KOMISJONI OTSUS (EL) 2015/1226,

23. juuli 2014,

riigiabi kohta SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), mida Prantsusmaa on andnud Angoulême'i kaubandus-tööstuskojale ning ettevõtjatele SNC-Lavalin, Ryanair ja Airport Marketing Services

(teatavaks tehtud numbri C(2014) 5080 all)

(Ainult prantsuskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku ([1]),

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles vastavalt kõnealustele sätetele kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi ([2]) ja võttes neid märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 26. jaanuari 2010. aasta kirjaga esitas lennuettevõtja Air France komisjonile kaebuse seoses eelistega, mida lennuettevõtja Ryanair saab mitmetelt Prantsusmaa piirkondlikelt ja kohalikelt lennujaamadelt. Kõnealune kaebus puudutas Angoulême Brie Champniers lennujaama (edaspidi „Angoulême'i lennujaam") ja selles nimetati lisaks ka summasid, mis on makstud kõnealust lennujaama käitavale Angoulême'i kaubandus-tööstuskojale.

(2) 16. märtsi 2010. aasta kirjaga edastas komisjon Prantsuse ametiasutustele kaebuse mittekonfidentsiaalse versiooni ja palus Prantsuse ametiasutustel esitada vaidlustatud meetmete kohta selgitusi. Prantsuse ametiasutused vastasid 31. mai ja 7. juuni 2010. aasta kirjaga.

(3) 2. novembri 2011. aasta kirjaga esitas lennuettevõtja Air France oma kaebuse toetuseks täiendavat teavet. 5. detsembri 2011. aasta kirjaga edastas komisjon saadud teabe Prantsusmaale ja palus esitada lisateavet. Prantsuse ametiasutused taotlesid 22. detsembril 2011 vastamiseks lisaaega, millega nõustumisest teavitas komisjon 4. jaanuari 2012. aasta kirjaga. Prantsuse ametiasutused esitasid oma märkused ja vastused 20. jaanuari 2012. aasta kirjaga.

(4) 21. märtsi 2012. aasta kirjaga teatas komisjon Prantsusmaale otsusest algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 kohane ametlik uurimismenetlus Angoulême'i lennujaama ja lennuettevõtja Ryanair kasuks antud võimaliku abi kohta. Komisjoni otsus (edaspidi „menetluse algatamise otsus") avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ([3]) 25. mail 2012. aastal.

(5) Prantsuse ametiasutused esitasid oma märkused menetluse algatamise otsuses esitatud küsimustele ja komisjoni hilisematele küsimustele vastavalt 22. mai 2012. aasta ja 21. septembri 2012. aasta kirjaga.

(6) Äriühingud Air France ja Ryanair ning Airport Marketing Services (edaspidi „AMS") esitasid oma märkused menetluse algatamise otsusega ette nähtud tähtaja jooksul. Komisjon edastas need märkused Prantsuse ametiasutustele 20. augusti 2012. aasta ja 3. mai 2013. aasta kirjaga. 12. septembri 2012. aasta ja 7. juuni 2013. aasta kirjaga teatas Prantsusmaa komisjonile, et ta ei soovi täiendavaid märkusi esitada.

([1]) Alates 1. detsembrist 2009 muutusid EÜ asutamislepingu artiklid 87 ja 88 vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliteks 107 ja 108. Mõlemal juhul on artiklid sisuliselt identsed. Käesolevas otsuses tuleb viiteid Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklitele 107 ja 108 käsitada vajaduse korral vastavalt viidetena EÜ asutamislepingu artiklitele 87 ja 88. ELi toimimise lepinguga tehti terminoloogiasse teatavaid muudatusi: „ühendus" asendati „liiduga", „ühisturg" „siseturuga" ja „esimese astme kohus" „kohtuga". Käesolevas otsuses kasutatakse Euroopa Liidu toimimise lepingu terminoloogiat.

([2]) ELT C 301, 5.10.2012, lk 1.

([3]) ELT C 149, 25.5.2012, lk 29.

(7) Komisjon sai Ryanairilt lisamärkused 13. aprillil 2012, 10. aprillil 2013, 20. detsembril 2013, 17. jaanuaril 2014 ja 31. jaanuaril 2014. Need lisamärkused edastati Prantsusmaale vastavalt 13. juuli 2012. aasta, 3. mai 2013. aasta, 9. jaanuari 2014. aasta, 23. jaanuari 2014. aasta ja 4. veebruari 2014. aasta kirjaga. 17. juuli 2012. aasta, 4. juuni 2013. aasta, 29. jaanuari 2014. aasta, 3. veebruari 2014. aasta ja 21. mai 2014. aasta kirjaga teatas Prantsusmaa komisjonile, et ei soovi täiendavaid märkusi esitada.

(8) 24. veebruaril, 13. märtsil ja 19. märtsil 2014, s.o pärast seda, kui jõustusid liidu suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta (edaspidi „uued suunised") ([4]), palus komisjon Prantsusmaal ja huvitatud isikutel esitada märkused uute suuniste kohaldamise kohta käesoleva juhtumi suhtes. 19. märtsil 2014 esitas Prantsusmaa oma märkused.

(9) Lisaks avaldati 15. aprillil 2014 *Euroopa Liidu Teatajas* teade ([5]), milles paluti liikmesriikidel ja huvitatud isikutel esitada oma märkused, sealhulgas ka kõnealuse juhtumi kohta, võttes arvesse uute suuniste jõustumist. Äriühing Air France ja valitsusväline organisatsioon „Transport and Environnement" esitasid oma märkused menetluse algatamise otsusega ette nähtud tähtaja jooksul. Komisjon edastas need märkused Prantsuse ametiasutustele 28. mai 2014. aasta kirjaga. 21. mai 2014. aasta kirjaga teatas Prantsusmaa komisjonile, et ei soovi täiendavaid märkusi esitada.

2. FAKTILISED ASJAOLUD

2.1. Lennujaamataristu omanikud ja käitajad

(10) Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda käitas Angoulême'i lennujaama kuni 2011. aastani. 20. detsembri 2002. aasta ministri otsusega andis Angoulême'i lennujaama toonane omanik riik selle käitamise viieks aastaks üle Angoulême'i kaubandus-tööstuskojale. Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja ning riigi vahel sõlmitud kokkuleppes ([6]) sätestati, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja ülesanne on lennujaama ehitus- ja hooldustööde teostamine ning lennujaama käitamine. Selleks tegutses Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda Angoulême'i lennujaama käitaja ja haldajana (edaspidi „kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond") ning pidas selle kohta Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja üldistest teenustest eraldi raamatupidamisarvestust ([7]). Prefekti 22. detsembri 2006. aasta otsusega anti Angoulême'i lennujaama omandiõigus üle Charente'i lennujaamade ühisametiühingule (Syndicat mixte des aéroports de Charente, edaspidi „SMAC"). Seega asendas SMAC alates 1. jaanuarist 2007 riiki kontsessiooni andjana. Alates sellest kuupäevast vastutas SMAC kõikide lennujaamaga seotud investeeringute ja rahastamise eest.

(11) Angoulême'i lennujaama korralduse, varustamise, hoolduse, haldamise ja käitamise osas pädeva organisatsiooni SMAC koosseisu kuuluvad Charente'i departemang (edaspidi „CG16"), Angoulême'i piirkonna linnade ühendus (edaspidi „COMAGA"), Braconne Charente'i kommuunide ühendus (edaspidi „CCBC"), Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda, Cognaci kommuunide ühendus (edaspidi „CCC") ning Cognaci kaubandus-tööstuskoda. Menetluse algatamise otsuses on märgitud ([8]), et SMACi põhikirjas on ette nähtud Angoulême'i lennujaamaga seotud kulude jagunemine organisatsiooni liikmete vahel.

(12) Pärast Angoulême'i kaubandus-tööstuskojale antud kontsessiooni pikendamist kuni 31. detsembrini 2008 sõlmis SMAC 22. jaanuaril 2009 Angoulême'i kaubandus-tööstuskojaga lennujaama käitamise allhankelepingu (edaspidi „2009. aasta allhankeleping"). Alates 1. jaanuarist 2009 kuulusid lennujaama käitamisega seotud investeeringud kolmeaastase perioodi jooksul SMACi ja mitte kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna pädevusse.

(13) Seejärel, pärast konkurentsile avamise menetlust anti lennujaama käitamine ja haldamine alates 1. jaanuarist 2012 üle eraettevõtjale SNC-Lavalin ([9]).

2.2. Andmed lennujaama ja selle külastatavuse kohta

(14) Menetluse algatamise otsuses on märgitud, et Angoulême'i lennujaam asub Charente'i departemangus ning on avatud siseriiklikule ja rahvusvahelisele ärilisele lennuliiklusele. Lennujaam asub 75 km kaugusel Périgueux ja Limoges'i lennujaamadest, 80 km kaugusel Niorti lennujaamast ja ligikaudu 120 km kaugusel La Rochelle'i ja Bordeaux' lennujaamadest.

([4]) ELT C 99, 4.4.2014, lk 3.
([5]) ELT C 113, 15.4.2014, lk 30.
([6]) 22. aprilli 2002. aasta kontsessioonikokkulepe, edaspidi „kontsessioonikokkulepe".
([7]) Kontsessioonikokkuleppes toodud tehnilise kirjelduse artikkel 37.
([8]) Vt eespool nimetatud menetluse algatamise otsuse põhjendus 13 ja tabel 2.
([9]) Nagu on märgitud menetluse algatamise otsuse põhjenduses 23, otsustas SMAC kasutada avaliku hanke menetlust.

Tabel 1

Angoulême'i lennujaama naabruses asuvad lennujaamad ([1])

	Niort	Périgueux	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
Sõidu kestus (min)	93	106	79	119	102
Kaugus (km)	108	110	97	156	127

([1]) Selles tabelis toodud sõiduajad ja kaugused põhinevad Michelini kalkulaatoril ja nende puhul on võetud arvesse võimalikku kõige kiiremini läbitavat marsruuti.

(15) Regulaarlennuliin Angoulême'i ja Lyoni vahel, mida avalike teenuste osutamise kohustuse alusel käitas lennuettevõtja Twin Jet, suleti 2007. aasta aprillis. 2008. ja 2009. aastal käitas Ryanair aprillist oktoobrini lennuliini Londoni Stanstedi lennujaama, pakkudes kolme lendu nädalas. Aastatel 2004–2011 moodustasid Angoulême'i lennujaama ülejäänud ärilendudest põhiosa lennu- ja kopteriklubide lennud ning ärilennud.

(16) 2005. aasta ühenduse suuniste lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta ([10]) (edaspidi „2005. aasta suunised") punkti 15 sätete kohaselt kuulub Angoulême'i lennujaam reisijate hulga põhjal, mis on toodud tabelis 2, D-kategooria lennujaamade hulka.

Tabel 2

Angoulême'i lennujaama reisijate arv ja lennud ([1])

	Reisijate arv	sh Ryanair	% regulaarliinidest	Lennud
2004	5 496	0	85,53 %	26 731
2005	6 789	0	89,45 %	28 328
2006	6 553	0	94,26 %	24 381
2007	2 362	0	66,30 %	22 868
2008	25 596	24 494	95,69 %	22 650
2009	28 216	27 490	97,43 %	31 358
2010	345	0	0,00 %	24 632
2011 ([2])	394	0	0,00 %	26 060

([1]) Reisijate arv ja andmed lendude kohta on toodud Prantsuse ametiasutuste 20. jaanuari 2012. aasta kirja põhjal.
([2]) Andmed 2011. aasta jaanuari kuni novembri kohta.

(17) Angoulême'i lennujaama finantsseisundi analüüsist ilmneb, et lennujaama käitamine kõnealusel ajavahemikul oli seotud väga suure kahjumiga. Ajavahemikul 2004–2011 ulatusid lennujaama käitajale lennujaama käitamise eest makstavad summad 10 232 310 euroni ([11]). Lennujaama käitaja teostatud mitteriiklike investeeringute maht ajavahemikul 2004–2011 ulatus 1 277 000 euroni. Neid investeeringuid rahastasid huvitatud kohalikud omavalitsused ning seejärel SMAC ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond ([12]).

([10]) ELT C 312, 9.12.2005, lk 1.
([11]) Vt käesoleva otsuse põhjendus 28.
([12]) Vt käesoleva otsuse põhjendus 21.

3. MEETMETE ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS

3.1. Lennujaamale antud finantstoetus

3.1.1. *Lennujaamale makstavate toetuste aluseks olevad lepingud*

(18) CG16, COMAGA ja CCBC katsid osaliselt Angoulême'i lennujaama investeeringud ja lennujaama tegevuskahjumi Angoulême'i kaubandus-tööstuskojaga sõlmitud partnerluslepingu ([13]) (edaspidi „2002. aasta kokkulepe") alusel. Kõnealune kokkulepe sõlmiti pärast seda, kui riik oli andnud kontsessiooni kohalike avalike teenuste osutamiseks. Sellest tulenevalt andsid CG16, COMAGA ja CCBC Angoulême'i lennujaamale kuni 31. detsembrini 2006 lennujaama käitamise eest rahalist toetust ([14]). Alates 1. jaanuarist 2007 võttis SMAC üle 2002. aasta kokkuleppes sätestatud kohustused.

(19) 2009. aasta lisalepingu kohaselt kattis SMAC kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna tegevuskahjumi ajavahemikul 2009–2011. Angoulême'i lennujaamaga seotud maksete jagunemise proportsioonid SMACi liikmete vahel kõnealusel ajavahemikul olid sarnased 2002. aasta kokkuleppes sätestatud proportsioonidega

(20) Nagu eespool märgitud, käitab alates 1. jaanuarist 2012 Angoulême'i lennujaama SMACi poolt kuueks aastaks avaliku hankemenetluse tulemusena valitud ettevõtja SNC-Lavalin ([15]). Kõik hankemenetluses ([16]) osalejad pidid esitama strateegilise kava, milles oli eraldi välja toodud „põhistsenaarium" ([17]) ja „ennetav stsenaarium" ([18]). Kontsessiooni andja valik langes teisele stsenaariumile.

3.1.2. *Taristuinvesteeringud*

(21) Üksikasjad seoses maksetega kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonnale, mida mitmed avaliku sektori asutused tegid lennujaamataristu investeeringute rahastamiseks, on toodud menetluse algatamise otsuses ([19]). Komisjon meenutab, et kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna teostatud mitteriiklike investeeringute maht ajavahemikul 2004–2011 ulatus 1 277 000 euroni. Neid investeeringuid rahastasid huvitatud kohalikud omavalitsused (CG16, COMAGA, CCBC) ning seejärel SMAC ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond.

(22) Kõnealuste investeeringute eesmärk oli pikendada lennurada 50 meetri võrra, et Angoulême'i lennujaam vastaks tehnilistele tingimustele, mis on nõutavad lennuliikluse arengut soodustavate lennuettevõtjate õhusõidukite vastuvõtuks. Prantsuse ametiasutused märgivad samuti, et lennujaama terminali ümberehitustööde ja lennujaama moodulite väljaehitamise eesmärk oli eeskätt saavutada vastavus reisijaid teenindavate ettevõtjate suhtes kohaldatavatele eeskirjadele.

(23) Lisaks riiklike ülesannete täitmisele on SMACi kohus tagada alates 1. jaanuarist 2012 lennujaama ümberehituse ja varustusega seotud investeeringute rahastamine ja korraldamine. Ilma et selle kohta oleks koostatud lõplikku kava, ulatub kõnealuste investeeringute maht 1 200 000 euroni ajavahemikul 2012–2017 ([20]).

([13]) 23. mai 2002. aasta kokkulepe Angoulême Brie Champniers' lennujaama käitamise ja arendamise rahastamistingimuste kohta.
([14]) Kõnealuste maksete jagunemise põhimõtted on toodud menetluse algatamise otsuse tabelis 2.
([15]) 23. juuni 2011. aasta kollegiaalse otsuse alusel SNC-Lavalini 19. juulil 2011. aastal võetud kohustus, mille SMAC kinnitas 8. augustil 2011.
([16]) Avaliku hanke teade, avaldatud 9. märtsil 2011. aastal väljaandes „Bulletin officiel des annonces des marchés publics" (avalike hangete ametlik bülletään) (BOAMP) nr 48-B, teade nr 222.
([17]) Põhistsenaarium vastab eesmärkidele ja tulemustele, mida käitaja peab reaalseks hinnata ja saavutada talle pakutavate tehingutingimuste korral, võttes arvesse majanduslikku tausta, turu eripärasid ja transpordikonjunktuuri ning konkreetse tehingu sõlmimise konkreetset keskkonda.
([18]) Ennetav stsenaarium peab tagama ärilisel alusel käitatavate regulaarliinide arengu. Selles hinnatakse lennujaama majandustulemustele avaldatavat mõju ja antud juhul lennujaama käitajale makstavaid summasid ning ametiühingu poolt lepinguväliselt makstavate täiendavate rahaliste vahendite finantsmõju.
([19]) Vt eespool osutatud menetluse algatamise otsuse põhjendus 30 ja tabel 3.
([20]) SMACi 23. juuni 2011. aasta kollegiaalne otsus.

3.1.3. *Riiklike ülesannete täitmisega seotud kulude rahastamine*

(24) 2002. aasta kokkuleppesse ei kuulu riiklike ülesannet täitmisega otseselt seotud investeeringud. Prantsuse ametiasutuste väitel hõlmavad need kulud ([21]) tegevuskulusid ning julgeoleku ([22]) ja ohutusega ([23]) seotud varustust. Kõnealused kulud on järgmised.

