonna reklaam.

263 Sellest tuleneb, et turundusteenuste hindamisel tugines komisjon peamiselt sellele, et ta eristas esiteks niisuguste reklaamikampaaniate mõju, mida tehti tarbijatele sageli või lausa passiivselt ja korduvalt, ning teiseks Ryanairi veebisaidil tehtavate niisuguste paari lehega piirduvate välkreklaamikampaaniate mõju, mis kestsid lühikest aega viieaastase perioodi jooksul ja millel ei olnud seega reklaami kestusest palju pikemat mõju.

264 Hagejad on seisukohal, et komisjoni seisukohas jäetakse tähelepanuta, et Ryanairi veebilehel viibimise aeg oli väga pikk ning milline oli turundusspetsialistide nägemus, milles anti hinnang, et konkreetsele huvitatud sihtgrupile suunatud reklaamikampaania oli tõhusam ja tulusam kui passiivne üldsusele suunatud kampaania. Hagejad tuginevad selles küsimuses kahele majandusanalüüsile.

265 Selle kohta tuleb märkida, et komisjon selgitas ja järeldas vaidlustatud otsuse põhjenduses 342, et Pau piirkonna reklaam Ryanairi veebisaidi avalehel piirdus tavalise lingiga CCIPB määratud veebisaidile päevade arvult küllaltki lühikeste või lausa väga lühikeste perioodide kestel, mis pärast reklaamikampaania lõppu ei suutnud avaldada kestvat mõju. Täpsemalt selgitas ta, et hagejad ei

üritanudki analüüsida või arvudes väljendada hõlbustavat mõju, mida avaldasid turundusteenuste lepingute alusel osutatavad turundusteenused tarnijate käitumisele, ja nende pikaajalist mõju Pau lennujaama reisijate arvule.

266 Kuigi majandusanalüüsi osad selgitavad üldiselt konkreetsele huvitatud sihtgrupile eelkõige AMSi kaudu suunatava reklaami eeliseid, ei ole need piisavad, et nende alusel saaks teha järeldusi niisuguse reklaami tegeliku ja pikaajalise mõju kohta Ryanairi veebilehe külastajate ostuotsustuste ning asjasse puutuvate lepingute esemeks olevate lendude täituvuse kohta.

267 Seetõttu ei ole hagejad suutnud tõendada, et komisjon on vaidlustatud otsuse põhjendustes 341 ja 342 teinud ilmse hindamisvea, järeldades, et on vähetõenäoline, et Ryanairi veebisaidi külastamisel nähtud Pau linna ning piirkonna reklaam võis selle veebilehe külastajaid panna ostma Pau sihtkohaga Ryanairi pileteid kauem kui mõne nädala reklaami nägemisest või et reklaam sellel veebisaidil võis avaldada mõju oluliselt pikaajalisemalt reklaamikampaania kestusest.

268 Seega tuleb tagasi lükata hagejate argument, et komisjon tegi väära järelduse, et reklaamil Ryanairi veebisaidil on vaid lühiajaline mõju, mis ei avaldu kauem kui asjasse puutuvate lepingute tähtaeg või lennuliinid, mida nendes lepingutes ette ei olnud nähtud.

269 Seega tuleneb eeltoodust, et hagejad ei ole suutnud tõendada, et komisjon on teinud ilmse hindamisvea, järeldades vaidlustatud otsuse põhjenduses 344, et kuigi turundusteenuste osutamine võis suurendada turundusteenuste lepingutes osutatud lennuliinide reisijate arvu nende teenuste osutamise perioodil, on väga tõenäoline, et see mõju oli pärast kõnealuse perioodi lõppemist tähtsusetu või puudus täiesti.

270 Nimetatud põhjustel tuleb tagasi lükata hagejate argument, et komisjon on vääralt jätnud uurimata, kas reklaam Ryanairi veebisaidil suurendas Pau lennujaama üldist tuntust kõigi Ryanairi potentsiaalsete reisijate silmis ja ka lennujaamas jaekaubandusega tegelevate äriühingute tuntust.

271 Seetõttu ei saa nõustuda hagejate argumendiga, et komisjon hindas vääralt Ryanairi veebisaidi kaudu tehtud turunduse mõju.

272 Teiseks, mis puudutab argumenti, et kuna turundusteenuste väärtus võrdub turuhinnaga, kompenseerib see kasumlikkuse suurendamise analüüsis nende teenuste ostuhinna kuluna, siis tuleb toonitada, et selles argumendis eeldatakse, et turundusteenused ja lennujaamateenused on eraldiseisvad ja sõltumatud teenused ning et turundusteenuste väärtust tuleb hinnata sõltumatult Ryanairi poolt lennujaamateenuste lepingute esemeks olevate lennuliinide käigushoidmisest.

273 Kuid hagejad ei lükka veenvalt ümber vastupidist lähenemist, mille komisjon esitas vaidlustatud otsuses ja mille kohaselt turundusteenuste lepingud ja lennujaamateenuste lepingud on omavahel tihedalt seotud, sest turundusteenused on eeskätt ette nähtud lennuliinide tutvustamiseks (vt eespool punktid 165–170 ja tagapool punktid 279 ja 280). Oma lähenemises võis komisjon viga tegemata pidada turundusteenuste ostu hinda täiendavaks kuluks, mis tuli maha arvata asjasse puutuvatest lennuliinidest saadavast täiendavast tulust.

274 Lisaks ei lükka hagejad veenvalt ümber ka komisjoni analüüsi, mille kohaselt oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja kogu muud kasu, mis erines tulust, mis tulenes positiivsest mõjust Ryanairi käigushoitavate lendude täituvusele, pidanud liiga ebakindlaks, et seda saaks arvudes väljendatuna arvesse võtta (vaidlustatud otsuse põhjendused 337–358).

275 Nimelt ühelt poolt märkis komisjon, et kuigi turundusteenuste osutamine võis suurendada asjasse puutuvates lepingutes osutatud lennuliinide reisijate arvu nende lepingute kehtivuse ajal, on väga tõenäoline, et see mõju oli pärast kõnealuse perioodi lõppemist või teiste lennuliinide suhtes tähtsusetu või puudus täiesti (vaidlustatud otsuse põhjendused 339–342 ja 344). Ent hagejad ei suutnud seda seisukohta kahtluse alla seada (vt eespool punktid 260–268).

276 Teisalt ei ole hagejad esitanud ühtegi tõendit, mis lükkaks ümber komisjoni analüüsi, mille kohaselt haldusmenetluses Ryanairi poolt 17. ja 31. jaanuari 2014. aasta uuringutes välja pakutud kaks meetodit, mille abil hinnata turundusteenuste lepingute kasu, mis ei olnud seotud asjasse puutuvate lennuliinidega ning mis kestab ka pärast nende lennuliinide käigushoidmise tähtaja lõppu, annavad liiga ebakindla ja ebausaldusväärse tulemuse (vaidlustatud otsuse põhjendused 345–357).

277 Neid asjaolusid arvestades ei ole hagejad tõendanud, et komisjon tegi ilmse hindamisvea, kui ta lähtus kasumlikkuse suurenemise analüüsis eeldusest, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võtaks arvesse turundusteenuste lepingut ainult positiivse mõju osas Ryanairi käigushoitavate lendude reisijate arvule ja seega täiendavale tulule, mis tulenes selle lennuühenduse reisijate arvust, pidades AMSile makstavat hinda osutatud turundusteenuste eest Pau lennujaama täiendavaks kuluks, mis tuli maha arvata täiendavast tulust, ja mitte tuluks, mida kompenseeris turundusteenuste väärtus.

278 Kolmandaks tuleb tagasi lükata hagejate argument, et komisjon on asunud vääralt seisukohale, et turundusteenuste lepingu eesmärk oli tagada Ryanairi lendude suur täituvus.

279 Selle kohta tuleb märkida, et komisjon järeldas turundusteenuste lepinguid käsitletavate erinevate tõendite alusel, mida kirjeldatakse vaidlustatud otsuse põhjendustes 292–304, et turundusteenused olid suunatud spetsiifiliselt isikutele, kes võisid Ryanairi veoteenuseid kasutada, ning selle turunduse eesmärk oli peamiselt reklaamida neid veoteenuseid, mitte aga üldiselt ja eristamata Pau linna ja piirkonda külastavate turistide ja äriringkondade esindajate hulka (vaidlustatud otsuse põhjendus 305).