Tabel 3

Ohutuse ja julgeolekuga seotud kulud

(eurodes)

Aasta	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ohutus	244 858	234 727	243 989	255 209	292 450	255 555	536 194	517 307	463 595	315 065
Julgeolek	59 490	108 626	120 002	130 078	111 919	59 943	276 869	254 428	57 206	45 269
Üldkulud	0	0	0	0	0	0	0	77 174	52 080	36 033
Kokku	304 348	343 353	363 991	385 287	404 369	315 498	813 063	848 909	572 881	396 367

(25) Need kulutused kaeti lennujaamamaksu abil rahastatavate amortisatsioonieraldiste ning lennujaamade ja lennutranspordi sekkumisfondi (FIATA) täiendavate toetuste abil, mis asendati alates 2008. aastast lennujaamamaksu suurendamise teel saadud vahenditega. Lennujaamamaks on nähtud ette üldise maksuseadustiku artikliga 1609w ja seda koguvad lennujaamade käitajad, kelle käitatava lennujaama saabuvate või lahkuvate reisijate arv viimase majandusaasta jooksul ületab 5 000 reisijat. Asjaomaste lennujaamade nimekiri ja iga lennujaama suhtes kohaldatav maksumäär on määratud kindlaks ministri korraldusega ([24]).

(26) Prantsuse ametiasutuste väitel on kõnealused ressursid järgmised:

Tabel 4

Riiklike meetmete rahastamisega seotud ressurssidest saadud tulu

(eurodes)

Aasta	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Maksutulu	45 560	48 704	26 087	30 657	32 673	11 995	130 734	82	1 359	1 644
Maksude tõstmine	0	0	0	0	0	0	786 190	838 362	582 712	133 340
FIATA	389 000	131 802	296 639	336 184	307 806	590 775	0	0	0	0
Kokku	434 560	180 506	322 726	366 841	340 479	602 770	916 924	838 444	584 071	134 984

3.1.4. *Tegevustoetused*

(27) Kuni 2008. aastani katsid CG16, COMAGA ja CCBC 2002. aasta kokkuleppe kohaselt lennujaama tegevuskahjumi ja aastased laenumaksed ning Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda kattis võimaliku kahjumi saldo oma üldteenuste arvelt ([25]). 2002. aasta kokkuleppes kehtestatud lepinguosaliste kaetava kahjumi aastane ülemmäär, mis algselt oli 350 000 eurot, vaadati alates 2004. aastast üle. Pärast 1. jaanuari 2009, kui SMAC hakkas täitma 2009. aasta allhankelepingus sätestatud kohustusi, kattis SMAC täies ulatuses kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna tegevuskahjumit alates 2008. aastast.

([21]) Käesoleva otsuse põhjenduses 24 nimetatud riiklikele investeeringutele lisanduvad käitamisega seotud rahavood, mis on toodud menetluse algatamise otsuse põhjenduses 43 ja tabelis 4.
([22]) Tuletõrjesõidukid, loomade ja lindude hukkumise vältimist tagav sõiduk, piirded.
([23]) Reisijate ja registreeritud pagasi läbivaatamiseks vajalik varustus.
([24]) Vt käesoleva otsuse punkt 8.1.1.2.
([25]) Vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 36.

(28) Ajavahemikul 2004–2011 olid kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonnale Angoulême'i lennujaama käitamise eest makstavad summad järgmised.

Tabel 5

Kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna saadud tegevustoetused

(tuhandetes eurodes)

Aasta	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Toetused	801,38	999,23	1 295,37	1 222,77	1 896,21	1 679,63	1 313,90	1 023,82

(29) Alates 2012. aastast sai avaliku hanke tulemusel lennujaama käitajaks SNC-Lavalin. Eespool kirjeldatud põhistsenaariumis ja ennetavas stsenaariumis (vt joonealused märkused 17 ja 18) oli arvuliselt väljendatud hinnangulise tegevustulemi kujul toodud SMACi rahastatava tasakaalustusmakse maksimaalne summa ja teenuse osutajale makstava kindlasummalise tasu määr. SNC-Lavalini esitatud pakkumised olid järgmised.

Tabel 6

SNC-Lavalinile makstava tegevustoetuse ja kindlasummalise tasu ülemmäär (koos maksudega) – põhistsenaarium

(eurodes)

Aasta	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Tasakaalustusmakse	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
Kindlasummalised tasud	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Kokku	580 400	543 400	553 400	536 400	529 400	521 400

Tabel 7

SNC-Lavalinile makstava tegevustoetuse ja kindlasummalise tasu ülemmäär (koos maksudega) – ennetav stsenaarium

(eurodes)

Aasta	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Tasakaalustusmakse	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
Kindlasummalised tasud	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Kokku	644 122	604 871	627 816	563 630	520 628	475 789

3.2. **Angoulême'i lennujaama tasud**

(30) Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda tegi neli lennujaama tasudega seotud otsust, neist kaks viimast kinnitas SMAC:

Tabel 8

Angoulême'i lennujaama lennundusega seotud tasud

(eurodes)

	15.6.2003 kehtestatud tasumäärad	1.12.2005 kehtestatud tasumäärad	1.1.2009 kehtestatud tasumäärad	1.6.2010 kehtestatud tasumäärad
Maandumistasu	Erinevad tasumäärad	Erinevad tasumäärad	Erinevad tasumäärad	Erinevad tasumäärad

(eurodes)

	15.6.2003 kehtestatud tasumäärad	1.12.2005 kehtestatud tasumäärad	1.1.2009 kehtestatud tasumäärad	1.6.2010 kehtestatud tasumäärad
B737-800 maandumistasu	284,56	296,77	296,81	305,94
Valgustustasu	26,25	27,35	27,35	35
Seisutasu (ühe tunni ja ühe tonni kohta, kui seisuaeg ületab 2 tundi)	0,25	0,26	0,26	0,27
Euroopa Liidu reisijad	3,61	3,76	2,76	2,85
Erivajadustega reisijate lõiv ([1])	—	—	—	0,42

([1]) Puudega ja piiratud liikuvusvõimega reisijate lõiv.

(31) Regulaarlende kavandavatel lennuettevõtjatel on võimalik sõlmida sõltuvalt taotletavatest teenustest eraldi kokkuleppeid. Nende raames võidakse teha allahindlusi ([26]).

3.3. **Suhted Ryanairiga**

3.3.1. *Ryanairi ja Airport Marketing Services'iga sõlmitud lepingud*

(32) Pärast pakkumiskuulutuse ilmumist Euroopas ([27]) sõlmiti 8. veebruaril 2008. aastal kaks lepingut vastavalt SMACi ja lennuettevõtja Ryanair vahel ning SMACi ja täielikult Ryanairile kuuluva tütarettevõtja Airport Marketing Services (edaspidi „AMS") vahel. Need kaks lepingut (edaspidi „2008. aasta lepingud") olid seotud regulaarlennuühendusega Angoulême'i ja Londoni Stanstedi lennujaama vahel.

(33) Ryanairiga sõlmitud leping hõlmab lennujaamateenuseid (edaspidi „lennujaamateenuste leping"). AMSiga sõlmitud leping (edaspidi „turundusteenuste leping") hõlmab lennuliini reklaami ja turundust.

(34) 2008. aasta lepingud sõlmiti viieks aastaks alates lennuliini käivitamisest ([28]). Kuivõrd ühegi teise lennuettevõtjaga ei olnud võrreldavat lepingut sõlmitud, on 1. märtsi 2009. aasta hinnaotsuses ära toodud kõik kõnealused tariifsed meetmed. Otsuses on nimetatud „lennuliini arendamise kulude hüvitamist" lennuliini avamise esimese kolme aasta jooksul vastavalt 15 euro, 12 euro ja 9 euro ulatuses ühe reisija kohta, kusjuures vastavad aastased maksimumsummad on 400 000 eurot, 300 000 eurot ja 225 000 eurot. 2010. aasta hinnaotsuses viimatinimetatud meedet ei ole toodud.

3.3.2. *Lennujaamateenuste leping*

(35) Lennujaamateenuste lepingu kohaselt kohustub Ryanair tagama nädalas kolme lennu toimumise suveperioodi jooksul ([29]). Lisaks sellele, nagu on osutatud menetluse algatamise otsuses ([30]), võimaldab SMAC Ryanairile teatud allahindlusi kehtivast hinnakirjast:

Tabel 9

Ryanairi suhtes kohaldatavad lennujaamatasud

(eurodes)

Aasta	2008	2009	2010	2011	2012
Tasu reisija kohta	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76

([26]) Ryanairi kohta vt käesoleva otsuse põhjendus 35 ja tabel 9.
([27]) ELT S 144-179348, 28 juuli 2007.
([28]) Mõlema lepingu artikkel 2.1.
([29]) Lennujaamateenuste lepingu artikkel 4.1.
([30]) Vt algatamisotsuse põhjendus 55 ja järgnevad põhjendused.

(eurodes)

Aasta	2008	2009	2010	2011	2012
Maandumistasu ühe lennukorra kohta	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Maapealse teenindamise tasu lennukorra kohta	195	245	245	245	245

(36) SMAC kohustub kohaldama toodud tasude määrasid lepingu kogu kehtivusaja jooksul ning mitte määrama muid otseseid või kaudseid makse ([31]). Lennujaamateenuste lepingus oli ette nähtud Ryanairi suhtes kohaldatav trahv juhul, kui lennuettevõtja lepingu tühistab ([32]). Kõnealuse sätte kohaselt pidi Ryanair lepingu tühistamisel enne selle kohaldamise kolmanda aasta lõppemist maksma 17 000 eurot neljanda aasta ja 8 500 eurot viienda aasta eest.

3.3.3. *Turundusteenuste leping*

(37) Turundusteenuste leping põhineb selgesõnaliselt Ryanairi kohustusel käitada lennujaamateenuste lepingus toodud lennuliini Angoulême-London Stansted ([33]). Selle lepingu kohaselt kohustub AMS osutama SMACilt saadava tasu eest Ryanairi veebilehel turundusteenuseid lepingu toimimise kolme esimese aasta jooksul ([34]).

(38) Lisaks sellele, kuigi turundusteenuste lepingu allkirjastas AMS, nähti selles ette ([35]), et kui Ryanair tühistab lepingu enne selle kohaldamise kolmanda aasta lõppemist, peab ta SMACile maksma 50 000 eurot neljanda aasta ja 25 000 eurot viienda aasta eest.

3.3.4. *Lepingu täitmine SMACi, Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja ning Ryanair/AMSi poolt*

(39) 2008. ja 2009. aastal moodustas Ryanairi äritegevus 95–97 % Angoulême'i lennujaama lennuliikluse mahust. See tegevus moodustas 25–28 % lennujaama teoreetilisest teenindusvõimsusest, mis Prantsuse ametiasutuste hinnangul oli 100 000 reisijat aastas.

(40) Lennujaama käitaja, SMACi, Ryanairi ja AMSi vahelised rahavood ajavahemikul 2008–2010 jagunesid järgmiselt:

Tabel 10

Rahavood ajavahemikul 2008–2010

(eurodes)

	2008	2009	2010	Kokku
Tasud	54 086	70 294	0	124 380
Turundustoetus ([1])	400 000	300 000	0	700 000
Netoülekanded ([2])	454 086	370 294	0	824 380

([1]) Turundusteenuste lepingu alusel makstavad summad maksis SMAC otse AMSile.
([2]) Toodud netoülekannete puhul ei ole võetud arvesse Ryanairi tegevusega seotud teisi tulusid ja kulusid.

(41) 2008. aasta lepinguid ei täidetud pärast 2009. aastat. Pärast seda, kui Ryanair seadis 2010. aastal teenuseosutamise jätkamise tingimuseks esialgu loobumise turundusteenuste lepinguga ettenähtud tasudest 225 000 eurot kolmanda aasta eest ja 400 000 eurot neljanda aasta eest, pärast seda turundusteenuste lepingus sätestatud summade säilitamise, kuid piirates teenuse osutamise aega kahe kuuga lepingus sätestatud kaheksa kuu asemel, esitas ta seejärel eelteate lennuliini lõpetamise kohta.

([31]) Lennujaamateenuste lepingu artikkel 6.
([32]) Lennujaamateenuste lepingu artikkel 10.3.
([33]) Turundusteenuste lepingu artikkel 1.
([34]) Vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 60.
([35]) Turundusteenuste lepingu artikkel 7.

(42) 28. juunil 2010 pöördus SMAC Poitiers' halduskohtu poole ja nõudis tegevuse peatamisest tingitud kahju hüvitamist. Ryanair pöördus Londoni rahvusvahelise arbitraažikohtu poole, SMAC vaidlustas seejärel selle kohtu pädevuse riiginõukogus. Menetlus selles asjas kestab.

4. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

(43) Ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses väljendas komisjon kahtlust lennujaama käitajatele makstud rahalise toetuse kohta ([36]).

(44) Esmalt avaldas komisjon kahtlusi seoses tegevuse ulatusega, mille majanduslik laad ei olnud sobiv kulude katmiseks riikliku ametiasutuse poolt. Komisjon rõhutas, et Angoulême'i lennujaama kogu tegevuse lülitamine üldist majandushuvi pakkuva teenuse hulka võib olla seotud *Altmarki* kohtuotsuses ([37]) toodud esimest tingimust puudutava ilmse hindamisveaga.

(45) Teiseks väljendas komisjon kahtlust vastavuse kohta *Altmarki* kohtuotsuses toodud teisele tingimusele, mille kohaselt rahastatava tegevuse hüvitamissummade kindlaksmääramise parameetrid peavad olema eelnevalt kindlaks määratud.

(46) Kolmandaks väljendas komisjon kahtlust seoses SNC-Lavalinile avaliku teenuse osutamise kohustusega seotud kulude hüvitamise tasemega (*Altmarki* kohtuotsuses toodud kolmas tingimus). Ja neljandaks väljendas komisjon tõsiseid kahtlusi teenuseosutajate valikumenetluse kohta (*Altmarki* kohtuotsuse neljas tingimus), sealhulgas ajavahemiku kohta, mil SNC-Lavalin käitas lennujaama, kusjuures puudub teave konkureerivate pakkumuste kohta.

(47) Teiselt poolt väljendas komisjon kahtlusi ka seoses Ryanairi suhtes kohaldatud meetmetega. Olles tuvastanud võimaliku seose lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu vahel, leiab komisjon, et Ryanair ei maksnud lennujaamateenuste kasutamise eest turuhinda ([38]).

5. PRANTSUSMAA MÄRKUSED

5.1. Lennujaamale antud finantstoetus

5.1.1. *Abi olemasolu*

5.1.1.1. Majandustegevuse mõiste

a) Lennujaama käitamisega tegelevad üksused

(48) Prantsuse ametiasutused märgivad esmalt, et SMAC säilitas vastutuse investeeringute ja kaubanduspoliitika valdkonnas. SMAC on ainus lepinguosaline, kes sõlmis Ryanairiga sellekohased lepingud. Prantsuse ametiasutused leiavad, et selline sekkumine lennujaama käitamisesse on põhjendatud riiklike ametiasutuste pädevusalas olevate üldist huvi pakkuvate ülesannete täitmisega.

b) Taristu riikliku rahastamise hindamise õiguslik alus

(49) Prantsuse ametiasutused leiavad, et lennujaamataristu rahastamist tuleb hinnata 1994. aasta suuniste alusel ([39]). Sellega seoses leiavad Prantsuse ametiasutused, et kõnealuste suuniste punkt 12 välistab kõnesoleva rahastamise mis tahes kontrollimise riigiabi käsitlevate õigusaktide alusel. Nad lisavad, et tegevuse ja lennujaamataristu määratlemisel esines enne 2005. aasta suuniste jõustumist õiguslikku ebakindlust. Euroopa Liidu Üldkohtu seisukoht ei ole nende väitel piisav selleks, et kindlalt määratleda lennujaama haldamist ja käitamist majandustegevusena.

([36]) Vt eespool osutatud menetluse algatamise otsuse põhjendus 175.
([37]) Euroopa Kohtu 24. juuli 2003. aasta otsus kohtuasjas C-280/00: Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg *vs.* Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (EKL 7747, lk 7747).
([38]) Vt eespool osutatud menetluse algatamise otsuse põhjendus 240.
([39]) Komisjoni suunised, mis käsitlevad EÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 ning Euroopa Majanduspiirkonna lepingu artikli 61 kohaldamist lennundussektorile antava riigiabi korral (EÜT C 350, 10.12.1994, lk 5).

c) Avaliku võimu teostamise pädevus

(50) Prantsuse ametiasutused rõhutavad, et Leipzigi lennujaamaga seotud otsuses ([40]) leidis komisjon, et osa lennujaamataristust, mis on seotud avaliku ohutuse tagamisega, tuletõrjemeetmete ning lennujaama käitamise ohutusega, ei ole seotud majandustegevusega. Prantsuse ametiasutuste väitel rahastatakse neid julgeoleku ja ohutusega seotud ülesandeid ([41]) lennujaamamaksudest saadavast tulust ([42]). Kõnealuse maksu suurus määratakse kindlaks igal aastal lähtuvalt kaetavate kulude suurusest ning seda kohaldatakse lennujaama kasutavate riiklike ja eraõiguslike ettevõtjate suhtes, kelle tegevuse maht on suurem kui 5 000 veoühikut ([43]). Sellise meetme rakendamine on põhjendatud spetsiifiliste julgeoleku- ja ohutuspiirangutega, mis on tavalistest lennujaama käitamisega seotud vajadustest rangemad.

(51) Prantsuse ametiasutused täpsustavad, et teatavaid sel viisil kaetavaid kulusid ei kaeta täies mahus ([44]). Lisaks on võimalik kontrollida lennuettevõtjate poolt jooksva aasta ja kahe eelneva aasta kohta esitatud andmeid.

(52) Prantsuse ametiasutused kinnitavad, et kõnealuse meetmega ei kaasne mingit ülemäärast hüvitamist. Kulud kaetakse lennujaamamaksust saadud vahenditest alles pärast esitatud andmete kontrollimist. Teiselt poolt hüvitatakse investeeringud vastavalt investeerimiseraldiste väljamaksmisele. Positiivne saldo kantakse üle järgmistesse aastastesse ja see põhjustab lennujaama käitajale rahastamiskulusid. Sellega seoses kinnitavad Prantsuse ametiasutused, et lennujaamamaksust saadavatest vahenditest julgeoleku ja ohutusega seotud kulude suurenemise tõttu tihti ei piisa ([45]).

(53) Lisaks täpsustavad Prantsuse ametiasutused, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda kannab veel teisigi kulusid seoses riigi pädevusse kuuluvate ülesannete täitmisega vastavalt kokkuleppele ja kontsessiooni tehnilisele kirjeldusele. Nii tagas lennujaama käitaja lennuinfoteenuse ([46]) ajal, kui riik vastavat lennujuhtimisteenust ei taganud. Lisaks sellele tasus lennujaama käitaja ajal, kui riik selle ülesande enda kanda võttis, osa kõnealuse teenuse kuludest ([47]). Kaubandus-tööstuskoja ning SMACi vahelise kokkuleppe kohaselt tagas Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda lennuvälja lennuinfoteeninduse (*Aerodrome flight information service*, AFIS) töö sel ajal, kui riik vastavat tegevust ei taganud. Prantsuse ametiasutused märgivad, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja kulud seoses nende ülesannete täitmisega on järgmised:

(tuhandetes eurodes)

Aasta	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AFIS	113	114	115	117	125	122	82	63	44	37
Lennujaama lennujuhtimisteenus	0	0	0	0	0	0	240	0	0	0
Kokku	113	114	115	117	125	122	322	63	44	37

(54) Lõpuks kinnitavad Prantsuse ametiasutused, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda, kohalikud organid ja SMAC rahastasid 2004. ja 2005. aastal lennujuhtimistorni ümberehitust 84 800 euro ulatuses ja 2008. aastal lennuraja valgustuse ja lennuvälja katkematu elektritoite väljaehitusega seotud töid 89 300 euro ulatuses.

5.1.1.2. Valikulise eelise olemasolu

(55) Taristu rahastamise ja lennujaama käitamise kulude kohta, mis ei ole seotud riiklike ülesannete täitmisega, märgivad Prantsuse ametiasutused esmalt, et Angoulême'i lennujaama rahastamises osalenud avaliku sektori asutused ei ole lähtunud üksnes kasumlikkuse eesmärgist. Nad on arvesse võtnud ka piirkonnale avaldatavat majanduslikku ja sotsiaalset mõju. Seetõttu ei pea nad turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi piisavaks kõnealuse

([40]) Komisjoni 23. juuli 2008. aasta otsus 2008/948/EÜ Saksamaa meetmete kohta ettevõtte DHL ja Leipzig/Halle lennujaama kasuks C48/06 (ex N 227/06) (ELT L 346, 23.12.2008, lk 1).
([41]) Prantsuse ametiasutused on seisukohal, et need tegevused hõlmavad ka loomade hukkumist vältivaid meetmeid.
([42]) Lennujaamamaksu mehhanism on sätestatud üldise maksuseadustiku artikliga 1609w ja 30. detsembri 2009. aasta ministri määrusega, mis käsitleb lennuettevõtja esitatavat aruannet, mille alusel määratakse kindlaks lennujaamatasu reisijatasu osa.
([43]) Üks veoühik võrdub ühe reisija või 100 kg posti või kauba veoga.
([44]) Näiteks piiretega seotud kulusid kaetakse vaid 50 % ulatuses.
([45]) Julgeoleku ja ohutusega seotud kulud on ajavahemikul 1999–2010 suurenenud 6,4 korda.
([46]) Teenus *Air Flight Information Service* (AFIS).
([47]) Prantsuse ametiasutused täpsustavad, et sellist tasu maksti 2008. majandusaasta eest.

rahastamise põhjendamisel. Samas osutavad Prantsuse ametiasutused, et SMAC soovis lennujaama käitamist optimeerida, et vähendada makstavaid summasid. Oma väidete kinnituseks nimetavad Prantsuse ametiasutused pakkumiskutses märgitud kahjumi hüvitamise lepingulist ülemmäära ning investeeringute prognoositava rütmi otstarbekohastamist lepingu kehtivuse ajal.

5.1.1.3. Konkurentsile ja kaubandusele avaldatav mõju

(56) Prantsuse ametiasutused kinnitavad, et Angoulême'i lennujaamale antav riiklik toetus ei mõjuta konkurentsi. Nad leiavad, et kuna Périgueux', Limoges'i, Niort'i, La Rochelle'i ja Bordeaux' lennujaamad asuvad Angoulême'i lennujaamast enam kui 60 minutilise maanteesõidu kaugusel ([48]), ei tuleks kõnealuseid lennujaamu vaadelda Angoulême'i lennujaamaga samasse teeninduspiirkonda kuuluvate lennujaamadena.

(57) Lisaks sellele ei ole Niort'i lennujaam kohane ärilendude vastuvõtuks. Lennujaama lennuliikluse maht on sisuliselt olematu. Périgueux' lennujaam on suuteline vastu võtma vaid kahe turbopropellermootoriga lennukeid, mille mahutavus on väiksem kui 60 reisijat, ning see ei vasta selliste õhusõidukite näitajatele, mida enamik odavlennuettevõtjaid Euroopa keskmise pikkusega lendudel kasutab. Jälgides reisijate arvu Londonisse suunduvatel lennuliinidel Bordeaux', Limoges'i ja La Rochelle'i lennujaamades, ei ole võimalik täheldada olulist lennuliikluse mahu muutust seoses lennuliini Angoulême-London Stansted avamise ja sulgemisega:

Lennud Londonisse	Angoulême	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
2007	0	0	112 257	83 171
2008	24 494	0	100 312	88 826
2009	27 490	94 133	60 432	80 073
2010	0	81 817	54 773	143 171 ([1])

([1]) See lennuliikluse oluline suurenemine on tingitud odavlendudele keskenduva Billi lennuterminali avamisest 2010. aasta juunis.

(58) Lisaks sellele leiavad Prantsuse ametiasutused, et Angoulême'i raudteeühendused ei konkureeri Londoni lennuühendustega. Tegemist on eri turgudega, võttes arvesse lendude ja kiirrongide (TGV ja Eurostar) hindade ja teekonna kestuse erinevust. Lisaks sellele puudub peaaegu täielikult koostalitlus TGV ja Bordeaux' lennujaama vahel, kuna Tours-Angoulême-Bordeaux' liin ei ole kiirrongiliin.

(59) Üldisemas plaanis osutavad Prantsuse ametiasutused 2005. aasta lennundussuunistele, mille kohaselt peetakse „väikestele piirkondlikele lennujaamadele (D kategooria) eraldatud toetuste mõju konkurentsi kahjustamiseks ning kaubavahetuse mõjutamiseks vastupidiselt ühisele huvile väheseks". Vaatamata eeltoodule leiavad Prantsuse ametiasutused, et ainult Bordeaux', Limoges'i ja La Rochelle'i lennujaamu võib lennuliikluse mahtu ja lennujaamade omadusi arvesse võttes vaadelda Angoulême'i lennujaamaga teeninduspiirkonda jagavate lennujaamadena.

(60) Siiski tähendab asjaolu, et Ryanair avas lennuliini La Rochelle'i ja Limoges'i lennujaamast Londoni Stanstedi lennujaama, seda, et lennuettevõtjad käsitlevad neid eraldi turgudena. Samas on sõiduaeg Angoulême'i linnast Bordeaux', Limoges'i ja La Rochelle'i lennujaama, mis on võrreldav lennuajaga Angoulême'i lennujaamast Londoni Stanstedi lennujaama, Angoulême'i elanike jaoks määrava tähtsusega asjaolu.

(61) Sellest tulenevalt leiavad Prantsuse ametiasutused, et konkurentsi mõjutamise kriteerium ei ole täidetud ning komisjoni kahtlused Angoulême'i lennujaama kasuks toimuva riikliku rahastamise suhtes ei ole põhjendatud, kuivõrd üks olulistest Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 toodud tingimustest ei ole antud juhul täidetud.

([48]) Prantsuse ametiasutused põhjendavad seda piirväärtust komisjoni 16. mai 2006. aasta otsusega NN 21/06 Ühendkuningriik – City of Derry Airport, (ELT C 272, 9.1.2006, lk 13). Seejuures hindavad nad sõiduaega Michelini kalkulaatori abil, võttes aluseks kõige kiiremini läbitava marsruudi.

5.1.2. *Kokkusobivus siseturuga*

5.1.2.1. Kokkusobivus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaselt

(62) Prantsuse ametiasutused on seisukohal, et Angoulême'i lennujaama käitajatele antud rahalisi toetusi on võimalik kuulutada siseturuga kokkusobivaks ning vabastada need toetused teatamise kohustusest isegi eeldusel, et kõik *Altmarki* kohtuotsuses toodud tingimused ei ole täidetud. Nad leiavad, et kõnealust lennujaama tuleks tervikuna käsitleda üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutajana, mille eesmärk on toetada piirkonna majandusarengut. Prantsuse ametiasutuste väitel põhineb selline kokkusobivus 30. jaanuarile 2012 eelneva ajavahemiku osas otseselt komisjoni otsuse 2005/842/EÜ (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev 2005. aasta otsus") ([49]) artikli 106 lõikel 2 sätetel. Lisaks sellele on nende väitel selle kokkusobivuse alus komisjoni otsuse 2012/21/EL (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev 2011. aasta otsus") ([50]) artikli 106 lõike 2 sätted.

a) Ajavahemik, millal lennujaama käitas Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda või Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda koos SMACiga.

i) Volituste olemasolu

(63) Prantsuse ametiasutused leiavad, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja volitused avaliku teenuse osutamiseks põhinevad äriseadustiku artiklil 170–1. Kõnealune asutus kuulub asutuste hulka, mis kõnealuse sätte kohaselt toetavad „majandusarengut, atraktiivsust ja maakasutuse planeerimist ning abistavad ettevõtteid ja nende ühendusi, täites […] nende eesmärkide saavutamiseks mis tahes üldist huvi pakkuvaid avalikke ülesandeid". Selleks „on igal asutusel […] lubatud […] sisseseade hankimine ja haldamine eeskätt […] lennujaamade jaoks".

(64) Prantsuse ametiasutused lisavad, et see õiguslik raamistik on lisa nendele aktidele, millega Angoulême'i kaubandus-tööstuskojale pandi vastutus lennujaama käitamise ja haldamise eest. Sellest tulenevad Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja volitused lennujaamataristu väljaehitamiseks ja haldamiseks. Sama kehtib ka otsuste suhtes, millega Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda ning asjaomased kohalikud omavalitsused otsustasid osaleda lennujaama rahastamises.

ii) Hüvitiste tase

(65) Prantsuse ametiasutused on seisukohal, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja suhtes kohaldatav eelarve- ja raamatupidamisarvestuse raamistik ([51]) võimaldab vältida mis tahes ülemäärast hüvitamist.

(66) Üldjuhul on lennujaama tegevuse jaoks kinnitatud eraldi eelarvepunkt. Lisaks sellele on kõnealuse kontrolli aluseks lennujaama eelarve kinnitamine, mis toimub pärast seda, kui selle on heaks kiitnud Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja valitud esindajatest koosnev Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja büroo ([52]). Seejuures täpsustavad Prantsuse ametiasutused, et eelarve koostamisel esitatakse sellega seotud dokumendid, nagu kokkuvõtted lennujaama tegevusega seotud toimingutest, omafinantseerimise suutlikkusest, kapitalitehingutest, teenuseid ja muud panustamist kajastav tabel ning töötajate arvu ja töötasude tabelid.

(67) Prantsuse ametiasutused märgivad samuti, et SMACi põhikirjas on märgitud, et SMACi tegevus on täielikult suunatud avaliku lennujaamateenuse osutamisele. Lennujaama tegevus on seotud eraldi eelarvega. Prantsuse ametiasutused lisavad, et eelarve kinnitab ametiühingu komitee. Seejuures tuleb kõik uued meetmed ning eelmise eelarve ületamine enam kui 5 % ulatuses kinnitada kvalifitseeritud häälteenamusega.

(68) Lõpuks märgivad Prantsuse ametiasutused, et regulaarselt esitatav aruandlus võimaldab kontrollida, et kinnitatud eelarvet täidetakse nõuetekohaselt ning see võimaldab vältida mis tahes ülemäärast hüvitamist. Üldkogu kinnitab täidetud eelarved hääletuse teel aastal n+1. Viimaseks kontrollimiseks esitatakse Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja raamatupidamisaruanne prefektuurile, kes kontrollib aruannete nõuetelevastavust. Kuni 31. detsembrini 2006 andis aruannetele hinnangu tsiviillennunduse amet. SMAC võtab vastu vaid esialgseid ja korrigeeritud eelarveid, mida täidetakse vaid kontsessiooni andnud asutusena.

([49]) Komisjoni otsus 2005/842/EÜ, 28. november 2005, EÜ asutamislepingu artikli 86 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (ELT L 312, 29.11.2005, lk 67).

([50]) Komisjoni otsus 2012/21/EL, 20. detsember 2011, Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (ELT L 7, 11.1.2012, lk 3).

([51]) 30. märtsi 1992. aasta ringkiri nr 111, millega määrati kindlaks Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja suhtes kohaldatavad eelarve- ja raamatupidamisarvestuseeskirjad.

([52]) Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja büroo koosneb valitud liikmetest, kes kinnitavad eelarve hääletuse teel, pärast võimalike muudatuste tegemist.

b) SNC-Lavalini ja SMACi käitamisperiood

i) Volituste olemasolu

(69) Prantsuse ametiasutused on seisukohal, et ettevõtjale SNC-Lavalin usaldatud üldist majandushuvi pakkuvate ülesannete määratlus on hõlmatud tehnilises kirjelduses ja tehnilistes tingimustes ([53]). Nad kinnitavad, et lennujaama arendamine on nende ülesannete lahutamatu osa.

ii) Hüvitiste tase

(70) Prantsuse ametiasutused märgivad, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna kasumiaruanne võimaldab välistada mis tahes ülemäärase hüvitamise.

(71) Lisaks eraldi raamatupidamisarvestuse sisseseadmisele ettevõtja SNC-Lavalin tütarettevõtja loomise teel ([54]), on ülemäärase hüvitamise puudumine tagatud SMACi võetavate kontrollimeetmetega ([55]), mille eesmärk on vältida üldist majandushuvi pakkuvate ülesannetega seotud kulude ülemäärast hüvitamist.

(72) Lisaks sellele leiavad Prantsuse ametiasutused, et hüvitise maksmine ettevõtjale SNC-Lavalin on põhjendatud. Ühelt poolt pidi alltöövõtja põhistsenaariumis (käitamine ärilendudeta) ja ennetavas stsenaariumis (käitamine ärilendudega) määrama kindlaks oma tegevuse tasakaalustamiseks vajaliku SMACilt saadava maksimaalse tagatise suuruse. Võttes arvesse, et valituks osutus ennetav stsenaarium (käitamine koos ärilendudega), rõhutavad Prantsuse ametiasutused, et SNC-Lavalin pakkus kõige madalamat hinda. Teiselt poolt märgivad ametiasutused, et SMACi 2012. eelarveaastal kantud kulud ilma ärilendudeta olid 644 000 eurot, võrreldes 810 000 euroga 2010. aastal.

(73) Lõpuks märgivad Prantsuse ametiasutused, et kinnisvaramaksu tasumise kohustus lasus SMACil, kes omanikuna otsustas seda mitte sisse nõuda lennujaama käitajalt.

(74) Eelnevast tulenevalt leiavad Prantsuse ametiasutused, et Angoulême'i lennujaama käitajatele võimaldatud rahastamist võib käsitleda siseturuga kokkusobivana Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaselt ning ajavahemikul enne 30. jaanuari 2012 üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse kohaselt ja pärast kõnealust ajavahemikku üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse kohaselt.

5.1.2.2. Kokkusobivus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt

a) Taristuinvesteeringud

(75) Prantsuse ametiasutused leiavad, et juhul, kui komisjon käsitleb taristusse investeerimisele antud riiklikke toetusi riigiabina Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, tuleks see abi 2005. aasta suuniste kohaselt kuulutada siseturuga kokkusobivaks.

i) Selgelt määratletud üldise huvi eesmärk (1. kriteerium)

(76) Prantsuse ametiasutused leiavad, et Charente'i piirkonna majandus- ja turismivaldkonna areng vastab selgelt määratletud üldise huvi eesmärgile. Nad on seisukohal, et komisjoni otsustuspraktika ([56]) võimaldab riigiasutustel otsustada, et piirkondliku lennujaama areng vastab sellisele eesmärgile.

ii) Investeeringute vajalikkus ja proportsionaalsus seoses seatud eesmärgiga (2. kriteerium)

(77) Kõnealused investeeringud vastavad väidetavalt vajalikkuse ja proportsionaalsuse kriteeriumidele. Sellega seoses osutavad Prantsuse ametiasutused uuringule ([57]), mis põhjendab otsust luua kohalikke organeid, riiklikke asutusi ja turismi valdkonna spetsialiste ühendav struktuur, mis on tingitud soovist arendada eeskätt Angoulême'i lennujaama võrreldes muu taristuga ja milles hinnatakse selle eesmärgi saavutamiseks vajalikke minimaalseid investeeringuid.