280 Tuleb nõustuda selle analüüsiga, mis põhineb järeldusel, et Pau lennujaama käitajatele osutatud turundusteenus oli suunatud Ryanairi potentsiaalsetele reisijatele, kes kasutasid selle lennuettevõtja neid lende, mille lähte- või saabumiskoht oli Pau lennujaam, isegi kui nende teenuste kaudu reklaamiti ka Pau piirkonna turismivaatamisväärsusi ja ärivõimalusi. Seega olid need teenused tihedalt seotud Ryanairi käigushoitavate lennuühendustega.

281 Samuti ei takistanud Ryanairi lennuliinide reklaamimine AMSilt ostetavate turundusteenuste abil Ryanairil endal tagada lendude suurt täituvust oma enda reklaamiga.

282 Neljandaks väljendavad hagejad repliigis seisukohta, et komisjon on vääralt jätnud turundusteenustest saadavad eelised oma kasumlikkuse suurenemise analüüsist välja vaidlustatud otsuse põhjenduses 379 esitatud põhjusel, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei oleks valmis tegema turundusteenuste ja lennujaamateenuste lepingute esemeks olevat tehingut, kui sellest tehingust tekkiv täiendav kulu ületab ajakohastatud täiendava tulu, ja seda isegi siis, kui nende teenuste eest turul makstav hind oli turuhinnast väiksem või sellega võrdne.

283 Hagejad väidavad, et see komisjoni seisukoht ei võta arvesse tegelikku majanduslikku olukorda. Esiteks investeerivad eraõiguslikud äriühingud tihti suuri summasid programmidesse, et arendada nende endi kaubamärke, kuigi neile tekib sellest alguses või käivitusstaadiumis täiendav kahju. Eesmärk ei ole saada investeeringust tulu kohe, vaid pikas perspektiivis. Hagejad viitavad komisjoni varasemale otsustuspraktikale, milles on kasumlikkuse suurenemise analüüsis võetud arvesse lennujaamade kvalitatiivseid ja strateegilisi eesmärke, mis ei piirdu lihtsa tulude ja kulude analüüsiga. Nimetatud analüüsis võeti kasuna arvesse turunduse panust lennujaama mainesse. Lisaks viitavad nad 2014. aasta suuniste punktile 66, milles nähakse ette, et kui komisjon hindab lennujaamade ja lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepinguid, võtab ta arvesse ka seda, mil määral hinnatavaid lepinguid võib pidada osaks lennujaama üldstrateegiast, mis peaks viima kasumlikkuseni vähemalt pikaajalises perspektiivis. Teiseks

on vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale parema alternatiivi puudumisel väikse kahju tekkimine kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumiga. Negatiivne müügihind võib olla selle kriteeriumiga kooskõlas, kui ei eksisteeri muid võimalusi, näiteks pankrot, ja kui kahju on nii müüjaks olnud riigi jaoks väiksem. Ent komisjon jättis ekslikult hindamata kahju, mille oleks tekitanud lennujaama sulgemine.

284 Selle kohta tuleb alustuseks toonitada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei saa meetme riigiabiks kvalifitseerimine sõltuda komisjoni subjektiivsest hinnangust, vaid see tuleb kindlaks teha sõltumata selle institutsiooni varasemast halduspraktikast, kui seda on (vt 3. juuli 2014. aasta kohtuotsus Hispaania jt *vs.* komisjon, T-319/12 ja T-321/12, ei avaldata, EU:T:2014:604, punkt 46 ning seal viidatud kohtupraktika).

285 Eeltoodust tuleneb, et puudub vajadus uurida, kas komisjoni varasem otsustuspraktika, millele hagejad viitavad, on asjakohane.

286 Ent analüüsima peab hagejate argumenti turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi seisukohast, nagu see tuleneb ELTL artikli 107 lõikest 1.

287 Käesolevas asjas tuvastas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 379, et tasuvuse väljavaadetest juhinduv turumajanduse tingimustes tegutsev hüpoteetiline käitaja ei oleks valmis ostma selliseid turundusteenuseid, kui ta näeks, et vaatamata kõnealuste teenuste positiivsele mõjule asjaomaste lennuliinide reisijate arvule ületavad lepingute sõlmimise tulemusena tekkivad ajakohastatud täiendavad kulud ajakohastatud täiendavaid tulusid.

288 Ent ilma, et tuleks vastata küsimusele, kas ELTL artikli 107 lõike 1 seisukohast võiks turumajanduse tingimustes tegutsev lennujaama käitaja osta turundusteenuseid nii, et ta saab nüüdispuhasväärtusena täiendavat kahju, tuleb asuda seisukohale, et igal juhul ei ole hagejad tõendanud, et niisugune ettevõtja oleks CCIPB asemel tegutsedes kõnealuse juhtumi asjaoludel nii tegutsenud.

289 Käesolevas asjas piirduvad hagejad oma argumentatsioonis üldise kinnitusega, et eraõiguslikud äriühingud investeerivad tihti suuri summasid oma kaubamärkide arendamisse, saades alguses täiendavat kahju ja saamata oma investeeringust tulu kohe, eesmärgiga siiski seda pikas perspektiivis saada. Nad ei tõenda, et komisjon on teinud ilmse hindamisvea, asudes vaidlustatud otsuse põhjendustes 345–357 seisukohale, et turundusteenuste lepingutest saadav kasu, mis ei olnud seotud kõnealustes lepingutes osutatud lennuliinidega ja nende käigushoidmise tähtajaga, oli väga ebakindel, ning et seda ei saanud arvudes väljendada nii usaldusväärselt, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja peaks seda piisavaks.

290 Täpsemalt, hagejad ei ole eelkõige esitanud ühtegi tõendit, mis lükkaks ümber komisjoni analüüsi, mille kohaselt annaksid väga ebakindla ja ebausaldusväärse tulemuse need kaks meetodit, mille Ryanair haldusmenetluses esitatud 2014. aasta 17. ja 31. jaanuari uuringutes välja pakkus, et hinnata turundusteenuste lepingutest saadavat kasu, mis ei olnud seotud kõnealustes lepingutes osutatud lennuliinidega ja nende käigushoidmise tähtajaga, see tähendab milline oli tänu suuremale tuntusele ja firmaväärtusele tulevikus tekkiv tulu (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 347–350 ja 353).

291 Seega ei ole hagejad tõendanud, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja, kes tegutseks Pau lennujaama käitajate asemel, oleks pidanud AMSilt ostetud turundusteenuseid investeeringuks, mis võiks pikemas perspektiivis olla tulus.

292 Viimaks, mis puudutab hagejate argumenti odavama lahenduse kohta, siis tuleb toonitada, et vaidlustatud otsuses tuvastas komisjon viga tegemata, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja, kes asetataks Pau lennujaama käitaja olukorda, võiks ette näha, et asjasse puutuvad lepingud ei ole

kasumlikud. Seetõttu, nagu märgib õigesti komisjon, oleks nende lepingute sõlmimisest loobumine olnud sellele ettevõtjale parem alternatiiv, kuna nimetatud lepingute täiendav tulu oli negatiivne ja nende sõlmimine oleks seega viinud lennujaama rahalise olukorra halvenemiseni.

293 Seega isegi kui eeldada, et Pau lennujaama sulgemine oleks selle omanikule toonud kaasa suurema kahju kui prognoositud kahju suurenemine, mida võis oodata nende lepingute koos täitmisel, oleks tasuvuse väljavaadetest juhinduv turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja, tegutsedes selle lennujaama käitajana, kõnealusel juhul pigem eelistanud nende lepingute sõlmimisest loobuda.

294 Sellest järeldub, et hagejate argumentatsioon tuleb tagasi lükata.

295 Arvestades kõike eeltoodut, tuleb asuda seisukohale, et komisjon võis ilma ilmset hindamisviga tegemata võtta kasumlikkuse suurenemise analüüsis arvesse ainult uuritud lepingute esemeks olevatest lennuliinidest tulenevat ja nende lepingute tähtaja jooksul tekkivat tulu, isegi kui ta arvestas turundusteenuste lepingutest tuleneva kogukuluga, mis pidi tekkima sel perioodil.

296 Sellest tuleneb, et tagasi tuleb lükata hagejate kõik argumendid, mille kohaselt ei ole komisjon AMSi turundusteenuste väärtust õigesti hinnanud.

297 Viimaks väidavad hagejad repliigis, et põhjendamata on kostja vastuses esitatud komisjoni seisukoht, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei oleks valmis oma kliendile kuni kaheksa aastat maksma lootuses, et ta saab kulutatud summa järgmistel aastatel tagasi.