([53]) Tehnilise kirjelduse ja tehniliste tingimuste artikli 8 kohaselt peab ettevõtja SNC-Lavalin tagama riiklike ülesannete täitmise, AFISe toimimise, lennujaama ohutut kasutamist tagavate ülesannete täitmise, lennujaama territooriumi ja võrgustike hoolduse ja regulaarsete ärilendude vastuvõtuvõime säilimise.

([54]) Tegemist on Angoulême Cognaci lennujaama käitava ettevõtjaga.

([55]) Prantsuse ametiasutused leiavad, et see kontroll on nähtud ette pakkumiskutse tehniliste tingimuste alusel.

([56]) Komisjoni 27. jaanuari 2007. aasta otsus N 491/06, Itaalia – Tortoli-Arbatax (ELT C 133, 15.6.2007, lk 3).

([57]) Kõnealuse uuringu tegi lennujaamateenuste kohalike majandusnõunike kogu (*Alliance de conseils pour l'économie locale des services aéroportuaires*). Uuringu tulemused esitati 14. juunil 2006.

iii) Piisavad kasutusvõimalused keskpikas perspektiivis (3. kriteerium)

(78) Prantsuse ametiasutused rõhutavad, et samas uuringus on prognoositud saavutada keskpikas perspektiivis lennuliikluse maht 100 000 reisijat aastas, mis vastab rahuldavale kasutusvõimalusele keskpikas perspektiivis. Prantsuse ametiasutuste väitel tuginevad need prognoosid eeldusele, et esimese Londoni-lennuliini lennusagedus suureneb ning et avatakse ka teine lennuliin.

iv) Ühetaoline ja mittediskrimineeriv juurdepääs taristule (4. kriteerium)

(79) Prantsuse ametiasutused rõhutavad, et taristule juurdepääs oli mittediskrimineeriv. Ainuke Angoulême'i lennujaama taristu kasutamispiirang oli seotud lennukite stardiala ning lennuterminali läbilaskevõimega. Innustusmeetmed olid avatud kõikide uusi lennuliine avada soovivate lennuettevõtjate jaoks, kuid tegelikkuses kasutas neid ainult Ryanair.

v) Kaubavahetust ei mõjutata määral, mis on vastuolus ühiste huvidega (5. kriteerium)

(80) Prantsuse ametiasutused kinnitavad, et ainuüksi asjaolust, et Angoulême'i lennujaam kuulub 2005. aasta lennundussuuniste kohaselt D-kategooriasse, piisab selle tõendamiseks, et konkurentsi ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

vi) Abi vajalikkus ja proportsionaalsus (6. kriteerium)

(81) Prantsuse ametiasutused leiavad, et investeeringute riiklik rahastamine 100 % ulatuses oli vajalik lennujaama potentsiaali säilitamiseks ja arendamiseks. Prantsuse ametiasutuste väitel õigustas nimelt see nõue investeeringute rahastamise jaotamist SMACi ja lennujaama käitaja vahel 22. jaanuari 2009. allhankelepingu alusel. Seda olukorda tuleb eristada olukorrast, mille tõttu SMAC maksis alates 2012. aastast igal aastal 179 400 euro suurust toetust pakkumiskutse alusel osutatava teenuse eest. Prantsuse ametiasutused täpsustavad, et see õiguslik raamistik ei näinud ette, et SMAC teeb asjakohased investeeringud, vaid seda, et SMAC tagab teenuseosutaja pakutud või SMACi otsustatud investeeringute teostamise korraldamise.

b) Lennujaama käitamise rahastamine

(82) Prantsuse ametiasutused märgivad esmalt, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda maksis lennujaamale ajavahemikul 1984–2001 avansse. Nad leiavad, et see ajavahemik peaks jääma komisjoni uurimise alt välja. Selle ajavahemiku möödumisel olid muud abisummad käsitletavad tegevusabina.

(83) Seejärel kinnitavad Prantsuse ametiasutused, et lisaks kohalike omavalitsuste poolsele investeeringute rahastamisele oli kahjumi katmine piiratud 2002. ja 2003. majandusaastal 350 000 euro suuruse summaga ([58]). Nad lisavad, et majandusaastate 2004–2006 puhul ei hõlmanud lennujaama nõukogu otsused vastavat kokkuvõtet. Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda lisas vajaliku summa täidetava eelarve tasakaalustamiseks.

(84) Prantsuse ametiasutused leiavad, et kõnealused tegevustoetused ei mõjutanud konkurentsi käesoleva otsuse põhjendustes 56–61 toodud põhjustel. Sellest tulenevalt leiavad Prantsuse ametiasutused, et konkurentsi mõjutamise kriteerium ei ole täidetud ning et Angoulême'i lennujaama kasuks tehtava riikliku rahastamise näol ei ole tegemist abiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(85) Prantsuse ametiasutused rõhutavad samuti, et isegi kui eeldada, et kõnealuse rahastamise näol oli tegemist abiga, tuleks see kuulutada siseturuga kokkusobivaks ning vabastada teatamise kohustusest. Prantsuse ametiasutused tuginevad seejuures 2005. aasta suunistele ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2005. aasta otsusele.

5.2. **Suhted Ryanairiga**

5.2.1. *Abi olemasolu*

(86) Prantsuse ametiasutused leiavad kõigepealt, et lennujaamateenuste lepingut ja turundusteenuste lepingut tuleks hinnata koos. Seejärel leiavad nad käesoleva otsuse põhjenduses 55 toodud põhjustel, et SMACi esitatud põhjendused ei ole kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõttega. Prantsuse ametiasutuste väitel oli asjaolu, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda otsustas SMACilt saadud volituste alusel alustada lennuliini London Stansted-Angoulême avamise läbirääkimisi Ryanairiga, tingitud sellest, et pakkumiskutsele rahvusvaheliste lennuliinide avamiseks ei laekunud pakkumisi.

([58]) See piirmäär määrati kindlaks 23. mai 2002. aasta partnerluslepingus.

(87) Nad rõhutavad samuti, et 2006. aastal alustatud ümberkorraldustööde ([59]) eesmärk ei olnud teatud konkreetse lennuettevõtja nõuete rahuldamine, vaid lennuettevõtjate teenindamise võimaldamine lennujaamas. Samas märgivad Prantsuse ametiasutused, et kuivõrd teised kõnealust lennujaama regulaarselt kasutavad lennuettevõtjad puudusid, olid peaaegu kõik investeeringud seotud Ryanairiga.

(88) Ryanairi turundussuhetega seotud kulude kohta märgivad Prantsuse ametiasutused, et lennujaama käitaja pidi kandma täiendavaid personalikulusid. Sellest tulenevalt tekib vahe prognoositud kulude ja tegelikult kantud kulude vahel.

Ohutus	Võrdlusalus 2007	Muutus 2008/2007		Muutus 2009/2007		Muutus 2010/2007
		Prognoos	Tegelik	Prognoos	Tegelik	Prognoos
–Töötajate arv	5	+6	+6	+6	+6	+6
Täistööajale taandatud töötajate arv	4,6	+ 1,46	+ 1,35	+3	+ 1,35	+3
Personalikulud (tuhandetes eurodes)	219,1	+ 137,4	+ 116,8	+ 109,3	+ 52,17	+ 133,1

Turvalisus	Võrdlusalus 2007	Muutus 2008/2007		Muutus 2009/2007		Muutus 2010/2007
		Prognoos	Tegelik	Prognoos	Tegelik	Prognoos
Töötajate arv	10	—	—	—	—	—
Täistööajale taandatud töötajate arv	0,7	+ 1,4	+ 1,6	+2	+ 1,6	+2
Personalikulud (tuhandetes eurodes)	42,5	+ 102,2	+ 86,2	+ 119,7	+ 115,6	+ 122,8

Abistamine ja vastuvõtt	Võrdlusalus 2007	Muutus 2008/2007		Muutus 2009/2007		Muutus 2010/2007
		Prognoos	Tegelik	Prognoos	Tegelik	Prognoos
Töötajate arv	1	—		—		—
Täistööajale taandatud töötajate arv	0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5
Personalikulud (tuhandetes eurodes)	11	+20	+14	+30	+20	+30

(89) See kehtib ka personalikulude hulka mittekuuluvate muude Ryanairi majandustegevusega seotud täiendavate kulude kohta:

Ohutus	Võrdlusalus 2007	Muutus 2008/2007		Muutus 2009/2007		Muutus 2010/2007
		Prognoos	Tegelik	Prognoos	Tegelik	Prognoos
Teenused (tuhandetes eurodes)	0	—	—	—	—	—

([59]) Lennuraja pikendamine 50 meetri võrra ja lennuterminali laiendamine, ümberehitamine ja varustamine, nii et see võimaldab vastu võtta 200 reisijaga lennukeid. Kõnealuste investeeringute suurus oli 977 000 eurot.

Ohutus	Võrdlusalus 2007	Muutus 2008/2007		Muutus 2009/2007		Muutus 2010/2007
		Prognoos	Tegelik	Prognoos	Tegelik	Prognoos
Muud	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+326
sh sõidukiliising (tuhandetes eurodes)	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5

Turvalisus	Võrdlusalus 2007	Muutus 2008/2007		Muutus 2009/2007		Muutus 2010/2007
		Prognoos	Tegelik	Prognoos	Tegelik	Prognoos
Teenused	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	+ 263,2
(tuhandetes eurodes)						
Muud (tuhandetes eurodes)	12,5	+ 16,8	+14	+ 14,8	- 4,5	+ 15,2

Abistamine ja vastuvõtt	Võrdlusalus 2007	Muutus 2008/2007		Muutus 2009/2007		Muutus 2010/2007
		Prognoos	Tegelik	Prognoos	Tegelik	Prognoos
Teenused	5	+140	+96	+180	+90	+180
(tuhandetes eurodes)						
Muud (tuhandetes eurodes)	5	+20	+10	+25	+12	+25

5.2.2. *Kokkusobivus siseturuga*

(90) Prantsuse ametiasutused on seisukohal, et 2005. aasta suuniste teatud kriteeriume ei ole järgitud.

(91) Kõigepealt kinnitavad Prantsuse ametiasutused, et Ryanair ei ole esitanud äriplaani. Sellest oleks nähtunud, et abi suuruse vähenemine, mis viis 2008. aasta lepingute sõlmimiseni, võimaldas lennuettevõtjal saada rahuldava suurusega ärikasumit.

(92) Äriplaani puudumise tõttu rõhutavad Prantsuse ametiasutused, et ei ole võimalik kontrollida, kas abi osakaalu kriteerium on täidetud. Samas leidsid Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda ning SMAC, tuginedes avaliku teenindamise kohustusega lennuliinide käivitamisel kättesaadavale teabele, et kõnealune kriteerium on täidetud.

(93) Prantsuse ametiasutused leiavad samuti, et 2008. ja 2009. aastal täheldatud reisijate arvu kasv […] (*) % võrra ilma samaaegse lennusageduse tõstmiseta oleks võinud jätkuda ka 2010. aastal.

(94) Lõpuks, nagu on märgitud käesoleva otsuse põhjendustes 56–60, leiavad Prantsuse ametiasutused, et võetud meetmed ei kahjustanud kaubandust määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

5.3. **Uued suunised**

(95) Prantsusmaa esitas uute suuniste tõlgendamise kohta vormilisi ja sisulisi kommentaare ning väljendas nõusolekut nende kohaldamiseks dokumentide suhtes, mis hõlmasid suuniste avaldamisele eelnenud meetmeid.

(*) Konfidentsiaalne informatsioon.

(96) Ta märgib, et uued suunised on tegevustoetuste osas endistest eeskirjadest paindlikumad. Nende tagasiulatuv kohaldamine kogu abi suhtes võimaldab Prantsusmaa väitel vältida liiga ranget suhtumist teatud lennujaamades esinenud olukordade suhtes.

6. HUVITATUD KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSED

6.1. Air France'i märkused

(97) Air France leiab, et Ryanairi ja tema tütarettevõtja AMSi kasuks võetud meetmed on Ryanairi kaubandustavasid arvestades iseloomulikud.

(98) Air France esitas komisjonile samuti märkusi uute suuniste kohaldamise kohta käesoleva juhtumi suhtes. Air France ei nõustu sellega, et uusi suuniseid kohaldatakse lennujaama käitajatele antava abi suhtes isegi juhul, kui kõnealust abi anti enne nende suuniste avaldamist.

(99) Ühelt poolt väidab Air France, et sel juhul on tegemist uute suuniste tagasiulatuva kohaldamisega, mis annaks eelise ebaõigelt käitunud ettevõtjatele, seadustades nende toimingud, mis ei olnud kooskõlas kõnealuste meetmete võtmise ajajärgul kohaldatud suunistega. Selline lähenemisviis karistaks ettevõtjaid, kelle tegevus oli kooskõlas varasemate suunistega ja kes hoidusid riiklike vahendite vastuvõtmisest.

(100) Teiselt poolt väidab Air France, et uute suuniste tagasiulatuv kohaldamine lennujaamadele antavate tegevustoetuste suhtes on vastuolus üldiste õiguspõhimõtete ja Euroopa kohtupraktikaga.

6.2. Ryanairi märkused

(101) Lennuettevõtja Ryanair (edaspidi „Ryanair") ei nõustu sellega, et lennujaamateenuste lepingu näol, mille ta sõlmis Angoulême'i lennujaamaga, võib olla tegemist riigiabiga.

(102) Ta väidab, et tema otsus avada lennuliin London Stansted-Angoulême vastas soovile rajada odava hinnaga lennundussõlm, mille tegutsemiskeskkond vastab Angoulême'i lennujaama omadustele. Lisaks sellele märgib lennuettevõtja, et Angoulême'i lennujaama eripärad võimaldasid pakkuda konkurentsivõimelise tasemega lennujaamatasusid. Vaatamata kõhklusele lennuliini avamisel ([60]) ja seoses võetud riskiga, leiab Ryanair, et lennujaama puhul võis teistel lennuliinidel saavutatud edu alusel eeldada sõlmitud lepingust kasumi saamist.

(103) Lisaks sellele märgib Ryanair, et otsus sulgeda lennuliin London Stansted-Angoulême oli tingitud majanduslikest põhjustest. Lennuettevõtja väitel vähenes kasum 2009. aastal võrreldes 2008. aastaga […] % võrra ([61]). Ta rõhutab, et pidas läbirääkimisi heauskselt, kohaldades lennujaamateenuste lepingu artikli 9 sätteid, soovides sõlmida Angoulême'i lennujaamaga majanduslikult elujõulise lepingu. Ta kinnitab, et nõudis 2009. aastal lennujaamatasude alandamist. Kui 3. veebruaril 2010. aastal teatas SMAC sellest keeldumisest, väidab Ryanair, et ta tegi ettepaneku hoida lennuliin töös ainult juuli- ja augustikuus, kuid sellele ettepanekule järgnes lepingu katkemine seoses SMACi poolse täieliku keeldumisega.

6.2.1. *Riigi ressursid ja riigiga seostatavus*

6.2.1.1. Riigi ressursside kasutamine

(104) Ryanair rõhutab, et tasud ei moodusta kaubandus-tööstuskoja kõiki ressursse. Ta leiab, et tsiviillennundusseadustiku artikliga R. 224–6 pannakse lennujaamadele, kelle käitamise eest vastutavad kaubandus-tööstuskojad, kohustus rahastada kantud kulusid lennujaama käitamisest saadud tulude abil. Ryanair on seisukohal, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda oli lennujaama peamine rahastaja. Seevastu SMACil ei olnud lennujaama käitamise osas mingit kogemust ([62]).

([60]) Ryanair täpsustab, et mitte ükski teine regulaarseid kommertslende pakkuv lennuettevõtja ei olnud Angoulême'is kasutanud selliseid lennukeid, nagu tema, ning et puudus mis tahes võrdlusalus, mille põhjal hinnata lennuliini kasumlikkust.

([61]) Ryanair on seisukohal, et kõnealune kasumi vähenemine oli tingitud reisijatasu tõstmisest Ühendkuningriigis, kütuse kallinemisest ja üldisest majanduskriisist.

([62]) Ryanair rõhutab, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda juhtis läbirääkimisi.

6.2.1.2. Meetmete riigile omistatavus

(105) Ryanair leiab, et ainuüksi asjaolu, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda on riigi kontrolli all ning et tema ressursid pärinevad tasudest, ei ole piisav selleks, et otsustada, et riigile omistatavuse kriteerium on täidetud.

(106) Ta kinnitab, et ainuüksi orgaaniline kriteerium, milleks on teatud asutuse avalik laad, ei võimalda määrata kindlaks, kas teatud meede on riigile omistatav ([63]). Seetõttu tuleks antud juhul eristada kaubandus-tööstuskodasid ja teisi riiklikke asutusi ([64]). Sellega seoses rõhutab Ryanair, et 2005. aasta juunis kehtinud äriseadustiku artiklis L. 711–1 on kaubandus-tööstuskojad määratletud kui avalik-õiguslikud majandusüksused ning parlamendi esitatud aruandes on neid nimetatud „kahetise iseloomuga asutusteks", ning toob välja ka kahtlused nende käsitlemisel ([65]). Ryanair märgib samuti, et riik ei sekku kõnealuste asutuste otsustusmehhanismi ning riigi roll piirdub vaid järelevalve teostamisega ([66]).

6.2.2. *Valikuline eelis*

6.2.2.1. Ryanairi ja AMSi saadud majanduseelise ühine hindamine

(107) Ryanair leiab, et ettevõtjaid Ryanair ja AMS ei tuleks käsitleda ühtedest ja samadest meetmetest kasusaajatena.

(108) Ühelt poolt on turundusteenuste lepingust kasusaaja lennujaam ja selle eesmärk ei ole suurendada Ryanairi käitatava lennuliini täituvust või kasumlikkust. Teiselt poolt ei võimalda ei ettevõtja AMS osanike struktuur ega tema eesmärk vaidlustada seda, et kõnealustel lepingutel on erinevad eesmärgid. Ryanair rõhutab täiendavalt, et kõnealused kaks lepingut on allkirjastanud erinevad isikud ([67]), vaatamata nende haldamise sarnasusele, mille komisjon rõhutas.

(109) Ryanair täpsustab samuti, et turundusteenuste lepingu sõlmimine ei ole lennuliini käivitamise eeltingimus. Samas on selline praktika piirkondlike lennujaamade puhul sagedamini kasutusel ([68]).

6.2.2.2. Lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu ühine hindamine

(110) Ryanair ei nõustu lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu ühise hindamisega. Ta rõhutab, et turundusteenuste lepingud on seotud Ryanairi tütarettevõtja AMSiga. Nende lepingutega seotud läbirääkimised ja lepingute sõlmimine toimub eraldi Ryanairi ja lennujaama vahel sõlmitavatest lepingutest.

(111) Ryanair märgib samas, et ta viib ise ellu reklaamimeetmeid oma lendude sihtkohtade jaoks. Ta märgib samuti, et on viinud läbi reklaamimeetmeid oma veebisaidil kolmandate isikute jaoks, ilma et AMS oleks sellesse kaasatud. Lõpuks leiab Ryanair, et komisjon on tunnistanud Bratislava lennujaamaga seotud otsuses ([69]), et Ryanairi veebilehel elluviidud reklaamimeetmetega on seotud teatud väärtus.

6.2.2.3. Turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõte

a) Äriplaan

(112) Ryanair kinnitab, et investeerimisotsustele ei eelne alati äriplaani koostamine. Asjaolu, et tema, teised ettevõtjad või teatud konkurentsi valdkonna ametiasutused ([70]) ei pea äriplaani koostamist alati vajalikuks, näitab ettevõtja kinnitusel seda, et äriplaani ei saa pidada selliseks asjaoluks, mis iseloomustab turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja käitumist.

([63]) Ryanair osutab Euroopa Kohtu 16. mai 2002. aasta otsusele C-482/99: Prantsusmaa vs. komisjon (EKL lk I-4397).
([64]) Ryanair kasutab võrdlusalusena riiginõukogu 16. juunil 1992 vastuvõetud arvamust nr 351 654.
([65]) Aruanne nr 2388 konsulaarvõrgustike seaduse eelnõu kohta, mille majanduskomisjoni nimel esitas Catherine Vautrin.
([66]) Ryanair kinnitab, et kõnealuse järelevalveõiguse rakendamine ei eelda, et riik võtab seisukoha kõnealuste lepingute kohta.
([67]) Lennujaamateenuste lepingu allkirjastas Ryanairi asepresident Michel Cawley ja turundusteenuste lepingu allkirjastas AMSi direktor Eddie Wilson.
([68]) Ryanair toob välja lennujaama vajaduse oma kaubamärgi kujundamiseks ja lennujaama saabuvate reisijate osakaalu suurendamiseks kõikide lennujaama kasutavate reisijate hulgas.
([69]) Komisjoni 27. jaanuari 2010. aasta otsus 2011/60/EL riigiabi C 12/08 (ex NN 74/07) kohta – Slovakkia – Bratislava lennujaama ja Ryanairi vaheline leping (ELT L 27, 1.2.2011, lk 24).
([70]) Ryanair osutab Ühendkuningriigi kohtu (*Competition appeal tribunal*) seisukohale 21. mai 2010. aasta otsuses kohtuasjas 1145/4/8/09: Stagecoach group PLC *vs.* Competition commission, punkt 75.

b) Märkused turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõtte kohaldamise kohta

(113) Ryanair leiab, et komisjon ei saa turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet kohaldada valikuliselt. Osutades Üldkohtu seisukohale, rõhutab ta ([71]), et komisjon peab vaatlema kaubandustehingut tervikuna ja võtma arvesse kõiki asjakohaseid tegureid ning nende tausta ([72]).

(114) Lisaks sellele leiab Ryanair, et komisjon peab võrdlema Ryanairi ja riigi omandis olevate lennujaamade vahel sõlmitud lepinguid osaliselt või täielikult erainvestoritele kuuluvate lennujaamadega sõlmitud lepingutega. Ryanair osutab selle analüüsi jaoks tehtud uuringule ([73]). Euroopa Kohtu kohtupraktikat ([74]) meenutades kinnitab ta, et komisjon võib lähtuda kuludel põhinevast lähenemisviisist üksnes eeldusel, et viited erainvestoritele puuduvad.

(115) Ryanair peab ekslikuks komisjoni rakendatud metoodikat, mille kohaselt võrdlusaluseks saab võtta vaid uurimisaluse lennujaamaga samas teeninduspiirkonnas paiknevaid lennujaamu ([75]).

(116) Ryanair väidab, et võrdlusalustes lennujaamades võetavad turuhindu ei mõjuta ümbritsevatele lennujaamadele antav riigiabi. Seega on turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõtte kohaldamisel võimalik usaldusväärselt hinnata võrdlusaluseks võetavat turuväärtust.

(117) Selle põhjused on järgmised:

— turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõtte kohaldamisel on sageli teostatud võrdlusalust kasutavaid analüüse juhtumite puhul, mis ei ole seotud riigiabiga;

— ettevõtjate tehtud otsuste puhul on vastastikune mõju täheldatav vaid juhul, kui nende tooted on üksteist asendavad või täiendavad;

— samas teeninduspiirkonnas asuvad lennujaamad ei ole üksteisega tingimata konkurentsiolukorras ning esitatud aruandes võrdlusalusena toodud lennujaamad on sama teeninduspiirkonna riigi omandis olevate lennujaamadega piiratud konkurentsiolukorras. Vähem kui kolmandiku võrdlusaluseks võetud lennujaamadega samas teeninduspiirkonnas asuvate ärilistel alustel tegutsevate lennujaamade omanikuks on täiel määral riik ja mitte ühegi võrdlusaluseks võetud lennujaamadega samas teeninduspiirkonnas asuva lennujaama suhtes ei ole algatatud riigiabimenetlust (aprill 2013);

— isegi juhul kui võrdlusaluseks võetud lennujaamad on konkurentsiolukorras samas teeninduspiirkonnas asuvate riigi omandis olevate lennujaamadega, võib väita, et nende tegevus on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõttega (näiteks juhul, kui erasektoril on lennujaamas oluline osalus või kui lennujaama haldab eraettevõtja);

— turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile vastavad lennujaamad ei kehtesta hindu, mis on piirkulust madalamad.

(118) Ryanair kinnitab, et turumajanduse tingimustes tegutseva eraettevõtja põhimõtte kohaldamisel tuleb arvesse võtta piirkondlike lennujaamade madalat majanduslikku väärtust enne nende tegevuse kiiret arengut. Võttes arvesse selliste lennujaamade sulgemise või töös hoidmisega seotud kulusid, väidab Ryanair, tuginedes Üldkohtu kohtupraktikale ([76]), et kõiki odavamaid alternatiivseid lahendusi tuleb käsitleda turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori kriteeriumile vastavatena.

(119) Sellest tulenevalt leiab Ryanair, et komisjoni poolt arvessevõetud kulud ei pea olema keskmised kulud, vaid piirkulud. Angoulême'i lennujaamal on majanduslikult põhjendatud huvi rakendada piirkuludele vastavaid hindu või müüa teenust isegi alla piirkulu.

([71]) Üldkohtu 17. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas T-196/04 (EKL lk II-3643).
([72]) Ryanair toob sellega seoses välja lennundusega mitteseotud tulud ja võrgustikuvälised tulud.
([73]) Konsultatsioonifirma Oxera läbiviidud uuringu 25. juunil 2012. aastal avaldatud tulemused.
([74]) Ryanair tugineb Euroopa Kohtu 3. juuli 2003. aasta otsusele liidetud kohtuasjades Chronopost SA, C-83/01P, C-93/01P ja C-94/01P (EKL I-6993). Ryanair tuletab meelde ka Euroopa Liidu raamistikku riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena (2011).
([75]) Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele vastavuse kontrollimiseks tehtud võrdlusanalüüsi käigus kindlaksmääratud ja võrdlusaluseks võetav turuväärtus. Ryanairiga seotud riigiabi juhtumid, Oxera koostatud märkus Ryanairile, 9. aprill 2013.
([76]) Üldkohtu 17. oktoobri 2002. aasta otsus kohtuasjas T-98/00: Linde *vs.* komisjon (EKL II-3961) punktid 43 kuni 54.

(120) Esiteks, mida tugevam on konkurents, millega lennujaam kokku puutub, seda enam soovib ta vähendada kohaldatavaid hindu piirkulu tasemeni.

(121) Ryanairi arvates peaks komisjon võtma arvesse ka iga lennujaama eripärasid ([77]). Seejuures leiab ta, et piirkondlike lennujaamade väga kõrge konkurentsitaseme tõttu võistlevad nad omavahel ka temaga sõlmitavate lepingute pärast. Seda tehes käituvad lennujaamad sarnaselt erainvestoritega.

(122) Lennujaama soov täiustada oma kuvandit sunnib teda läbi viima reklaamikampaaniaid. Seda mõju tugevdab veelgi asjaolu, et piirkondlike lennujaamade turuvõim on madal ning neil on huvi meelitada ligi lennuettevõtjaid, kes on suutelised nende lennuliikluse mahtu suurendama.

(123) Ryanair kinnitab täiendavalt, et selliste lennujaamadega seotud äriplaan peaks hõlmama ainult osa püsi- ja taristukuludest, mida võib käsitleda pöördumatute kuludena. Äriplaani elluviimise aeg peaks olema vähemalt 15 aastat ja mitte tavapärane 5 aastat.

(124) Seda arvestades leiab Ryanair, et rakendatav lähenemisviis peaks põhinema „ühe kassa" põhimõttel. Tuginedes komisjoni seisukohale Bratislava lennujaama kohta tehtud otsuses ([78]), leiab Ryanair, et lennundusega mitteseotud tulud, mis moodustavad ligikaudu 50 % lennujaama kogutuludest, on väikese lennuliiklusega piirkondlike lennujaamade jaoks äärmiselt olulised. Kõnealune soov suurendada tulusid, et katta võimalikult palju püsikulusid, tingis ka Ryanairiga sõlmitud lepingutes ettenähtud trahvid, mida kohaldatakse juhul, kui lennuettevõtja ei täida oma kohustusi. Ryanairi tegevus suurendab lennujaama majanduslikku väärtust ning lennujaamal on võimalik saada täiendavat kasumit ka teiste lennuettevõtjate juurdemeelitamisega.

(125) Ryanairi väitel on piirkondlike lennujaamade huvi sõlmida leping temasarnaste lennuettevõtjatega veelgi suurem tänu lennuliini avamisega kaasnevatele võrgumõjudele ([79]). Ryanairi väitel suurendas Angoulême'i lennujaama huvi sõlmida temaga leping veelgi asjaolu, et ainuke alternatiivne variant oleks olnud avada avaliku teenindamise kohustusega lennuliinid, mida käitavad lennuettevõtjad, kes kasutavad piiratud suurusega lennukeid, nagu Twin Jet. Samas rõhutab Ryanair, et see teine variant oleks toonud lennujaamale kaasa täiendavaid kulusid, sest suuremate lennuettevõtjate kulud ühe reisija kohta on väiksemad.

(126) Ryanair leiab samuti, et komisjon peaks võtma arvesse tema tegevusest tingitud võrgu välismõju. Ryanairiga sõlmitud leping toimib magnetina teiste lennuettevõtjate jaoks, kes soovivad ära kasutada lennujaama paremat nähtavust ja parema kvaliteediga lennujaamataristut. Need võrgumõjud võimaldavad suurendada nii lennundusega seotud kui ka mitteseotud tulusid ([80]). Ryanair leiab, et komisjon kasutas sellist lähenemist Bratislava lennujaama suhtes ([81]). Seega on lennujaamadel huvi sõlmida leping lennuettevõtjaga, kes seob end teatud liiklusmahu alaste kohustustega.

(127) Ryanair täpsustab, et tema sõlmitavad lepingud ei ole eksklusiivsed. Samasuguseid tegevustingimusi on võimalik pakkuda mis tahes teisele lennuettevõtjale, kes pakub Ryanairiga samu teenuseid.

(128) Kulude-tulude analüüsi kohta märgib Ryanair, et mõistuspäraselt toimiv erainvestor lähtuks järgmistest põhimõtetest ([82]):

— hindamine toimub vahemike kaupa;

— varasema äriplaani olemasolu ei ole tingimata vajalik;

— kui lennujaama lennuliiklus ei ole küllastunud, loetakse ühel kassal põhinevat lähenemisviisi asjakohaseks;

— arvesse võetakse ainult tegutseva lennujaama majandustegevusega seotud tulusid;

([77]) Ryanair osutab joonealuses märkuses 69 osutatud komisjoni seisukohale 27. jaanuari 2010. aasta otsuses, põhjendus 111.

([78]) Vt joonealuses märkuses 69 märgitud otsus.

([79]) Ryanair leob nende mõjude hulka: 1) asjaolu, et piirkondlikus lennujaamas avatav lennuliin edastab tasuvuse väljavaadete kohta positiivse signaali teistele lennuettevõtjatele; antud konkreetsel juhul kinnitab Ryanair, et lennuettevõtja Cityline oli valmis sõlmima Angoulême'i lennujaamaga lepingut regulaarlennuliini avamiseks paar nädalat enne seda, kui Ryanair lõpetas oma lennuliini toimimise; 2) suure lennuettevõtja kohalolek võimaldab pakkuda laialdasemalt lennundusega mitteseotud teenuseid, mis omakorda aitavad suurendada reisijate hulka.

([80]) Lennundusega mitteseotud tulud suurenevad eeskätt seetõttu, et reisijad, kes ei istu lennujaamas ümber, veedavad siin rohkem aega. See omadus meelitab ligi lennujaamas tegutsevaid kaubandusettevõtjaid.

([81]) Vt joonealuses märkuses 69 nimetatud otsus.

([82]) Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele vastavuse kontrollimiseks tehtud kulude-tulude analüüsi aluseks olevad põhimõtted. Ryanairiga seotud riigiabi juhtumid, Oxera koostatud märkus Ryanairile, 9. aprill 2013.

— arvesse tuleb võtta lepingu täielikku kestust, sealhulgas võimalikke lepingu tähtaja pikendamisi;

— lepingute kasumlikkuse hindamisel tuleb kajastada ka tulevasi rahavoogusid.

(129) Ryanairi poolt lennujaamadega sõlmitud lepingute täiendavat kasumlikkust tuleb hinnata sisemise kasuminormi hinnangute alusel või nüüdispuhasväärtusel põhinevate näitajate alusel.

c) Turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõtte kohaldamine

(130) Üldises plaanis leiab Ryanair, et asjaolu, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda toimis oma põhikirja alusel tegeliku investorina ja riigist sõltumatult, tõendab juba iseenesest vastavust turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttele. Asjaolu, et lennujaama investeeringute rahastamist tagasid SMACi liikmed, on täiendavaks tõestuseks, et lennujaama omanikel on soov suurendada lennujaama väärtust.

(131) Ryanair rõhutab, et tema makstavate lennujaamatasude suuruse hindamisel tuleb võtta arvesse tema piiratud vajadusi. Lennuettevõtja märgib, et võrreldes teiste lennuettevõtjatega nõuab tema rakendatav majandusmudel vähem registreerimispunkte, varustust ja teenuseid, ta ei kasuta maapealseid teenuseid, on vähendanud lennukite lennujaamas viibimise aega ja maapealse abi osakaalu, samuti on ta suurendanud lennuki meeskonna tootlikkust, et vähendada vajadust lennujaama pakutavate teenuste järele.

(132) Ryanair leiab samuti, et turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte kohaldamisel võib teatud lennujaamu nende sarnaste joonte tõttu vaadelda Angoulême'i lennujaama asendajatena ([83]). Sellega seoses teeb Ryanair võrdleva uuringu […], […], […] ja […] lennujaama kohaldatavate tasude kohta ning leiab, et võrreldes Angoulême'i lennujaamadega on kõnealuste lennujaamade kohaldatavad tasud keskmiselt väiksemad kui Angoulême'i lennujaamas ([84]).

Tabel 11

Angoulême'i lennujaamaga võrreldavad lennujaamad

Lennujaamade omaduste võrdlus	Angoulême	[…]	[…]	[…]	[…]
Teenindatava linna elanike arv	45 000	168 000	157 000	31 400	121 000
Kaugus linnast (km)	14	12	45	46	11,5
Kõige suurem linn 150 km raadiuses (elanike arv)	Bordeaux (241 000)	[…] (441 000)	[…] (481 000)	[…] (76 000)	[…] (1 119 000)
Lähim suur lennujaam (reisijaid 2009)	Bordeaux (3,3 miljonit)	[…] (1,8 miljonit)	[…] (7,7 miljonit)	[…] (2,8 miljonit)	[…] (19 miljonit)

(133) Ryanair kinnitab ka, et Angoulême'i lennujaama tehtud valikud pärast seda, kui lennuettevõtja sulges lennuühenduse Londoni Stanstedi lennujaamaga, näitavad samuti, et lennujaam on seisukohal, et odavlennuettevõtja käitatavad regulaarsed ärilennud Ühendkuningriigiga on usaldusväärne lahendus. Ta osutab sellega seoses ettevõtjaga SNC-Lavalin sõlmitud lepingule, mille kohaselt rakendatakse agressiivset arengustsenaariumi.

(134) Ryanair väidab samuti, et reisijate teatud arvu tagamine, nagu see oli tema võetud kohustuse puhul, vähendab lennujaama majandusriske. Selline tagatis võimaldab vastavalt põhjendada madalamat kasumlikkuse taset, kui seda nõuaks erainvestor, kelle puhul sellist tagatist ei kohaldata.