298 Selle kohta väidavad hagejad esiteks, et lennujaamad on suured pikaajalised taristuprojektid, mille investeerimisperiood hõlmab mitut aastakümmet, ja teiseks, et majandus- ja finantskirjanduse kohaselt ei pruugi investeeringu tootlus tingimata piirduda sellest investeeringust teenitava tulevase rahavoo ajakohastatud nüüdispuhasväärtusega, vaid see võib hõlmata ka strateegiliste valikute väärtust. Turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võib teha lühiajaliselt kahjumliku investeeringu, mille nüüdispuhasväärtus on null või negatiivne, kui sellel on strateegiline väärtus ja see annab ettevõtjale võimaluse teha pikas perspektiivis tulusamaid investeeringuid, mis esialgse kahju hüvitavad. Nii võib kahjumlik reklaamiprojekt olla strateegiline investeering, kui sellega arendatakse kaubamärgi väärtust ja suurendatakse seeläbi äriühingu kasumlikkust pikas perspektiivis.

299 Esiteks võis komisjon ilma ilmset hindamisviga tegemata asuda seisukohale, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja, kes oleks Pau lennujaama käitaja olukorras, ei oleks arvestanud asjasse puutuvate lepingute uuendamisega ega seega nõustunud lepingu tähtaja jooksul kahju tekkimisega lootuses, et selle heastab tulevikus teenitav tulu (vt tagapool punktid 365–380).

300 Teiseks tuleb märkida, nagu täheldab ka komisjon, et hagejad ei tõenda, et majandus- ja finantskirjandus, mis käsitleb elektrisektorit ja kapitaliinvesteeringute projekte, on asjakohane, kui hinnatakse Pau lennujaama käitaja käitumist uue lennuühenduse avamisel. Igal juhul, mis puudutab turundusprogrammi loomist, et arendada pikaajaliselt kaubamärgi väärtust, siis piisab, kui viidata eespool punktidele 289 ja 290.

301 Seega tuleb hagejate argument tagasi lükata, nagu kogu etteheide tervikuna.

b) Mittenõustumine põhjustega, miks Pau lennujaama käitaja otsustas sõlmida turundusteenuste lepingu

302 Hagejad on arvamusel, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 379 esitatud komisjoni seisukohas, mille kohaselt tasuvuse väljavaadetest juhinduv ettevõtja ei oleks valmis sõlmima turundusteenuste lepingut, kui ta näeb, et lepingute sõlmimise tulemusena tekkivad täiendavad kulud ületavad täiendavaid tulusid,

ei võeta arvesse reaalset majanduslikku olukorda. Eraettevõtjad investeerivad sageli suuri summasid kaubamärgi arendamisse, olles teadlikud, et alguses tekib neil täiendav kulu. Nende eesmärk ei ole investeeringut kohe tagasi teenida, vaid saada tulu pikas perspektiivis.

303 Hagejad väidavad, et komisjon jättis tähelepanuta mitu kvalitatiivset ja strateegilist eelist, mida CCIPB võis turundusteenuste lepingutest mõistlikult oodata, nimelt Pau lennujaama maine paranemise ning tema turuväärtuse suurenemise, lennuettevõtjate rohkearvulisemaks muutumise ja saabuvate reisijate suhtarvu suurenemise.

304 Hagejad viitavad kohtupraktikale, mis kohustab komisjoni vaidlusaluste meetmete hindamisel arvesse võtma kõiki asjasse puutuvaid asjaolusid, lennujaamadele antud abi valdkonnas eksisteerivat komisjoni varasemat otsustuspraktikat, milles on lisaks kulu-tulu analüüsile arvestatud ka kvalitatiivsete ja strateegiliste eesmärkidega, ning 2014. aasta suuniste punkti 66. Repliigis lisavad nad, et analüüsis ka ootuspäraste eelistega arvestamine oleks viinud selleni, et nüüdispuhasväärtuse seisukohast ei oleks täiendav kulu ületanud täiendavat tulu.

305 Komisjon leiab, et 2014. aasta suuniste punktis 63 ette nähtud kasumlikkuse suurenemise tingimus, mille kohaselt lennujaama ja lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepingu võib lugeda turumajandustingimustes tegutseva isiku kriteeriumiga kooskõlas olevaks, kui see aitab eelneva analüüsi kohaselt progressiivselt kaasa lennujaama kasumlikkusele, ning nende suuniste punktis 66 ette nähtud tingimus, et võetakse arvesse ka seda, mil määral hinnatavat lepingut võib pidada osaks lennujaama üldstrateegiast, mis peaks viima kasumlikkuseni vähemalt pikaajalises perspektiivis, on kumulatiivsed tingimused. Komisjon selgitab, et olles tuvastanud, et kõik vaatlusalused lepingud ei vasta kasumlikkuse suurenemise tingimusele, võis ta järeldada, et ükski neist lepingutest ei vasta turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile, ilma et ta oleks pidanud analüüsima teist kumulatiivset tingimust, mis on ette nähtud 2014. aasta suuniste punktis 66.

306 Selles küsimuses tuleb kohe alustuseks meenutada, et kohtupraktika kohaselt ei saa meetme riigiabiks kvalifitseerimine sõltuda komisjoni subjektiivsest hinnangust, mistõttu ei tule uurida, kas komisjoni varasem otsustuspraktika, millele hagejad viitavad, on asjakohane (vt eespool punktid 284 ja 285).

307 Siinkohal tuleb uurida hagejate argumenti, et komisjon jättis vääralt arvesse võtmata põhjused, miks Pau lennujaama käitaja otsustas sõlmida turundusteenuste lepingu, turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi seisukohast, nagu see tuleneb ELTL artikli 107 lõikest 1.

308 Olgu meenutatud, et erainvestori kriteeriumi kohaldamisel on komisjon kohustatud meetme hindamisel võtma arvesse kõiki asjasse puutuvaid asjaolusid ja meetme konteksti (vt 17. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Ryanair *vs.* komisjon, T-196/04, EU:T:2008:585, punkt 59 ja seal viidatud kohtupraktika).

309 Käesolevas asjas tuleb meenutada, et komisjon tuvastas vaidlustatud otsuse põhjenduses 379, et tasuvuse väljavaadetest juhinduv turumajanduse tingimustes tegutsev hüpoteetiline ettevõtja ei oleks valmis ostma turundusteenuseid, kui ta näeb, et vaatamata kõnealuste teenuste positiivsele mõjule asjaomaste lennuliinide reisijate arvule ületavad lepingute sõlmimise tulemusena tekkivad ajakohastatud täiendavad kulud ajakohastatud täiendavaid tulusid.

310 Ilma et tuleks otsustada komisjoni argumendi üle, mille kohaselt lennujaama ja lennuettevõtja vahel sõlmitud kokkulepet, millest tekib nüüdispuhasväärtuse aspektist täiendav kahju, ei saa pidada turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja kriteeriumiga kooskõlas olevaks põhjusel, et seda kokkulepet võib pidada osaks lennujaama üldstrateegiast, mis peaks viima kasumlikkuseni pikaajalises perspektiivis, siis tuleb märkida, et igal juhul ei ole tagapool välja toodud kaalutlusi silmas pidades hagejad tõendanud, et käesolevas juhtumis on komisjon teinud ilmse hindamisvea sellega, et ta ei võtnud arvesse nii-öelda kvalitatiivseid ja strateegilisi eeliseid, millele hagejad viitavad.

311 Esiteks väidavad hagejad, et tuginedes muu hulgas majandusanalüüsidele ja CCIPB teatud avaldustele, mis esitati haldusmenetluse käigus, oleks komisjon pidanud arvesse võtma asjaolu, et CCIPB jaoks oli turundusteenuste lepingu eesmärk tutvustada Pau lennujaama eelkõige Ryanairi lennuühenduste teiste sihtkohtriikide elanikele ning suurendada Pau lennujaama tuntust ja atraktiivsust. Piirkondlike lennujaamade jaoks on reklaam hädavajalik. CCIPB võis mõistlikult eeldada, et paraneb lennujaama maine ja aja jooksul suureneb selle omanikele ka lennujaama turuväärtus.

312 Selle kohta tuleb kohe märkida, et vaidlustatud otsuses ei vaielnud komisjon vastu sellele, et piirkondlikel lennujaamadel on kasulik või lausa vajalik välja töötada oma turundusstrateegia.