([83]) Kõnealused sarnasused tulenevad lennujaamade omadustest (nad asuvad vähem kui 150 km kaugusel suurtest linnadest ja konkureerivad teiste lennujaamadega) ning kõnealuseid lennujaamu ümbritsevate piirkondade sissetulekute tasemest.

([84]) Lennujaamatasud on vaadeldaval perioodil Angoulême'i lennujaama tasudest keskmiselt […] % võrra suuremad ühe lennukorra kohta ja […] % võrra suuremad ühe reisija kohta. Samas märgib Oxera, et Ryanair ei pidanud 2009. aastal lennujaamatasu maksma.

(135) Ryanair märgib samuti, et nn ühel kassal põhinev lähenemine ([85]) võimaldab selgitada, et lennujaam püüab maksimeerida oma tulusid, vähendades lennujaamatasusid. Eelnevat silmas pidades ei nõustu Ryanair hinnanguga, mille kohaselt negatiivset hinda ei saa käsitada turuhinnana. Ta leiab, et lennujaamatasude negatiivne väärtus võib olla kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega, kui lennundusega mitteseotud tulude tase on piisavalt kõrge. Antud konkreetsel juhul leiab Ryanair, et erainvestor võis mõistuspäraselt eeldada, et lennundusega mitteseotud tulud, mis puudusid, suurenevad märkimisväärselt tänu lennuettevõtja tegevusest tingitud liiklusmahu suurenemisele ([86]).

(136) Ta rõhutab, et selline lähenemisviis on õigustatud, kui võtta arvesse Angoulême'i lennujaama eriolukorda. Ta leiab, et turumajanduse tingimustes tegutsev investor peaks taristukulusid ja käitamise püsikulusid vaatlema pöördumatute kuludena. See kehtib eriti käesoleval juhul, kuna Angoulême'i lennujaam võib kannatada konkurentsi tõttu kiirrongiliiklusega ([87]). Lisaks sellele väidab Ryanair, et kui teise variandina tuleks vaadelda lennujaama sulgemist, ei oleks puhasvara turuväärtus, millest on lahutatud sulgemisega seotud kulud, eriti suur. Ryanairi arvates tuleks pöördumatud kulud jätta seega arvesse võtmata.

(137) Lisaks sellele, võttes arvesse, et ta kohustub tagama liikluse minimaalse taseme ja selle kohustuse mittetäitmise korral kohaldatakse trahvi, leiab Ryanair, et iga kaubanduslik pakkumine kujutab endast selliste omadustega lennujaama, nagu Angoulême'i lennujaam, olukorra paranemist. Ainuke tingimus on, et lennujaama piirtulud peavad olema suuremad kui piirkulud; see asjaolu eristab Angoulême'i lennujaama olukorda sellest olukorrast, mida Euroopa Kohus käsitles *Chronoposti* kohtuasjas ([88]). Seetõttu väidab Ryanair seoses antud juhtumiga, et turumajanduse tingimustes tegutsev erainvestor ei eeldaks tingimata tagasisaadavat kasumit olemasoleva taristu pealt. Ryanairi väitel ei nõuaks selline investor samuti seda, et lepinguosaline lennuettevõtja osaleks lepingu sõlmimisele eelnevate tegevuskulude katmises.

(138) Ja lõpuks leiab Ryanair, et Angoulême'i lennujaama otsused ei olnud konkreetselt temale suunatud.

(139) Esmalt puudutab see otsuseid, mille eesmärk oli Angoulême'i lennujaama kohandamine. Kõnealused investeeringud tehti valdavalt enne Ryanairi lennujaamas tegutsemise algust. Samuti rõhutab ta, et mitmel juhul sõlmiti või pikendati personali töölepinguid pärast tema tegevuse lõppemist lennujaamas. Need otsused vastasid seega laiemale eesmärgile, mille kohaselt Angoulême'i lennujaam soovis saavutada teatud positsiooni odavlennuettevõtjate turul ([89]). Seda tõendavad otsused, mis SMAC tegi pärast Ryanairi lahkumist, sealhulgas ettevõtja SNC-Lavalin valitud arengustsenaarium.

(140) Ryanair rõhutab, et lennujaamateenuste lepingu artiklis 3 on sätestatud, et talle pakutud käitamise tingimusi võib samuti pakkuda mis tahes teisele lennuettevõtjale. Ta kinnitab, et Angoulême'i lennujaam avaldas kohaldatavad lennujaamatasude määrad.

d) Märkused AMSile tehtud maksete kohta

(141) Ryanair ei nõustu komisjoni esialgse hinnanguga, mille kohaselt AMSile tehtud maksete näol on tegemist lennujaama kuludega, väites, et selle lähenemise puhul ei võeta arvesse teenuste väärtust, mida AMS on lennujaamale osutanud. Lennuettevõtja leiab lisaks sellele, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumil põhineva analüüsi puhul tuleks eristada turundusteenuste ostmist turuhinnaga ja sellega seotud lennujaama ja lennuettevõtja vahelist lepingut.

(142) Oma väidete toetuseks esitab Ryanair analüüsi, milles on võrreldud AMSi hindu teiste reisidele pühendatud veebisaitide samaväärsete teenuste eest kehtestatud hindadega ([90]). Analüüsi tulemuste põhjal leitakse, et AMSi kehtestatud hinnad on võrdlusaluseks võetud veebilehtede kehtestatud hindadest keskmiselt madalamad või asuvad keskmises hinnavahemikus.

(143) Ryanairi väitel näitab see, et AMSi hinnad vastavad turuhindadele ning et riigi omandis oleva lennujaama otsus osta AMSi teenuseid vastab turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile. Lisaks sellele toob Ryanair välja näiteid lennujaamale AMSiga sõlmitud lepingu alusel osutatud teenuste kohta, et näidata nende väärtust lennujaama jaoks.

([85]) Vt käesoleva otsuse punkt 124.

([86]) Ryanair pakub võimalust, et kõnealune investor võtab võrdlusaluseks näiteks La Rochelle'i lennujaama, mida lennuettevõtja peab samalaadseks lennujaamaks.

([87]) Otsus Angoulême-Bordeaux lennuliini loomise kohta tehti 2006. aasta juulis, otsus Tours-Angoulême'i liini loomise kohta 2009. aasta juunis.

([88]) Euroopa Kohtu 3. juuli 2003. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-83/01P P, C-93/01 P ja C-94/01 P (EKL lk I-6993). Ryanair märgib samas, et kõnealust lähenemisviisi tuleks kohandada, kui fikseeritud kulude tase suureneb pärast tegevusmahu teatava taseme saavutamist märkimisväärselt. Sel juhul peab Ryanair, asjakohasemaks pikema perioodi nüüdispuhasväärtuse arvesse võtmist.

([89]) Ryanair leiab, et kõnealused investeeringud oleks tehtud ka ilma temata ulatuses, milles tehti investeeringuid taristusse vaatamata väga väikesele reisijate arvule lennujaamas.

([90]) Oxera, „*Are prices set by AMS in line with the market rate?*" (Kas AMSi kehtestatud hinnad on vastavuses turuhinnaga?), koostatud Ryanairi jaoks, 20. detsember 2013.

(144) Ryanair leiab, et kui komisjon jätkab vaatamata tema vastuseisule AMSiga sõlmitud lepingu ja Ryanairi lennujaamateenuste lepingu suhtes ühe ja sama turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamist, ei tohiks alahinnata teenuste väärtust, mida AMS osutas lennujaamadele.

(145) Lisaks sellele osutab Ryanair eri aruannetes toodud järeldustele, mille kohaselt tal on tugev üleeuroopaline kuvand, mis võimaldab luua olulist lisaväärtust oma reklaamiteenustele.

(146) Ryanair esitas samuti oma majandusliku nõustaja Oxera koostatud aruande, mis puudutas põhimõtteid, mida lennuettevõtja väitel tuleks kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kasumlikkuse kriteeriumi suhtes ja mis hõlmavad samaaegselt lennujaamade ja Ryanairi vahel sõlmitud lennuteenuste lepinguid ja samade lennujaamade ja AMSi vahel sõlmitud turundusteenuste lepinguid ([91]). Ryanair rõhutas, et kõnealune aruanne ei sea kahtluse alla tema seisukohta, mille kohaselt tuleks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldada AMSi lepingute ja lennuteenuste lepingute suhtes eraldi.

(147) Aruandes on märgitud, et AMSi toodetav tulu tuleks lülitada ühise kulude-tulude analüüsi raames vaadeldavate tulude hulka, samas kui AMSi kulud tuleks analüüsitavatest kuludest maha arvata. Selleks pakutakse aruandes rahavoogudel põhinev meetodit, mille kohaselt AMSi kulusid vaadeldakse täiendavate tegevuskuludena.

(148) Aruandes väidetakse, et turundustegevus toetab kaubamärgi loomist ja tugevdamist, mis omakorda võib arendada majandustegevust ja tuua täiendavat tulu mitte üksnes turunduslepingu kehtivuse ajal, vaid ka pärast seda. Sellise olukorraga on tegemist näiteks juhul, kui Ryanairiga sõlmitud lepingu tulemusel asuvad lennujaama kasutama ka teised lennuettevõtjad, kes omakorda meelitavad ligi kaubandusettevõtjaid ja suurendavad seeläbi lennujaama lennundusega mitteseotud tulusid. Ryanair leiab, et kui komisjon teostab ühise kulude-tulude analüüsi, tuleks neid tulusid arvesse võtta, vaadeldes AMSi kulusid täiendavate tegevuskuludena ning täiendavaid tulusid tuleks arvestada pärast AMSil maksete mahaarvamist.

(149) Ryanair leiab samuti, et pärast lepingu lõppemist tekkiva väärtuse arvesse võtmiseks võiks lõppväärtus sisalduda lennuteenuste lepingu lõppemise seisuga kindlaksmääratavas täiendavas kasumis. Lõppväärtust võib ettevaatliku eelduse alusel kohandada vastavalt Ryanairiga lepingu pikendamise tõenäosusele või kasutada eeldust, mille kohaselt samaväärseid tingimusi pakutakse teistele lennuettevõtjatele. Ryanair leiab, et sel viisil oleks võimalik kindlaks määrata samaaegselt AMSiga sõlmitud lepingust ja lennuteenuste lepingust saadava kasumi alampiir, võttes seejuures arvesse pärast lennuteenuste lepingu lõppemist saadava täiendava kasumi ebakindlat iseloomu.

(150) Selle lähenemisviisi toetuseks on eespool nimetatud aruandes toodud kokkuvõte uuringute tulemusest, mis käsitlevad reklaami mõju kaubamärgi väärtusele. Kõnealustes uuringutes on tunnistatud, et reklaam võib kaubamärgi tugevust suurendada ja muuta kliendid ettevõtte suhtes lojaalsemaks aruandes esitatud reklaami mõju kaubamärgi väärtusele käsitlevate uuringute tulemuste kokkuvõte. Kõnealustes uuringutes on tunnistatud, et reklaam võib kaubamärgi tugevust suurendada ja muuta kliendid ettevõttele ustavamaks. Aruande kohaselt suurendab reklaami avaldamine veebisaidil ryanair.com lennujaama puhul märkimisväärselt kaubamärgi nähtavust. Aruandes on lisatud, et väiksemad piirkondlikud lennujaamad, kes soovivad oma lennuliikluse mahtu suurendada, võivad oma kaubamärgi tugevust suurendada, sõlmides AMSiga reklaamilepinguid.

(151) Aruandes on näidatud, et rahavoogudel põhinevat lähenemisviisi tuleks eelistada kapitaliseerimismeetodile, mille puhul AMSiga seotud kulutusi vaadeldaks mittemateriaalse varaga (st lennujaama kaubamärgiga) seotud kapitalikuludena. Reklaamikulud oleks võetud arvesse mittemateriaalse varana ning seejärel amortiseeritud kõnealuse vara kasulikkusea jooksul, nähes ette nende jääkväärtuse lennujaamateenuste lepingu lõppemisel. Selle lähenemise puhul ei võeta samas arvesse lennujaama poolt Ryanairiga lennuteenuste lepingu sõlmimisega saadavat täiendavat tulu, samuti on keeruline hinnata kaubamärgiga seotud kulutuste mittemateriaalset väärtust ja selle väärtuse ajalist kestust.

6.3. **AMSi märkused**

(152) AMS ei nõustu sellega, et turundusteenuste lepingu näol, mille ta on sõlminud Angoulême'i lennujaamaga, võib olla tegemist riigiabiga. Kõnealune leping ei ole tema väitel andnud talle mingit valikulist eelist.

6.3.1. *Ryanairi ja AMSi saadud majanduseelise ühine hindamine*

(153) AMS rõhutab, et ta täidab tegelikku sotsiaalset ülesannet, milleks on turundusteenuste osutamine internetis. Ta kinnitab, et suurem osa tema tegevusest on seotud Ryanairi veebisaidi reklaamiruumi väärtuse suurendamisega.

([91]) Oxera, „*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?*" (Kuidas käsitleda AMSi lepinguid, kui kulude-tulude analüüs on osa turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja testist?), koostatud Ryanairi jaoks, 17. jaanuar 2014.

(154) Lisaks sellele märgib ta, et Ryanair teeb muude reklaamiruumide turustamiseks koostööd ka teiste vahendusettevõtetega.

(155) Sellest ilmneb, et ei ole alust arvata, et AMSi ja Ryanairi saadud võimalikku majanduseelist tuleks hinnata koos.

6.3.2. *Lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu ühine hindamine*

(156) AMS leiab, et Ryanairi teenuseid kasutavate reisijate arvu suurenemine ei ole ainuke eelis, mille Angoulême'i lennujaam sai seoses turundusteenuste lepingu sõlmimisega. AMS märgib ühelt poolt, et lennujaama ja AMSi vahel sõlmitud lepingu näol on tegemist omaette lepinguga, mis ei ole seotud Ryanairiga sõlmitud lepinguga. Teiselt poolt rõhutab ta, et Ryanair reklaamib oma teenuseid omaenda vahenditest. Seega ei osalenud Angoulême'i lennujaam AMSiga turundusteenuste lepingut sõlmides Ryanairi teenuste reklaamimises.

(157) Selle näiteks toob AMS asjaolu, et Ryanairi lendude Täituvus oli jätkuvalt keskmiselt […] %, sõltumata AMSiga turundusteenuste lepingu sõlmimisest. Lisaks sellele märgib AMS, et Ryanairi saadavad tulud on kõikide reisijate pealt sama suured, sõltumata sellest, kas tegemist on teatud lennujaamast saabuvate või sinna suunduvate reisijatega.

(158) Üldkokkuvõttes märgib AMS, et reklaamikampaaniad toovad kasu ka reklaamiruumi pakkujatele endile ([92]). Antud juhul ilmneb see välismõju Ryanairi veebisaidi järjest suuremas populaarsuses ning ei sõltu asjaolust, kas reklaamimeetme elluviija on avalik-õiguslik isik või eraisik. Erainvestor ei loobuks investeeringu tegemisest põhjusel, et sellest saavad kasu ka kolmandad isikud, AMS leiab seetõttu, et Angoulême'i lennujaam ei peaks arvesse võtma asjaolu, et ka Ryanair saab kasu tema reklaami valdkonda tehtud investeeringust.

(159) AMS leiab, et Ryanair on olnud teerajaja rollis ning enamik lennuettevõtjaid tegeleb juba oma veebisaitide turustamisega. Samas leiab ta, et Ryanairi veebisaidil on eriti kõrge väärtus ([93]). Seetõttu ei ole see veebisait teiste lennuettevõtjate veebilehtedega võrreldav.

6.3.3. *Turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori kriteerium*

6.3.3.1. Valikulise eelise olemasolu AMSi puhul

(160) AMS on seisukohal, et ei ole saanud mingit majanduseelist Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Ta kinnitab, et tema teenused on suunatud nii eraõiguslikele kui ka avalik-õiguslikele isikutele. Seega oleks ta võinud samast meetmest kasu saada ka eraõigusliku isiku puhul. Ta lisab, et ta ei nõua, et lennuettevõtjad ostaksid tema turundusteenuseid ([94]) ning tema turustatav reklaamikoht on ainulaadne ja suure nõudlusega ressurss.

6.3.3.2. AMS teenused ja nende ostjate vajadused

(161) AMS leiab, et reklaamimeetmed vastavad piirkondlike lennujaamade vajadustele. Nende eesmärk on suurendada lennujaamade pakutavate teenuste nähtavust. Ta lisab, et suured sõlmlennujaamad peavad samuti vajalikuks reklaamikampaaniate läbiviimist. Sellest tulenev kuvandi tugevnemine toob kõnealustele lennujaamadele kasu ([95]). Sellega seoses kinnitab AMS, et vastavate kulutuste näol on tegemist strateegilise investeeringuga, nagu seda teevad näiteks ettevõtjad Coca-Cola, McDonald's või Nike.

(162) Seda investeeringut tuleb pidada veelgi olulisemaks, arvestades, et lennujaamade teenitavast tulust ligi poole moodustavad lennundusega mitteseotud tulud. Antud konkreetsel juhul oli Angoulême'i lennujaama huvi suurendada rahvusvaheliste reisijate osakaalu veelgi suurem, arvestades, et lennujaamal puudus regulaarne reisijaliiklus peaaegu täiesti. Vastupidi, AMS leiab, et Ryanairil endal ei olnud mingit huvi investeerida reklaami, kuna ettevõtja ei teeninud mingit täiendavat tulu lahkuvate või saabuvate reisijate pealt.

([92]) AMS toob näitena ajalehes avaldatud reklaamikampaania, mis kinnitab tema toetavat rolli sellise turundustegevuse puhul ja võimaldab tõsta hindu või müüa rohkem reklaamipinda, samuti toob ta näitena teatud limonaadi reklaamikampaania, mis suurendab turustaja müügimahtu.

([93]) AMSi tehtud hinnang tugineb äriühingu Zénobie Conseil 2011. aasta mais tehtud uuringule. Ta märgib seejuures, et Ryanairi veebisaidil on 4,5 miljardit külastust aastas, 80 % külastustest on otsepöördumised, tagasipöördumise tase on 17 %, ühe külastuse keskmine kestus on 9 minutit ja 36 sekundit ning sait on olulisel määral suunatud just potentsiaalsetele klientidele.

([94]) Ettevõtja AMS täpsustab, et on mitmeid lennujaamu, kes on otsustanud mitte avaldada reklaame Ryanairi veebisaidil.

([95]) Reisiliikluse mahu suurenemine tänu lennuettevõtjale, kelle saidil reklaami avaldati, või tänu teistele lennuettevõtjatele; lennundusega mitteseotud tulude suurenemine tänu kaubandusettevõtjate tegevusele.

(163) AMS kinnitab ühtlasi, et lennujaamade „kaubamärgi" reklaamimine on laialt levinud tava, seda eriti piirkondlike lennujaamade puhul. Ta osutab seejuures soovile suurendada lennujaama väärtust ja nähtavust, nii et reisijad eelistaksid valida selle lennujaama, ning asjaolule, et kõnealuseid investeeringuid tuleb pidada mõistlikuks nii riiklike kui ka eraettevõtjate jaoks, asjaolule, et samasuguseid investeeringuid teevad ka sõlmlennujaamad, asjaolule, et lennujaamad soovivad suurendada saabuvate reisijate hulka ning asjaolule, et piirkondlikud lennujaamad erinevad sõlmlennujaamadest selle poolest, et nad ei ole viimastega samaväärselt rahvusvaheliselt nähtavad. See strateegia ei sõltu reisijate valitud konkreetsest lennuettevõtjast, lennujaamad teevad oma turundusega seotud investeerimisvalikud sõltuvalt reklaami avaldamiskohtade suutlikkusest keskenduda nende võimalikele klientidele.

6.3.3.3. AMSi osutatavate teenuste hinnad

(164) AMS kinnitab, et tema Angoulême'i lennujaama suhtes kohaldatavad hinnad vastavad turuhindadele. Võrreldes neid hindu […] ja […] lennujaamadega sõlmitud lepingutes sätestatud hindadega, leiab ta, et puudub mis tahes diskrimineerimine lennujaamadest klientide ja lennujaamade hulka mittekuuluvate klientide vahel. Lisaks sellele leiab AMS, et Ryanairi veebisaidi ruumi väärtuse suurenemine ([96]) näitab samuti, et Angoulême'i lennujaamale osutatava teenuse hind vastab turuhinnale.

(165) AMS märgib, et komisjon on käesoleva otsuse põhjenduses 111 nimetatud otsuses Bratislava lennujaama kohta leidnud, et ei saa välistada, et üksnes lennujaama nime nimetamisel Ryanairi veebisaidil võib olla teatav väärtus, kui seda lennujaama nimetatakse võimaliku sihtpunktina.

(166) Lisaks sellele märgib AMS, et tema hinnakiri on objektiivne ning on kättesaadav tema veebisaidil ([97]). Angoulême'i lennujaama suhtes kohaldatud hinnad vastavad sellele raamistikule. Hinna suuruse määrab reklaami avaldamise veebilehekülje liik ([98]), valitud reklaamiteksti liik ([99]), külastajate arv päevas ja lennujaamast lahkuvate ja sinna suunduvate lendude arv.

(167) Lõpuks kinnitab AMS, et tema pakutavad teenused on tõhusamad, sest nad on paremini sihtmärgistatud kui traditsiooniliste reklaamivahendite, näiteks ajalehtede puhul. Seda tõhusust suurendab veelgi asjaolu, et tema Ryanairi veebisaidil avaldatavad reklaamid on püsivad, samas kui teised interneti veebisaidid kasutavad reklaamide vahetamist, ning asjaolu, et Angoulême'i lennujaamaga sõlmitud turundusteenuste lepingu hindade aluseks oli 2007. aasta hinnakiri, kuigi Ryanairi Ühendkuningriigi veebisaidi külastatavus on ajavahemikul 2008–2012 suurenenud 55 % võrra.

6.4. **Organisatsiooni Transport & Environment märkus**

(168) Selle valitsusvälise organisatsiooni märkused käesoleva menetluse käigus piirduvad uute lennundussuuniste eesmärgi ja komisjoni siiani lennundussektoris tehtud otsuste kahtluse alla seadmisega seoses nende keskkonnamõjudega.

7. **PRANTSUSMAA MÄRKUSED HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA**

(169) Prantsuse ametiasutused teatasid, et nad ei soovi esitada täiendavaid märkusi huvitatud isikute kommentaaride kohta.

8. **LENNUJAAMA ERI KÄITAJATE SUHTES KOHALDATUD ABIMEETMETE HINDAMINE**

8.1. **Abi olemasolu Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses**

(170) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.

([96]) Ettevõtja AMS osutab Mindshare Ireland 2004. aastal tehtud uuringule.
([97]) www.airportmarketingservices.com.
([98]) St kas tegemist on avalehega või sihtkohtadele osutava lehega.
([99]) Veebilink, reklaamriba, lõikudeks jaotatud tekst, reklaami maht.

(171) Et riiklikku meedet võiks käsitada riigiabina, peavad seega olema korraga täidetud järgmised tingimused: 1) meetmest kasusaaja(d) on ettevõtja(d) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, 2) kõnealust meedet rahastatakse riigi ressurssidest ja see on seostatav riigiga, 3) see meede annab selle saajale või saajatele valikulise majandusliku eelise ja 4) kõnealune meede kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ja võib kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust.

8.1.1. *Ettevõtja ja majandustegevuse mõiste*

(172) Selleks et määrata kindlaks, kas nimetatud toetuste näol on tegemist riigiabiga, tuleb kindlaks määrata, kas neist meetmetest kasusaajad on ettevõtjad Euroopa Liidu toimimise artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(173) Komisjon meenutab sellega seoses, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tähistab mõiste „ettevõtja" majandustegevusega tegelevat mis tahes üksust, sõltumata selle üksuse õiguslikust vormist ja rahastamisviisist ([100]). Lisaks sellele on majandustegevuse mõiste määratletud kui kaupade ja teenuste pakkumine teataval turul ([101]).

(174) Euroopa kohus on „Leipzig-Halle lennujaama" kohtuotsuses kinnitanud, et lennujaama ärilisel eesmärgil käitamise ja lennujaamataristu ehitamise näol on tegemist majandustegevusega ([102]). Kui lennujaama käitaja tegeleb majandustegevusega, siis on tema näol sõltumata tema õiguslikust seisundist või rahastamisviisist tegemist ettevõtjaga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ja tema suhtes kohaldatakse asutamislepingu riigiabi hõlmavaid eeskirju ([103]).

(175) Antud konkreetsel juhul märgib komisjon, et taristut, millesse tehtud investeeringuid –osaliselt lennuraja pikendamiseks ja lennuterminali ümberehitustöödeks – rahastati riiklike toetuste abil, kasutasid lennujaama eri käitajad ärilise tegevuse jaoks. Nimetatud käitajad pidid seega maksma tasu taristu kasutamise eest.

(176) Selle lennujaamataristu ning võimaliku tegevusabi rahastamine oli seega suunatud eeskätt lennujaama eri käitajate ärilistel alustel toimunud käitamisega seotud majandustegevuse rahastamiseks. Sellest tuleneb, et selle taristu käitajate näol on tegemist ettevõtjatega Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8.1.1.1. Lennujaama käitamisega seotud majandustegevusega tegelevad üksused

(177) Komisjon meenutab esmalt, et ajavahemikul 2002–2006 haldas ja seega käitas ärilistel alustel lennujaama üksnes kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond.

(178) Mis puudutab 2006. aastale järgnevaid ajavahemikke, siis meenutab komisjon, et riigiabi eeskirjade kohaldamisel on võimalik eeldada, et kaks erinevat õiguslikku üksust võivad koos tegeleda majandustegevusega, kui nad pakuvad reaalselt samaaegselt teatud kaupu või teenuseid teatavatel turgudel. Seevastu üksust, mis ei paku ise kaupu või teenuseid teatud turul, ei saa käsitada ettevõtjana üksnes seoses osaluse, isegi enamusosaluse omamisega, kui selle osalusega kaasneb üksnes tema osanikuks või liikmeks olemisega seotud õiguste rakendamine ([104]). Ajavahemiku 2007–2011 kohta on komisjon seisukohal, et SMAC ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond tegelesid koos Angoulême'i lennujaama ärilistel alustel käitamisega. Lennujaamateenuste osutamise äritulu määras kindlaks ja sai kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond, kes tegeles ka lennujaama igapäevategevuse haldamisega. Samal ajal kuulus SMACi pädevusse lennujaama ärilistel alustel esindamine kolmandate isikute ees. SMACi pädevusalasse kuulus samuti lennujaama ärilistel alustel tehtud investeeringute korraldamine ja rahastamine. SMAC osales otseselt

([100]) Euroopa Kohtu 18. juuni 1998. aasta otsus kohtuasjas C-35/96: komisjon vs. Itaalia (EKL lk I-3851), punkt 36; 23. aprilli 1991. aasta otsus kohtuasjas C-41/90: Höfner ja Elser (EKL lk I-1979), punkt 21; 16. novembri 1995. aasta otsus kohtuasjas C-244/94: Fédération Française des Sociétés d'Assurances *vs.* Põllumajandus- ja kalandusministeerium (EKL lk I-4013), punkt 14; ja 11. detsembri 1997. aasta otsus kohtuasjas C-55/96: Job Centre (EKL lk I-7119), punkt 21.

([101]) Euroopa Kohtu 16. juuni 1987. aasta otsus kohtuasjas C-118/85: komisjon vs. Itaalia (EKL lk 2599), punkt 7, 18. juuni 1998. aasta otsus kohtuasjas C-35/96: komisjon vs. Itaalia (EKL lk I-3851), punkt 36; ja 12. septembri 2000. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-180/98 kuni C-184/98: Pavlov e.a. (EKL lk I-6451), punkt 75.

([102]) Üldkohtu 24. märtsi 2011. aasta otsused kohtuasjades T-455/08: Flughafen Leipzig-Halle GmbH and Mitteldeutsche Flughafen A *vs.* komisjon; ja T-443/08: Freistaat Sachsen and Land Sachsen-Anhalt *vs.* komisjon (Leipzig-Halle kohtuasi) (EKL lk II-01311), mille Euroopa Kohus on kinnitanud 19. detsembri 2012. aasta otsusega kohtuasjas C-288/11P: Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle *vs.* komisjon (EKLis seni avaldamata), punktid 42 ja 43, vt ka Üldkohtu 12. detsembri 2000. aasta otsus kohtuasjas T-128/98: Aéroports de Paris *vs.* komisjon (EKL II-3929), mille Euroopa Kohus on kinnitanud 24. oktoobri 2002. aasta otsusega kohtuasjas C-82/01P: Aéroports de Paris *vs.* komisjon (EKL lk I-9297), ja Üldkohtu 17. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas T-196/04: Ryanair *vs.* komisjon (EKL II-3643), punkt 88.

([103]) Vt Euroopa Kohtu 17. juuli 1993. aasta otsuseid kohtuasjades C-159/91 ja C-160/91: Poucet vs. AGV ja Pistre vs. Cancave (EKL lk 637).

([104]) Euroopa Kohtu 10. jaanuari 2006. aasta otsus kohtuasjas C-222/04: Ministero dell'Economia e delle Finanze *vs.* Cassa di Risparmio di Firenze (EKL lk I-289), punktid 107–118 ja 125.

lennujaamateenuste osutamises, tegeledes eeskätt lennujaama ärilise haldamisega sellel perioodil, sõlmides näiteks 2008. aasta lepingud.

(179) Samamoodi leiab komisjon, et Angoulême'i lennujaama haldamise üleandmisega SNC-Lavalinile alates 1. jaanuarist 2012 ei kaasnenud SMACi kohustustest loobumist. 6. juuli 2011. aasta allhankelepingu sõlmimisega loodud lepingulise raamistiku kohaselt jäid teatud kohustused kõnealuseks ajavahemikuks SMACi vastutusele.

(180) Esmalt vastutab SMAC üksinda investeeringutega seotud otsuste eest. Ta katab vastavad kulutused ([105]), seda isegi juhul, kui need on lahutamatud lennujaama käitamisega seotud tegevusest ([106]). Teiseks kannab SMAC märkimisväärse osa lennujaama käitamisega seotud riskidest, kuivõrd ta tagab aastase ülemmäära ulatuses lennujaama raamatupidamisarvestuse tasakaalu ([107]). Ja lõpuks on SMAC väljendanud kavatsust rahastada otseselt lennuettevõtjatele antavat abi selleks, et viia ellu lennujaama kaubanduspoliitikat, mis on suunatud Angoulême'i lennujaama ja Suurbritannia vaheliste lennuliinide taastamisele.

(181) Seetõttu leiab komisjon, et SMACi tuleb ajavahemikul, mis algab 1. jaanuaril 2012, käsitada lennujaama kaaskäitajana.

(182) Sellest tulenevalt leiab komisjon, et Angoulême'i lennujaama käitamisega seotud majandustegevusega tegeles ärilistel alustel üksteise järel kolm ettevõtete rühma:

— kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond ajavahemikul 2002–2006;

— samaaegselt SMAC ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond ajavahemikul 2007–2011;

— samaaegselt SMAC ja SNC-Lavalin ajavahemikul alates 1. jaanuarist 2012.

8.1.1.2. Avaliku võimu teostamine

(183) Komisjon meenutab, et mitte kõikide lennujaama tegevusliikide puhul ei ole tingimata tegemist majandustegevusega. Üldjuhul ei ole majandustegevusega tegemist sellise tegevuse puhul, mis on seotud riigi pädevusse kuuluvate ülesannete täitmisega.

a) Prantsusmaa lennujaamade riiklike ülesannete rahastamissüsteem

(184) Ajavahemikul 2002–2012 on riiklikud asutused rahastanud mitmesuguseid meetmeid, mida Angoulême'i lennujaama eri käitajad on võtnud seoses lennuliikluse ohutuse, julgeolekuga ja keskkonnakaitsega. Selline rahastamine kuulub käesoleva ametliku uurimismenetluse alla.

(185) Prantsusmaa on sellise rahastamise puhul osutanud Prantsusmaa lennujaamade riiklike ülesannete üldisele rahastamissüsteemile, mis tuleneb siseriiklikest õigusaktidest ja mida järgnevalt tutvustatakse.

(186) Kõnealune süsteem põhineb maksutulul, lennujaamamaksul ja täiendaval mehhanismil. Allpool on toodud ajalooline ülevaade kõnealuse rahastamismehhanismi kohta ja selle rakendamise meetodid.

(187) 1998. aasta SCARA kohtuasjas ([108]) tehtud otsuses leidis riiginõukogu, et lennujaamade julgeoleku ja ohutuse tagamine on riigi vastutusalas olev kohustus ning seda ei saa seetõttu täita lennujaama kasutajatelt tasude kaudu saadavate vahendite abil. Selle otsuse tulemusena kehtestati 18. detsembri 1998. aasta seaduse nr 98-1171 (lennutranspordiga seotud teatud teenuste korralduse kohta) ja 30. detsembri 1998. aasta seaduse nr 98-1266 (1999. aasta rahandusseadus) ([109]) artikli 136 kohaselt alates 1. juulist 1999 kohaldatav lennujaamamaks. Tegemist on sihtotstarbelise maksuga, st sellest saadavat tulu võib kasutada vaid teatud kulude katmiseks, eeskätt hõlmavad need kulud selliste ülesannete täitmist lennujaamades, mida Prantsusmaa on määratlenud riigi ülesannetena. Eespool osutatud õigussätete alusel rakendatakse ka nende ülesannete täitmisel täiendavat rahastamismehhanismi. Allpool on esitatud lennujaamamaksu ja täiendava rahastamismehhanismi abil rahastatavate ülesannete liigid ning lennujaamamaksu ja täiendava rahastamismehhanismi kohaldamise kord.

([105]) Tehnilise kirjelduse ja tehniliste tingimuste artikkel 11.
([106]) Joonealuses märkuses 102 osutatud Leipzig-Halle kohtuotsuse punkt 107.
([107]) Tehnilise kirjelduse ja tehniliste tingimuste artikkel 15.
([108]) Riiginõukogu 20. mai 1998. aasta otsus „*Syndicat des Compagnies aériennes autonomes*" (Autonoomsete lennuettevõtjate ametiühing) (SCARA).
([109]) Hiljem kodifitseeritud üldise maksuseadustiku artiklisse 1609w.

(188) Rakenduseeskirjadega täpsustatud Prantsusmaa õigusaktides on täpselt määratletud, milliste ülesannete täitmist on võimalik lennujaamamaksu abil rahastada. Tegemist on lennukitega seotud päästetööde ja tuletõrjemeetmetega, loomade hukkumist vältivate meetmetega ([110]), registreeritud pagasi läbivaatamise, reisijate ja käsipagasi läbivaatamise, piiratud juurdepääsuga aladele juurdepääsu kontrollimise ([111]), keskkonnanõuetele vastavuse tagamise meetmete ([112]) ning biomeetriliste andmete tuvastamist hõlmavate automaatse piirikontrolli meetmetega. Viide biomeetrilist tuvastamist hõlmavatele automaatse piirikontrolli meetmetele lisati õigusakti 2008. aastal. Ülejäänud meetmete osas ei ole lennujaamamaksu abil rahastatavate üleannete ulatust muudetud ja see vastab SCARA otsuses kindlaksmääratud ulatusele. Lennujaamade käitajate kohustusi kõnealuste ülesannete täitmisel on täpsustatud mitmete riiklike ja Euroopa eeskirjadega. Nii on näiteks lennukitega seotud päästetööde ja tuletõrjemeetmete puhul eeskirjades täpselt kindlaks määratud rakendatavad inimressursid ja vahendid sõltuvalt lennujaamade eripärast.