313 Samas asus komisjon vaidlustatud otsuses seisukohale, et AMSi turundusteenused ei saanud Pau lennujaama mainet püsivalt pikas perspektiivis parandada. Ent hagejad ei ole esitanud ühtegi tõendit, mis näitaks, et komisjoni analüüsis on selles suhtes tehtud oluline hindamisviga (vt eespool punktid 260–268, 289 ja 290).

314 Samuti nähtub toimikust, nagu selgitas komisjon, et majandusanalüüsi osad, millele hagejad tuginevad, ei täpsusta, mis laadi AMSi reklaam võiks anda püsivaid tagajärgi, ega osunda konkreetselt küsimusele, kas AMSi turundusteenused, mida Pau lennujaama käitaja ostis, võisid mõjutada klientide käitumist ning parandada selle lennujaama mainet püsivalt ja pikemalt kui turundusteenuste lepingute tähtaeg, või muude lennuliinide osas kui need, mida Ryanair hoidis käigus Pau lennujaamast. Lisaks, nagu komisjon selgitas, ei võetud analüüside nendes osades arvesse nimetatud lepingute täpset ulatust, nagu seda tehti vaidlustatud otsuses.

315 Seetõttu tuleb tagasi lükata hagejate argument, mille kohaselt komisjon tegi ilmse hindamisvea maine parandamise soovi arvessevõtmise osas ja järelikult tänu nendele turundusteenuste lepingutele Pau lennujaama turuväärtuse kasvu osas.

316 Teiseks väidavad hagejad, et CCIPB võis eeldada, et turundusteenuste lepingud aitavad kaasa Pau lennujaama teenindavate lennuettevõtjate arvukuse tõstmisele. Tuginedes ühele majandusanalüüsile, selgitavad nad, et kui selgub, et enda tegevuse edendamiseks reklaami teinud lennujaama saadab edu, võib see julgustada teisi lennuettevõtjaid see lennujaam oma programmi lisama. Hagejad toonitavad, et kui ajal, mil Ryanair Pau lennujaamas oma tegevust alustas, teenindas seda lennujaama peamiselt Air France ja see lennujaama sõltus oluliselt sellest lennuettevõtjast, siis viimase see roll ajapikku vähenes kiirrongi liikluse tõttu. Pau lennujaama jaoks oli kaubanduslikus plaanis mõistlik anda see kasutamata võimsus ühele lennuettevõtjale, et muutuda vähem sõltuvaks Air France'i kontsernist.

317 Ent tuleb asuda seisukohale, et hagejad ei ole suutnud tõendada, et AMSi osutatud turundusteenused oleksid võimaldanud CCIPB asemel toimival turumajanduse tingimustes tegutseval ettevõtjal meelitada Pau lennujaama teisi lennuettevõtjaid. Komisjon leidis eelkõige vaidlustatud otsuse põhjendustes 337–358, et ainus kindel kasu, mida niisugune ettevõtja võis turundusteenuste lepingust saada, seisnes reisijate arvu suurenemises Ryanairi käigushoitaval lennuliinil. Ta leidis aga ka, et mis tahes muu kasu, mis ei olnud seotud nende lennuühendustega, oli liiga ebakindel, et seda saaks arvudes väljendatuna arvesse võtta. Hagejad ei ole esitanud ühtegi tõendit, mis seaks selle komisjoni hinnangu kahtluse alla.

318 Samuti nagu komisjon õigesti märgib, nõuaks juhul, kui soov meelitada ligi teisi lennuettevõtjaid lennujaama vaba võimsuse ärakasutamiseks võib olla käsitatav mõistliku majandusstrateegiana, turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja kõnealuse juhtumi asjaoludel vähemalt seda, et sellise uue lennuettevõtja lennujaama tulek ei tekitaks täiendava tulu ületavat täiendavat kulu.

319 Vastates hagejate repliigis esitatud seisukohale, et Ryanairi suur rahvusvaheliste lennuliinide võrgustik kompenseerib Pau lennujaama vähetuntust välismaal, selgitas komisjon usutavalt, et reisijad kogu maailmast said sinna lennata Air France'i lendudega Pariisi (Prantsusmaa) kaudu, ning et Ryanair oli lennuettevõtja, kellel olid vaid otseühendused „ühest punktist teise" ja kes ei pakkunud jätkulennu teenuseid muudesse sihtkohtadesse.

320 Seetõttu tuleb tagasi lükata hagejate etteheide, et komisjon on teinud ilmse hindamisvea seoses kasuga, mida Pau lennujaam lennuettevõtjate arvu suurenemisest sai.

321 Kolmandaks väidavad hagejad, et komisjon ei võtnud seisukohta küsimuses, kas turundusteenuste lepingute eesmärk oli suurendada lennuühenduse teisest otspunktist Pausse tulevate reisijate suhtarvu (saabuvad reisijad) võrreldes kõigi reisijatega, keda Ryanair pidi Pau lennujaama lennutama. Suhtarvu suurenemine Ryanairi lennujaama saabuvate reisijate koguarvus ei ole seotud reisijate koguarvu suurenemisega. Esimesena nimetatud suurenemine puudutab selle lennujaama teeninduspiirkonnast pärit reisijate (lahkuvad reisijad) eristamist Pausse saabuvate lendude teistest otspunktidest pärit reisijatest (saabuvad reisijad), ent teisena nimetatud suurenemine puudutab arvandmeid kõigi reisijate kohta. „Saabuvate reisijate" suhtarvu suurendamise eesmärk on nende lepingute kohaselt väga oluline. Seetõttu arvestades, et „saabuvate reisijatega" seoses võis tekkida lennundusega mitteseotud tulu, mis oli suurem kui „lahkuvate reisijate" puhul, alahinnati komisjoni kasumlikkuse suurenemise analüüsis lennundusega mitteseotud tulu, mida see lennujaam võis nendest lepingutest mõistlikult oodata.

322 Selle kohta selgitas komisjon, et reisijate koguarvus „saabuvate reisijate" suhtarvu asemel tuleb vaadelda pigem „saabuvate reisijate" koguarvu, arvestades, et see tegur oli oluline nii Ryanairi kui ka CCIPB tulude seisukohast tänu lennujaamatasudele, mille suurus sõltus osaliselt reisijate arvust, ja tänu lennundusega mitteseotud tulule. Lisaks märkis ta, et vastupidi reisijate koguarvus „saabuvate reisijate" suhtarvule oli „saabuvate reisijate" koguarv seotud kõigi reisijate arvu suurenemisega, kuivõrd viimane oli „saabuvate reisijate" ja „lahkuvate reisijate" summa. Lisaks selgitas komisjon, et turundusteenuste lepingute mõju asjasse puutuvate lennuliinide saabuvate reisijate koguarvule, mis oli kõigi reisijate koguarvu alljaotus, võeti aluseks lennujaamatasudest tuleneva tulu ja lennundusega mitteseotud tulu hindamisel.

323 Hagejad vastavad, et Ryanairil ja Pau lennujaama käitajatel ei ole samad huvid, arvestades, et Ryanair tagab reisijate teatud koguarvu ja saab kasu nii „saabuvate reisijate" kui ka „lahkuvate reisijate" veost, samas kui lennujaama huvi on saavutada see, et saabuvad reisijad moodustaksid võimalikult suure osa reisijate koguarvust. Seega on väär üldistus komisjoni kinnitus, et „saabuvate reisijate" koguarv on seotud reisijate koguarvu suurenemisega.

324 Isegi kui eeldada, et reisijate koguarv ja „saabuvate reisijate" suhtarv ei ole omavahel tingimata muutumatus suhtes, tuleb asuda seisukohale, et nagu märkis ka komisjon, analüüsis viimane vaidlustatud otsuses turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel seda, kuidas mõjutavad turundusteenuste lepingud prognoositavat kasumlikkuse suurenemist, tugines lennundusega mitteseotud tulu osas Pau lennujaama varasema tulu kolme aasta muutuvale keskmisele, kohandades seda vastavalt inflatsioonile ja lähtudes täituvusest 85% lennu kohta, mis oli hagejatele soodne lähenemine (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 401, 414 ja 415).

325 Neid asjaolusid arvestades ei saa põhjendatult väita, et komisjon tegi ilmse hindamisvea seetõttu, et ta lähtus oma analüüsis „saabuvate reisijate" koguarvust, kohandamata seda „saabuvate reisijate" ja „lahkuvate reisijate" suhte alusel, arvestades, et lennujaama käitaja ise ei olnud andnud varasemat hinnangut tulevastele lennundusega mitteseotud tulule, mis turundusteenuste lepingust peaks tekkima.

326 Seega tuleb tagasi lükata hagejate argumendid saabuvate reisijate arvu suurenemisega seotud kasu kohta.

327 Arvestades eeltoodut tuleb tagasi lükata hagejate argumendid, mis puudutavad mittenõustumist põhjustega, miks Pau lennujaam otsustas sõlmida turundusteenuste lepingu.

c) Võimaluse välistamine, et osa turundusteenustest osteti üldistes huvides

328 Hagejad väidavad, et komisjon välistas vääralt võimaluse, et osa turundusteenustest osteti üldistes huvides. Nad kritiseerivad selles suhtes komisjoni positsiooni, mida ta väljendas vaidlustatud otsuse põhjenduses 324 ja mille kohaselt ei saa avaliku sektori üksus järeldada, et üksnes üht ettevõtet või mõnesid täpselt kindlaks määratud ettevõtjaid reklaamivad turundusteenused on seotud kõnealuse üksuse ülesandega, mis seisneb kohaliku majandusarengu edendamises, ja nii ELTL artikli 107 lõikest 1 kõrvale kalduda. Selles positsioonis ei arvestata asjaoluga, et turundusteenuste lepingute kaudu Ryanairi veebilehel turustamise eesmärk oli Pau piirkonna, mitte Ryanairi veoteenuse reklaamimine. Lisaks tähendaks komisjoni niisuguse positsiooniga nõustumine, et avalik-õiguslikele üksustele kehtestataks üldine keeld osta turundusteenust ettevõtjatelt, kes osutavad piirkonnas muid teenuseid, hoolimata turundusteenuste sisust ja turuhinna kohaldamisest.

329 Komisjon hagejate argumentidega ei nõustu.

330 Kõigepealt tuleb märkida, et komisjon uuris vaidlustatud otsuse põhjendustes 323 ja 324 turundusteenuseid Pau lennujaama käitaja kui üldhuve pakkuvat ülesannet täitva üksuse seisukohast. Nimelt tuli komisjoni hinnangul välja selgitada, kas juhul, kui möönda, et Pau lennujaama käitaja tegevust tuleb hinnata üldhuve pakkuvat ülesannet – kõnealusel juhul Pau piirkonna arendamine – täitva üksuse rolli, mitte lennujaama käitaja aspektist, võis käsitletavaid konkreetseid turundusteenuseid pidada riikliku ostja tegelikele huvidele vastavateks (vaidlustatud otsuse põhjendused 315, 316 ja 322).

331 Seda tausta arvestades järeldas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 323, et kuigi ei saa välistada, et Pau linna ja piirkonna majandusarenguga seotud ülesannete täitmisel oli CCIPB-l vaja kasutada kaubanduslikke teenuseosutajaid, et viia läbi kõnealuse territooriumi reklaamimisele suunatud kampaania, puudutasid AMSi turundusteenused siiski edendusmeetmeid, mis olid suunatud kahe konkreetse ettevõtja, see tähendab Ryanairi ja Pau lennujaama käitaja kaubandustegevusele. Ta lisas vaidlustatud otsuse põhjenduses 324, et kui kohaliku majanduse arendamisega tegelev avaliku sektori asutus võiks osta turundusteenuseid, mis on suunatud üksnes teatud kohalike ettevõtjate toodete või teenuste reklaamimisele, ilma et seejuures oleks tegemist riigiabiga, tuues põhjuseks, et kõnealused teenused aitavad kaasa kohalikule majandusarengule, saaks nii ELTL artikli 107 lõikest 1 kõrvale kalduda. Komisjon järeldas sellest vaidlustatud otsuse põhjenduses 325, et Pau lennujaama käitaja ostetud turundusteenused ei saanud olla niisugused, mis vastaksid mingile tegelikule vajadusele.

332 Hagejate kriitikaga, mille kohaselt turundusteenuste eesmärk oli piirkonna, mitte Ryanairi lennuveoteenuste reklaamimine, ei saa samuti nõustuda. Nimelt tuleneb eespool punktidest 165–170 ning punktidest 279 ja 280, et komisjon võis viga tegemata asuda seisukohale, et erinevad turundusteenuste lepingud olid tihedalt seotud Ryanairi lennuveoteenustega ja et turundusteenuste eesmärk ei olnud kaugeltki mitte suurendada üldiselt ja eristamata Pau linna ja piirkonda külastavate turistide ja äriringkondade esindajate hulka, vaid kõnealused turundusteenused olid suunatud konkreetselt nendele isikutele, kes kavatsesid kasutada Ryanairi lennuveoteenuseid, ning nende lepingute põhieesmärk oli kõnealuste teenuste reklaamimine (vt eelkõige vaidlustatud otsuse põhjendused 292–305).

333 Seda järeldust ei lükka ümber asjaolu, et kohalikud asutused olid CCIPB tehtud uurimuse põhjal teadlikud piirkonda saabuvate reisijate vooluga kaasnevatest majanduslikest eelistest ja et üks nende asutuste ülesannetest oli piirkonna edendamine. Hagejad ei ole esitanud ka ühtegi muud tõendit, mis seaks komisjoni seisukoha kahtluse alla.

334 Viimaks ei saa nõustuda ka hagejate argumendiga, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 323 ja 324 väljendatud komisjoni seisukoht tähendaks liiga laiaulatuslikku turundusteenuste ostu keeldu avalik-õiguslikele asutustele. Nimelt probleem, millele komisjon nendes põhjendustes tähelepanu pööras, puudutas asjaolu, et avalik-õigusliku üksuse ostetud turundusteenused võisid olla vahendiks, mille peamine eesmärk oli reklaamida Ryanairi lende, mille sihtkoht oli Pau lennujaam. Vastupidi hagejate väidetule ei uurinud komisjon seega turundusteenuste oste äriühingult, kes oleks pakkunud piirkonnas muid teenuseid, sõltumata turundusteenuste sisust.

335 Seetõttu tuleb hagejate argumendid tagasi lükata.

d) AMSiga sõlmitud lepingute hindamine ilma, et oleks arvesse võetud lennujaama omanikust turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja seisukohta, mis erineb lennujaama käitava turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja seisukohast

336 Hagejad väidavad, et komisjon ei lähtunud CCIPB ja koostööliidu puhul sellest, et need on küll tihedalt seotud, kuid eri huvidega turumajanduse tingimustes tegutsevad ettevõtjad, nimelt on esimesel Pau lennujaama käitaja ja teisel selle lennujaama omaniku huvid. Turundusteenuste lepingute analüüsimisel ta koostööliitu arvesse ei võtnud, kuigi CCIPB-l oli kohustus talle lennujaam ja selle immateriaalne vara, sealhulgas firmaväärtus tagastada kontsessioonilepingu peatse lõppemise tõttu, nimelt pidi see toimuma 31. detsembril 2015. Koostööliidu poolt oleks olnud mõistlik pidada tähtsaks firmaväärtust ja pikemas perspektiivis lennujaama suuremat väärtust, samas kui CCIPB huve tuli hinnata pigem kontsessiooni peatset lõppemist arvestades, isegi kui ta üritas lennujaama väärtust võimalikult palju suurendada, ja nii näidata oma oskusi, et uuesti kontsessionääriks saada.

337 Selle kohta tuleb meenutada, et erainvestori kriteeriumi kohaldamisel tuleb vaadelda äritehingut tervikuna. Nimelt on komisjon vaidlusaluse meetme hindamisel kohustatud võtma arvesse kõiki asjasse puutuvaid asjaolusid ja selle konteksti (vt 17. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Ryanair *vs.* komisjon, T-196/04, EU:T:2008:585, punkt 59 ja seal viidatud kohtupraktika), sealhulgas asjaolusid ja konteksti, mis puudutavad vaidlusaluse meetme vastu võtnud asutuse või asutuste olukorda.

338 Isegi kui käesolevas asjas eeldada, et CCIPB kohustus tagastada lennujaama vara laitmatus korras hõlmas Pau lennujaama firmaväärtust, tuleb kohe alustuseks mainida, et turundusteenuste lepingud ei sõlminud mitte Pau lennujaama omanik, vaid selle käitaja.

339 Samuti tuleneb vaidlustatud otsusest, et turundusteenuste lepingud ei saanud mõjutada püsivalt Pau lennujaama firmaväärtust ja selle lennujaama tuntust kauem kui lepingute kehtivus (vaidlustatud otsuse põhjendused 345–353) ja et ükski neist lepingutest ei kehtinud kauem kui 1. aprillini 2011. Neid asjaolusid arvestades ei saanud neil lepingutel olla otsest mõju koostööliidu – kellele läks lennujaama valdus üle alles 31. detsembril 2015 – olukorrale, nagu toonitab õigesti ka komisjon.

340 Sellest tuleneb, et komisjon võis ilma ilmset hindamisviga tegemata kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi lennujaamateenuste lepingutele, ilma et ta oleks pidanud hindama koostööliidu huvi seoses Pau lennujaama talle tagastamisega 31. detsembril 2015 ehk neli aastat pärast turundusteenuste lepingu lõppemist.

[…]

e) Liiga lühikese ajavahemiku arvesse võtmine komisjoni turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja analüüsis

365 Hagejad väidavad, et piirdudes iga analüüsitud lepingu tähtajaga, võttis komisjon turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel aluseks liiga lühikese ajavahemiku.

366 Selle kohta väidavad nad esimesena, et komisjoni lähenemisele räägib vastu suurte lennujaamade tegelik äripraktika, kuivõrd nad ei saa harilikult lennuettevõtjatelt mingeid tagatisi ja tegutsevad tavalistes äritingimustes, mis võimaldavad lennuettevõtjatel oma tegevuse lennujaamas iga hetk lõpetada. Lennujaamade äriplaan koostatakse mitmekümneks aastaks ja nende tulude ja kulude prognoos põhineb niisuguse lennujaama võimsuse mõistlikul analüüsil, kellel puudub lennuettevõtjat millekski kohustav lepinguline suhe. Lühiajalised äriplaanid, mis põhinevad iga üksiku lepingu kestusel, nagu pakub välja komisjon, viivad tõenäoliselt negatiivsete tulemusteni.

367 Teisena väidavad hagejad, et komisjon on vääralt asunud seisukohale, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei oleks arvestanud asjasse puutuvate lepingute pikendamisega pärast nende lõppemist ega jätnud tähelepanuta seda, et oli üldteada, et odavlennuettevõtjad nagu Ryanair viisid oma tegevust läbi väga dünaamiliselt. Esiteks on mõistlikult juhitud lennujaamad huvitatud kaua kestvast, algsest kokkuleppest palju pikematest ärisuhetest lennuettevõtjatega. Turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja on valmis võtma riske ja tegema tehinguid, mille tootlus on alguses negatiivne, lootes tegevuse edasiarenemisele ja lepingu pikendamisele. Ryanairi jaoks ei ole kohustus avada uus lennuliin vaid pikaajalise ärisuhte lootuses võetud läbikaalutud risk, mida kinnitavad lennujaamateenuste lepingu konkreetsed tingimused. Teiseks ootas enamus Ryanairiga äri tegevatest lennujaamadest, et nende ärisuhted jätkuksid algul lepingus kokkulepitust kauem. Nii näitab Ryanairi ja lennujaamade tavapäraste ärisuhete profiil, et neid suhteid arendati pikaajaliselt ja need kestsid kokku kauem kui viis aastat. Lisaks arvestades, et hagejad ja CCIPB olid sõlminud terve rea lennujaamateenuste lepinguid ja turundusteenuste lepinguid, millest esimesele kirjutati alla 2003. aastal ja viimasele 2010. aastal, oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja eeldanud, et pikaajaline äriline koostöö, mis ületab asjasse puutuvate lepingute algset tähtaega, tekkis hiljemalt 2005. aastal.

368 Komisjon palub hagejate argumendid tagasi lükata.

369 Kohtupraktikast tuleneb (vt eespool punkt 140), et kontrollida tuleb seda, kas komisjon võis viga tegemata järeldada, et CCIPB asemel tegutsev turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks hinnanud huvi iga vaatlusalust lepingut sõlmida ajavahemiku alusel, mis piirdus asjasse puutuvate lepingute tähtajaga.

370 Turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja juhindub pikaajalise tasuvuse väljavaatest (21. märtsi 1991. aasta kohtuotsus Itaalia *vs.* komisjon, C-305/89, EU:C:1991:142, punkt 20). Niisugune ettevõtja, kes soovib teenida võimalikult suurt tulu, on oma investeeringu sobiva kavandatava tulu kindlaksmääramisel valmis kandma väljaarvestatud riski.

371 Käesolevas asjas märkis komisjon vaidlustatud otsuses, et hinnates oma huvi sõlmida lennujaamateenuste leping või turundusteenuste leping, oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja hindamisel lähtunud ajavahemikust, milleks oli kõnealuste lepingute kehtivuse aeg (vaidlustatud otsuse põhjendus 393). Ta märkis ka, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei oleks arvestanud lepingute lõppemisel nende pikendamisega samadel või erinevatel tingimustel, seda enam, et odavlennuettevõtjad nagu Ryanair on tuntud oma tegevuse väga dünaamilise arendamise poolest lennuühenduste avamisel ja sulgemisel või lennusageduse suurendamisel ja vähendamisel. Ta oli seisukohal, et lepingute mis tahes pikendamine oli seega kaugesse tulevikku jääv perspektiiv, mis oli liialt ebakindel, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja teeks selle alusel mõistlikke majandusotsuseid (vaidlustatud otsuse põhjendused 393 ja 394).

372 Puudub ka vaidlus selles, et lennujaamateenuste lepingud ja turundusteenuste lepingud sõlmiti kindlaks tähtajaks. Samuti on selge – nagu märgib komisjon, ilma et hagejad talle vastu vaidleksid –, et hagejatega iga asjasse puutuva lepingu sõlmimise ajal ei olnud CCIPB koostanud äriplaani või muud kasumlikkuse suurenemise analüüsi, milles oleks hinnatud Pau lennujaama poolt hagejate ees võetud kohustusi.

373 Neil asjaoludel võis komisjon viga tegemata järeldada, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks hinnanud lepingute tulusust nende lepingute tähtaja jooksul kavandatud kuludest ja tuludest lähtudes.

374 Samuti võis komisjon ilmset hindamisviga tegemata järeldada, et lennujaama käitajal oli väga raske hinnata, kui tõenäoline on, et lennuettevõtja soovib teatud lennuliini käigushoidmist jätkata pärast tähtaega, mille suhtes ta lennujaamateenuste lepingus vastava kohustuse on võtnud, teades, et lennuettevõtjad, eriti odavlennuettevõtjad on lähtunud väga dünaamilisest lennuliinide avamise ja sulgemise poliitikast (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 355 ja 394). Neid asjaolusid arvestades võis komisjon viga tegemata järeldada, et tavapärase ettevaatlikkuse ja hoolsusega toimiv turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei oleks CCIPB olukorras arvestanud Ryanairi sooviga pikendada asjasse puutuvate lennuliinide käigushoidmist pärast lepingu lõppemist.

375 Asjaolu, et 2003. aasta lepingus ja 2005. aasta CSMis nähti ette võimalus lepingut pikendada veel viieks aastaks, ei luba iseenesest eeldada – vastupidi hagejate väidetule –, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks juba lepingute sõlmimise hetkel arvestanud asjasse puutuvate lennuliinide opereerimise jätkamisega. Veel tuleb märkida – nagu teeb komisjon, ilma et hagejad talle vastu vaidleksid –, et Ryanair võis suhteliselt kergesti kavandatud lennuliinist loobuda juba enne lepingu lõppemist, makstes selle eest leppetrahvi.

376 Tõsi, tavapärase ettevaatlikkuse ja hoolsusega toimiv turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võib olla valmis võtma äririski, sõlmides kokkuleppe, mis on negatiivse tootlusega kogu lepingu kehtivuse jooksul, kui sellega kaasneb reaalne lepingu pikendamise perspektiiv, ja seega saada tulevikus tulu, mis seda kahju kompenseerib. Niisugune tegevus võib vastata teatud majanduslikule loogikale saada tulu pikas perspektiivis. Kuid eeltoodust tuleneb, et komisjon võis ilma ilmset hindamisviga tegemata järeldada, et käesoleval juhul ei oleks selline ettevõtja arvestanud lepingu lõppemisel selle pikendamisega. Samuti tuleb meenutada, et hagejad ei ole suutnud tõendada, et komisjon on teinud ilmse hindamisvea, järeldades, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja, tegutsedes CCIPB asemel, oleks leidnud, et hoolimata asjasse puutuvate lepingute esemeks olevate lennuliinide käigushoidmise kestel turundusteenustest tekkivast võimalikust positiivsest mõjust nende reisijate arvule, kes otsustavad kasutada neid lennuliine, oleks muu pikaajalisem kasu olnud liiga ebakindel, et seda saaks arvudes väljendatuna arvesse võtta (vt eespool punktid 260–270, 276 ja 290).

377 Mis puudutab asjaolu, et hagejad ja CCIPB sõlmisid aastatel 2003 kuni 2010 rea lepinguid ja nende lisasid, siis tuleb rõhutada, et need kõik sõlmiti kindla tähtajaga, eriti siis, kui nendes nähti ette uue lennuliini avamine. Neil asjaoludel võis komisjon ilmset hindamisviga tegemata järeldada, et CCIPB asemel tegutsev turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei oleks arvestanud Ryanairi tahtega pikendada lennuliini käigushoidmist pärast lepingu või lepingu lisa lõppemist.

378 Viimaks ei saa ka Ryanairi esitatud tõendid, mis näitavad, et tema ja lennujaamade, kus ta tegutses, ärisuhted kestsid keskmiselt kauem kui viis aastat, tõendada nende lennuliinide kestust, mille algus- või sihtkoht oli Pau lennujaam. Nimelt nagu komisjon õigesti selgitab, ei taga Ryanairi ja nimetatud lennujaamade ärisuhete kogukestus muude konkreetsete lennuliinide kestust. Lisaks tuleb turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja käitumist hinnata nii, et ta asetatakse võimalikult sarnasesse olukorda Pau lennujaama käitajaga. Nagu komisjon õigesti märgib, sõltub Ryanairi tegevuse edasikestmine teatud lennujaamas selle lennujaama eriomasest olukorrast ja konkreetsetest tingimustest, mida see pakub.

379 Samuti ei sea komisjoni järeldust, et teadaolevalt on odavlennuettevõtjad nii lennuliinide avamisel ja sulgemisel kui ka lennusageduste suurendamisel ja vähendamisel väga dünaamilised, kahtluse alla Ryanairi tõendid tema ärisuhete keskmise kestuse kohta lennujaamadega, kus ta tegutses. Need tõendid ei võimalda ka kindlaks teha teatud konkreetsete lennuliinide kestvust.

380 Seega tuleb tagasi lükata hagejate argument, milles heidetakse komisjonile ette, et ajalisest seisukohast piirdus ta kasumlikkuse suurenemise analüüsis ainult lepingute tähtajaga.

g) Asjaolu, et komisjon lähtus oma hinnangus vääralt asjasse puutuvate lepingute esemeks olevatest lennuliinidest

381 Hagejad väidavad, et komisjon lähtus oma hinnangus vääralt ainult asjasse puutuvate lepingute esemeks olevatest lennuliinidest.

382 Selle kohta märgivad nad, et Ryanair suurendas ka tegelikult lennuliinide arvu 2003. aastal kuni kolme ühenduseni 2008. aastal, vastates mõistlikele ootustele, mis võisid olla turumajanduse tingimustes tegutseval ettevõtjal varasematel aastatel. See väljavaade väljendus ka Ryanairi poolt 2003. aasta lepingus ja 2005. aasta CSMis võetud kohustuses arendada edasi Ryanairi lennuühendusi ja suurendada nende sagedust. Samuti oli Paus tegevuse edasiarendamine kooskõlas Ryanairi tegevuse üldise aktiivsemaks muutumisega Prantsuse muudes lennujaamades. Turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks seega arvanud, et on väga tõenäoline, et Ryanairi lennuliinide arv ja sagedus on viie esimese aasta möödudes suurem.

383 Komisjon palub hagejate argumendid tagasi lükata.

384 Kohtupraktika kohaselt (vt eespool punkt 140) tuleb kindlaks teha, kas komisjon sai viga tegemata kasumlikkuse suurenemise analüüsis järeldada, et tavapärastes turutingimustes tegutsev ettevõtja, tegutsedes Pau lennujaama käitaja asemel, oleks hinnanud oma huvi asjasse puutuvad lepingud sõlmida ainult nende lepingute esemeks olevaid lennuliine arvesse võttes.

385 Kohe alustuseks tuleb märkida, et puudub vaidlus selles, et komisjon lähtus oma kasumlikkuse suurenemise analüüsis vaadeldavate lepingute ja nende lisade esemeks olevatest lennuliinidest.

386 Selle kohta olgu täheldatud, et ilma, et hagejad sellele vastu oleksid vaielnud, märkis komisjon, et kuigi teatud lepingutes mainiti muid lennuliine kui need, mis olid asjasse puutuvate lepingute esemeks, mainiti neid ainult lepingutingimustes, mille kohaselt tuli teha parimad jõupingutused.

387 Samuti selgitas komisjon, ilma et hagejad talle vastu vaidleksid, et uute lennuliinide avamine eeldas alati uute lepingute sõlmimist ja CCIPB jaoks uute suuremate tasude maksmist turundusteenuste eest ning turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei saanud loota, et Pau lennujaama tulusus sellest paraneks.

388 Lisaks olgu meenutatud, et Ryanairi esitatud tõendid, mis näitavad, et suur arv lennujaamasid, mida ta Prantsusmaal teenindas, võimaldas tagada suure arvu lennuühendusi, ei saa olla määrava tähtsusega, kuna turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja käitumist tuleb hinnata tema asetamisega olukorda, mis on võimalikult sarnane Pau lennujaama käitaja olukorraga.

389 Mis puudutab hagejate argumenti, et komisjon ei võtnud arvesse reisijate arvu kasvust tuleneva mastaabisäästu positiivset mõju Pau lennujaama täiendavale kulule ja lennundusega mitteseotud tulule, siis tuleb märkida, et ilma, et hagejad sellele vastu vaidleksid, kinnitas komisjon, et Prantsuse ametiasutused ei ole kogusekokkuhoiule viidanud ega üritanud selle suurust ka kindlaks määrata, et Pau lennujaam ei olnud koostanud mingit varasemat äriplaani enne lepingute sõlmimist ja et selle lennujaama mastaabisääst tulenes põhiliselt Air Frace'i tegevusest. Hagejate esitatud tõendid, mis näitasid mastaabisäästu suurenemist reisijate arvu kasvu ja lennujaama suuruse alusel, ei sea komisjoni selgitusi kahtluse alla. Lisaks, nagu komisjon õigesti märgib, ei piisa iseenesest asjaolust, et lepingu sõlmimine võib suurendada reisijate arvu lennujaamas, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja nõustuks selle sõlmimisega ükskõik mis tingimustel.

390 Arvestades eeltoodut, võis komisjon ilmset hindamisviga tegemata järeldada, et turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja ei oleks CCIPB olukorras oma kasumlikkuse suurenemise hinnangus tuginenud võimaliku täiendava lennuliini avamise väljavaatele.

h) Asjaolu, et komisjon jättis vääralt arvesse võtmata kasu laiemas tähenduses, mida Pau lennujaama sai oma suhetest Ryanairiga

391 Hagejad on seisukohal, et komisjon jättis vääralt kasumlikkuse suurenemise analüüsis arvesse võtmata lennuvõrgustiku positiivse mõju, mille tekkimist turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võis eeldada Ryanairi tegevusest Pau lennujaamas, ja ka AMSi turundusteenustest tulenevat pikaajalisemat mõju. Pau lennujaama kasutajate arvu suurenemine tänu Ryanairi kohalolekule suurendab selle lennujaama atraktiivsust uute lennuliinide, teiste lennuettevõtjate ja äride jaoks.

392 Selle kohta tuleb märkida, et nagu märkis komisjon, on mõiste „võrgu kaudsed mõjud“, nagu sellele viitavad hagejad, seotud suuremata reisijate arvu väljavaatega.

393 Ent eeltoodust nähtub, et komisjon võis viga tegemata järeldada, et turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja ei oleks CCIPB asemel toimides arvestanud sellega, et ärisuhted Ryanairiga on ulatuslikumad kui asjasse puutuvate lepingute esemeks olevate lennuliinide opereerimine. Seega tuleb nõustuda, et tavapärase ettevaatlikkuse ja hoolsusega toimiv lennujaama käitaja ei oleks teinud tulude ja kulude arvutusi suurema arvu reisijate alusel, mis oleks tulenenud olemasolevate lennuliinide suuremast sagedusest või Ryanairi avatavatest täiendavatest lennuühendustest.

394 Samuti ei jääks mõistlik turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja lootma teiste lennuettevõtjate või äride asjasse puutuvasse lennujaama saabumise peale pärast Ryanairiga sõlmitud lepingute ja nende lisade tähtaega.

395 Neid asjaolusid silmas pidades ei ole komisjon teinud ilmset hindamisviga, kui ta jättis arvesse võtmata liiga ebakindla lendude võrgustiku mõju.

396 Kolmas väide tuleb seega tagasi lükata.

D. Neljas väide, mille kohaselt on rikutud ELTL artikli 107 lõiget 1 seetõttu, et komisjon ei ole tõendanud, et täidetud on valikulisuse tingimus

397 Hagejad väidavad, tuginedes 9. septembri 2014. aasta kohtuotsusele Hansestadt Lübeck *vs.* komisjon (T-461/12, EU:T:2014:758), et komisjon ei ole tõendanud, et nad on saanud valikulise eelise, sest lepingulised meetmed ei pruugi kõik olla valikulised. Komisjon ei kontrollinud, kas samu eeliseid pakuti ka teistele Pau lennujaama praegustele või potentsiaalsetele kasutajatele.

398 Selle kohta tuleb meenutada, et ELTL artikli 107 lõige 1 keelab abi, mis „soodustab teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist“, see tähendab valikulise abi (14. jaanuari 2015. aasta kohtuotsus Eventech, C-518/13, EU:C:2015:9, punkt 54).

399 Samuti on oluline meenutada, et ELTL artikli 107 lõikest 1 tulenevat valikulisuse nõuet tuleb selgelt eristada majandusliku eelise samaaegsest tuvastamisest selles mõttes, et kui komisjon on tuvastanud asjaomasest meetmest otseselt või kaudselt tuleneva eelise olemasolu laiemas tähenduses, peab ta veel tõendama, et see eelis on suunatud konkreetselt ühele või mitmele ettevõtjale. Selleks tuleb komisjonil tõendada, et meede põhjustab niisuguste ettevõtjate erinevat kohtlemist, kes on taotletava eesmärgi seisukohast sarnases olukorras. Eelis peab olema seega antud valikuliselt, võimaldades teatavatel ettevõtjatel asetuda soodsamasse olukorda kui teised (4. juuni 2015. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, punkt 59, ja 30. juuni 2016. aasta kohtuotsus Belgia *vs.* komisjon, C-270/15 P, EU:C:2016:489, punkt 48).

400 Tuleb siiski märkida, et valikulisuse nõue on erinev olenevalt sellest, kas meede kujutab endast üldist abikava või individuaalset abi. Viimati nimetatud juhul võimaldab majandusliku eelise tuvastamine põhimõtteliselt eeldada, et see on valikuline. Seevastu üldise abikava analüüsimisel tuleb kindlaks teha, kas meede, mis annab küll üldise ulatusega eelise, annab selle ainult teatavatele ettevõtjatele või teatavatele tegevussektoritele (vt selle kohta 4. juuni 2015. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, punkt 60, ja 30. juuni 2016. aasta kohtuotsus Belgia *vs.* komisjon, C-270/15 P, EU:C:2016:489, punkt 49).

401 Käesolevas asjas tuleb asjasse puutuvaid lepinguid, nagu neid on analüüsitud vaidlustatud otsuses, pidada individuaalset abi andvateks lepinguteks.

402 Nimelt tuvastas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 432, et hagejatele antud abi oli valikuline, sest see tulenes lepingu tingimustest, mis sidusid konkreetselt Ryanairi või AMSi.

403 Selle seisukohaga tuleb nõustuda. Lennujaamateenuste lepingud ja nendele vastavad turundusteenuste lepingud, mida tuleb vaadelda ühe tehinguna (vt eespool punktid 165–174 ja eelkõige punkt 172), on tehtud tingimustel, mis on poolte vahel isiklikult kokku lepitud. Nendes täpsustatakse esiteks lennuliinid, mille käigushoidmise Ryanair peab tagama, ja lennujaamateenused, mida CCIPB on kohustatud Ryanairile osutama, ning teiseks turundusteenused, mida AMS on kohustatud Pau lennujaamale osutama. Need lepingud määravad üksikasjalikult kindlaks lennujaamatasud ja tasu turundusteenuste eest, mida maksavad hagejad ja CCIPB. Konkreetsemalt nähtub vaidlustatud otsusest, et turundusteenuste tasu, nagu see CCIPB ja hagejate vahel kokku lepiti, moodustas olulise osa täiendavast kulust ning oli seega oluline tegur, mille tõttu tekkis negatiivne prognoositav täiendav rahavoog (tulu miinus kulu), mis on käsitatav hagejatele antud eelisena (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 416 ja 417 ning tabelid 7–11). Kui reguleeritud lennujaamatasud on üldjuhul kohaldatavad kõigile lennuettevõtjatele, kes kasutavad Pau lennujaama, siis turundusteenuste tasu oli seotud konkreetselt CCIPB ja hagejate suhtega.

404 Neid asjaolusid arvestades on lepingud, mille tingimused on konkreetselt läbi räägitud Pau lennujaama ja hagejate vahel ning mis annavad viimastele teatud eelise, valikulist laadi lepingud.

405 Samuti puudub vajadus kontrollida, kas asjasse puutuvad lepingud annavad hagejatele eeliseid võrreldes teiste ettevõtjatega, kes on temaga faktiliselt ja õiguslikult sarnases olukorras (vt selle kohta 26. veebruari 2015. aasta kohtuotsus Orange *vs.* komisjon, T-385/12, ei avaldata, EU:T:2015:117, punkt 52).

406 Nimelt põhineb kriteerium, mille kohaselt võrreldakse abisaajat teiste ettevõtjatega, kes on meetmega taotletavat eesmärki arvestades temaga faktiliselt ja õiguslikult sarnases olukorras, potentsiaalselt üldkohaldatava rakendusmeetmete valikulisuse hindamisel ja on sellega põhjendatav. See kriteerium ei ole seetõttu kasutatav juhul, kui hinnatakse – nagu käesoleval juhul – niisuguse ühekordse meetme valikulisust, mis puudutab vaid ühte ettevõtjat ja millega soovitakse muuta teatavaid talle omaseid konkurentsipiiranguid (26. oktoobri 2016. aasta kohtuotsus Orange *vs.* komisjon, C-211/15 P, EU:C:2016:798, punktid 53 ja 54, ning 26. veebruari 2015. aasta kohtuotsus Orange *vs.* komisjon, T-385/12, ei avaldata, EU:T:2015:117, punkt 53).

407 Mis puudutab 9. septembri 2014. aasta kohtuotsust Hansestadt Lübeck *vs.* komisjon (T-461/12, EU:T:2014:758), siis tuleb märkida, et see ei ole käesolevas asjas asjasse puutuv, arvestades, et see puudutas meedet, mida kohaldati kõigile ettevõtjatele, kelle valikulise kohtlemise uurimisel peab lähtuma teatud kindlast regulatsioonist, et hinnata, kas selle raames oli analüüsitav meede käsitatav teatud ettevõtjatele antava eelisena võrreldes teiste ettevõtjatega, kes selle regulatsiooni eesmärki arvestades olid sarnases faktilises ja õiguslikus olukorras (21. detsembri 2016. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, punktid 53 ja 54); käesolevas asjas niisugust olukorda aga ei esine, arvestades eelkõige turundusteenuste eest makstavat tasu, mis lepiti kokku konkreetselt Pau lennujaama ja hagejate vahel AMSi tariifide alusel.

408 Sellest tuleneb, et neljas väide tuleb tagasi lükata ning hagi tervikuna rahuldamata jätta.

409 Seega tuleb hagi jätta tervikuna rahuldamata, ilma et tuleks lahendada hagejate esitatud taotlust võtta muid menetlust korraldavaid meetmeid kui need, mida otsustati võtta.

IV. Kohtukulud

410 Vastavalt kodukorra artikli 134 lõikele 1 on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna kohtuotsus tehti hagejate kahjuks, tuleb vastavalt kostja sellekohasele nõudele jätta hagejate kohtukulud nende endi kanda ning mõista komisjoni kohtukulud välja hagejatelt.

Esitatud põhjendustest lähtudes

ÜLDKOHUS (kuues koda laiendatud koosseisus)

otsustab:

1. Jätta hagi rahuldamata.

2. Jätta Ryanair DAC ja Airport Marketing Services Ltd-i kohtukulud nende endi kanda ning mõista neilt välja Euroopa Komisjoni kohtukulud.

Berardis Papasavvas Spielmann

Csehi Spineanu-Matei

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 13. detsembril 2018 Luxembourgis.

Allkirjad

[…]