(189) Teatud konkreetse lennujaama lennujaamamaksu maksavad seda lennujaama kasutavad lennuettevõtjad. Maksu suurus arvestatakse konkreetse lennuettevõtja reisijate arvu ning pardale laaditava kauba või posti kaalu alusel. Lennujaamamaksu tariif ühe reisija või tonni kauba või posti kohta määratakse kindlaks igal aastal iga konkreetse lennujaama kohta, sõltuvalt finantsvahendi abil rahastatavate ülesannete täitmisega seotud prognoositud kuludest.

(190) Lennujaama käitajad koostavad igal aastal kulude ja lennuliikluse kohta aastaaruande. Selles aruandes on näidatud eelmise aasta lennuliikluse maht, ohutuse ja julgeoleku tagamisega seotud ülesannete täitmise kulud ([113]) ning lennujaamamaksudest ja kõnealuste ülesannete täitmise rahastamise täiendava finantsmehhanismi kaudu saadud summad. Lisaks sellele hõlmab aruanne liiklusmahu ning ohutuse ja julgeoleku tagamisega seotud ülesannetega seotud kulude ja tulude prognoose jooksva aasta ja kahe järgneva aasta kohta. Haldusametiasutused, kellel on õigus korraldada koha peal kontrollreide, kontrollivad esitatud aruannete õigsust. Sellest lähtuvalt määratakse ministeeriumidevahelise korraldusega kindlaks lennujaamamaksu tariif.

(191) Kui lennujaamamaksu tariifi arvestus toimub kulude ja lennuliikluse mahtude prognoositud andmete alusel, on võimalik kohaldada tagantjärele rakendatavat kohandamismehhanismi, mis kehtestati tagamaks, et lennujaamamaksust saadav tulu, millele võivad lisanduda allpool kirjeldatud täiendava rahastamisvahendi abil saadud tulud, ei ületaks asjaomaste ülesannete täitmise tegelikke kulusid. Kõnealused kulud hõlmavad nimetatud ülesannete täitmise tegevuskulusid ja personalikulusid, nende ülesannete täitmisega seotud investeeringute amortisatsioonikulusid ning nende ülesannete täitmisega seotud üldkulude osa ([114]). Lennujaamade käitajad peavad pidama mitmeaastast arvestust lennujaamamaksudest ja täiendavast rahastamisvahendist saadavate tulude kohta ning asjaomaste ülesannete täitmisega seotud kulude kohta. Kui tuvastatakse positiivne saldo, kantakse see üle eelnevate aastate kumuleeritud saldosse, kusjuures võib tekkida positiivne või negatiivne kogusaldo. Seda saldot võetakse arvesse lennujaamamaksu tariifi kindlaksmääramisel järgmise aasta jaoks. Positiivne kogusaldo toob lennujaama käitajale kaasa täiendavad rahastamiskulud.

(192) Lennujaamamaksu abil rahastamise mehhanismile lisandus selle kehtestamisest alates täiendav rahastamisvahend. Erinevalt lennujaamamaksudest saadavast tulust ei ole julgeoleku ja ohutuse tagamisega seotud kulud proportsionaalsed lennuliikluse mahuga. Seetõttu ilmnes, et väikese lennumahuga lennujaamade puhul oleks julgeoleku ja ohutuse tagamise kulude tasakaalustamiseks tulnud kehtestada kõrgem lennujaamamaksu tariif, mida lennujaama kasutajatel oleks olnud keeruline tasuda. Selliste lennujaamade jaoks nähti ette võimalus kehtestada lennujaamamaksu määr madalamal tasemel, kui see oleks vajalik kulude katmiseks, ning kasutada lennujaamamaksust rahastamiseks kõlblike kulude katmiseks vajaduse korral lisaks täiendavat rahastamisvahendit.

(193) Üksteise järel kasutati selleks erinevaid täiendavaid rahastamisvahendeid. Esialgu kasutasid Prantsuse ametiasutused rahastamiseks lennujaamade ja lennutranspordi sekkumisfondi (*fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien*, FIATA), mis loodi samaaegselt lennujaamamaksu kehtestamisega sama eespool osutatud 30. detsembri 1998. aasta seaduse nr 98-1266 alusel. Kõnealusele tsiviillennundusmaksu teatud osa abil rahastatavale fondile eelnes lennutranspordi kompensatsioonifond (*fonds de péréquation des transports aériens*, FPTA), mis oli algselt ette nähtud piirkondlikku arengut ja maakasutuse planeerimist toetavate lennuliinide rahastamiseks. FIATA abil rahastamine täitis samu ülesandeid kui FPTA abil rahastamine, kuid seda laiendati ülesannetele, mille täitmist rahastati lennujaamamaksu abil, ning seda kasutati väiksemate lennujaamade puhul lisaks lennujaamamaksude tuludele. FIATA abil rahastamist kasutati peaasjalikult kahes eraldi valdkonnas: lennujaamade valdkond, kus fondi abil

([110]) Loomade hukkumine hõlmab eeskätt lindude hukkumist lennukite ja lindude kokkupõrkel, mis võib ohustada lennukite pardal olevate inimeste ja vara ohutust.

([111]) Selle ülesande täitmine võib näiteks hõlmata avaliku juurdepääsuga ala ja piiratud juurdepääsuga ala vaheliste piirete paigaldamist ja hooldust ning piiratud juurdepääsuga ala äärtele paigaldatavaid videojärelevalvesüsteemide seadmeid.

([112]) Need meetmed hõlmavad eeskätt müravastaseid meetmeid, mille puhul võetakse vajaduse korral arvesse lennukite trajektoore, samuti ka õhu ja vee kvaliteedi kontrollimist lennujaamade ümbruses.

([113]) Allpool on täpselt määratletud, milliste ülesannete täitmist on võimalik lennujaamamaksu abil rahastada.

([114]) Üldkulud on peaasjalikult seotud tugifunktsioonidega, nagu inimressursside haldus, finantstoimingud, investeeringute finantskontroll, ostud, mittespetsiifilised infosüsteemid, õigustoimingud, üldteenused, juhtimine, raamatupidamine ja haldusjuhtimine.

rahastati täiendavalt julgeoleku ja ohutusega seotud kulusid väiksemates lennujaamades, ja lennutranspordi valdkond, kus fondi vahendeid kasutati piirkondlikule arengule ja maakasutuse planeerimisele kaasa aitavate lennuliinide toetamiseks. Otsused FIATA vahendite kasutamiseks julgeolekut ja ohutust tagavate ülesannete täitmise täiendava rahastamise kohta tehti pärast FIATA lennujaamade valdkonna haldusnõukogu arvamuse ärakuulamist.

(194) 2005. aastal lõpetas FIATA tegevuse ja vastav rahastamine toimus kahe aasta jooksul otseselt riigieelarvest, seejuures toimus rahastamise haldamine samade põhimõtete kohaselt, hõlmates ka haldusnõukogu arvamuse ärakuulamist. Alates 2008. aastast asendas riik selle mehhanismi lennujaamamaksu üldise tõstmisega, kehtestades lennujaamamaksu määra kõrgemal tasemel, kui see on vajalik julgeoleku ja ohutusega seotud ülesannete täitmisega seotud kulude katmiseks. Sel viisil saadav täiendav tulu jagati väiksematele lennujaamadele, et täiendada nende lennujaamamaksust saadavaid tulusid.

(195) Nagu eespool osutatud, hõlmavad haldusasutuste kontrollitavad lennujaamade käitajate aastaaruanded prognoositud ja tegelikke kulusid ning prognoositud ja tegelikke tulusid, mis tulenevad nii lennujaamamaksust kui ka täiendavast rahastamisvahendist. Niisamuti hõlmavad nii lennujaamamaksust kui ka täiendavast rahastamisvahendist saadavat tulu ka lennujaamade käitajate iga-aastased arvestused, mille alusel arvutatakse tegelike kulude ja tulude saldo, mille positiivse väärtuse korral vähendatakse maksumäära ja käitaja peab kandma täiendavaid finantskulusid. Seega rakendatakse mehhanismi, mis aitab vältida väljamaksete tegemist riiklikest ressurssidest tegelikest kuludest suuremal määral ja mis hõlmab aruandlust, kontrollimist ja tagantjärele kohandamist nii lennujaamamaksu kui ka täiendava rahastamisvahendi suhtes.

b) Prantsusmaa lennujaamade riiklike ülesannete rahastamise üldise süsteemi hindamine

(196) Nagu komisjon meenutas uutes suunistes, on Euroopa Kohus otsustanud, et tegevust, mille eest oma avaliku võimu teostamise pädevuse kohaselt vastutab tavaliselt riik, ei käsitata majandustegevusena ning selle suhtes ei kohaldata üldjuhul riigiabieeskirju ([115]). Uute suuniste kohaselt ([116]) peetakse üldjuhul mittemajanduslikuks selliseid tegevusvaldkondi nagu lennujuhtimine, politsei ja tolli tegevus, tuletõrje, meetmed, mis on vajalikud tsiviillennunduse kaitsmiseks ebaseadusliku sekkumise eest, ning investeeringuid, mis on seotud sellise tegevuse läbiviimiseks vajaliku taristu ja seadmetega.

(197) Lisaks sellele on uutes suunistes sätestatud, et mittemajandusliku tegevuse riiklik rahastamine ei kujuta endast riigiabi, kui see piirdub vaid seonduvate kulude hüvitamisega, ning see ei tohi põhjustada lennujaamade vahel põhjendamatut diskrimineerimist. Kõnealuse teise tingimusega seoses on uutes suunistes täpsustatud, et kui teatava õiguskorra alusel tuleb lennujaamadel tavapäraselt kanda teatavaid tsiviillennujaama käitamisega seotud kulusid, võidakse teistele lennujaamadele, kes seda tegema ei pea, seega anda eelis olenemata sellest, kas sellised kulud on seotud üldjuhul mittemajanduslikuna käsitatava tegevusega ([117]).

(198) Punktis 8.1.1.2 kirjeldatud ülesanded, mille täitmist rahastatakse Prantsusmaa lennujaamades riiklike kohustuste hulka kuuluvate ülesannete rahastamise üldise süsteemi kaudu, hõlmavad tsiviillennunduse kaitsmist õigusvastase sekkumise eest ([118]), politseitööd ([119]), päästetöid ja tuletõrjet ([120]), lennuliikluse ohutust ([121]) ning inim- ja looduskeskkonna kaitset ([122]). Sellist tegevust võib õiguspäraselt vaadelda kui avaliku võimu pädevuse alusel riigi vastutusalasse kuuluvate ülesannete täitmist. Seetõttu leiab komisjon, et Prantsusmaa võib õiguspäraselt käsitada neid ülesandeid riigiabi suhtes kehtestatud eeskirjade kontekstis riiklike kohustuste täitmisena ja mitte majandustegevusena.

(199) Sellest tuleneb, et Prantsusmaa võib näha ette riikliku rahastamismehhanismi selleks, et hüvitada lennujaama käitajate kulud selliste ülesannete täitmisel sedavõrd, kuivõrd need ülesanded on kõikidele lennujaamadele pandud riiklike õigusaktide alusel ning eeldusel, et selle rahastamisega ei kaasne ülemäärast hüvitamist ega diskrimineerimist lennujaamade vahel.

([115]) Euroopa Kohtu 16. juuni 1987. aasta otsus kohtuasjas C-118/85: komisjon vs. Itaalia (EKL lk 2599), punktid 7 ja 8 ja Euroopa Kohtu 4. mai 1988. aasta otsus kohtuasjas C-30/87: Bodson vs. Pompes funèbres des régions libérées (EKL lk I-2479), punkt 18.
([116]) Punkt 35.
([117]) Punktid 36 ja 37.
([118]) Selle kategooria alla kuuluvad ka registreeritud pagasi läbivaatus, reisijate ja käsipagasi läbivaatus ning piiratud juurdepääsuga aladele ligipääsu kontrollimine.
([119]) See kategooria hõlmab ka biomeetrilist kontrolli hõlmavaid automaatse piirikontrolli meetmeid.
([120]) Nagu on eespool osutatud, on need kolm kategooriat sõnaselgelt nimetatud uutes suunistes kui majandustegevuse alla mittekuuluvad tegevused.
([121]) Loomade hukkumist vältivad meetmed kuuluvad sellesse kategooriasse.
([122]) Keskkonnaseire meetmed kuuluvad sellesse kategooriasse.

(200) Seejuures tuleb tõdeda, et eespool kirjeldatud süsteemi kohaldatakse kõikide Prantsusmaa tsiviillennujaamade suhtes ja kontroll hõlmab nii ülesannete seda osa, mille täitmisega seotud kulud hüvitatakse, kui ka rahastamisvahendeid. Seega on diskrimineerimise puudumist hõlmav tingimus täidetud. See tähendab, et kui Prantsusmaa õigusaktidega on pandud riiklike kohustuste täitmine lennujaamade käitajatele, ei nõuta nende täitmise rahastamist mitte kõnealustelt lennuettevõtjatelt, vaid riigilt. Seega ei vähenda nende ülesannete täitmisega seotud kulude hüvitamine riiklikest vahenditest kulusid, mida lennujaamade käitajad peaksid tavapäraselt Prantsuse õiguskorra alusel kandma.

(201) Teiselt poolt ilmneb punktis 8.1.1.2 toodud kirjeldusest, et Prantsusmaa õigusaktide alusel kehtestatud süsteem põhineb kulude rangetel kontrollimehhanismidel, mis hõlmavad eel- ja järelkontrolli, ning tagab, et lennujaamade käitajad ei saa lennujaamamaksude ja täiendava rahastamismehhanismi abil suuremat tulu, kui on rangelt vajalik kulude katmiseks.

(202) Sellest tulenevalt ei ole Prantsusmaa lennujaamade käitajate, sealhulgas Angoulême'i lennujaama käitajate kõnealuse süsteemi alusel saadud rahastamise näol tegemist riigiabiga.

8.1.2. *Riigi ressursid ja seostatavus riigiga*

8.1.2.1. Riigi ressursside kasutamine

(203) Kohaldades 2002. aasta kokkuleppega ja seejärel 2009. aasta allhankelepinguga loodud õiguslikku raamistikku, on mitmed kohalikud organid ja muud avaliku sektori asutused maksnud lennujaama eri käitajatele toetusi. Sellised asutused on CG16, COMAGA, CCBC ja Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda.

(204) Selleks et otsustada, kas Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja ressursside näol on tegemist riigi ressurssidega, märgib komisjon, et halduslikku iseloomuga avalik asutus on autonoomne haldusasutus, mille üle teostab tihedat järelevalvet Prantsuse riigi keskhaldusaparaat ([123]). Lisaks sellele hõlmab kaubandus-tööstuskoja üldeelarve mitmeid maksutulusid, mida maksavad äri- ja ettevõtteregistrisse kantud ettevõtjad. Seetõttu leiab komisjon, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja ressursside näol on tegemist riigi ressurssidega.

(205) Lisaks sellele, Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt ([124]) vaadeldakse kohalike omavalitsuste ressursse riigi ressurssidena. SMACi liikmed, kes on lepinguliselt kohustunud täitma SMACi eelarvet omavahendite arvelt, on kaubandus-tööstuskojad, üks kohalik omavalitsus ([125]) või kohalikest omavalitsustest koosnevad avaliku sektori asutused. Seetõttu leiab komisjon, et SMACi ressursside näol on tegemist riigi ressurssidega.

8.1.2.2. Meetmete seostatavus riigiga

(206) Komisjon leiab, et avalik-õiguslike asutuste otsused, millega kiideti heaks kõnealuste toetuste andmine, on seostatavad riigiga ([126]).

(207) Lisaks sellele märgib komisjon, et SMAC on avaliku sektori asutus, millel ei ole ühtki töötajat, ja mis on seetõttu halduslikult otseselt või kaudselt seotud kohalike organitega. SMACi eelarveotsuseid, mis on tema liikmete jaoks siduvad, teeb ametiühingukomitee, mis koosneb SMACi liikmete esindajatest. Neist asjaoludest lähtudes leiab komisjon, et lennujaama tegevusega seotud SMACi otsused on omistatavad riigile.

([123]) Prantsusmaal on kaubandus-tööstuskojad halduslikku iseloomuga avalikud asutused. Üldjuhul esindab kaubandus-tööstuskoda oma oma piirkonna kaubanduse, tööstuse ja teenindusega seotud üldhuve.. Kaubandus-tööstuskodade ülesanded ja pädevusalad on kindlaks määratud seadusega ning nende üle teostab rahandus- ja taristuministeeriumi ning territooriumi planeerimise ja haldamise ministeeriumi vahendusel haldus- ja finantsjärelevalvet riik, seejuures tegutsevad kõnealused ministeeriumid oma vastavas pädevusalas. „Piirkondliku kaubandus-tööstuskoja ning kohalike kaubandus- tööstuskodade üle teostab järelevalvet piirkonna prefekt, keda abistab riigi rahandusameti piirkondlik juht" (äriseadustiku artikkel R 712–2). Järelevalvet teostaval ametiasutusel on õigus saada teavet. Seega peab ta saama teatud liiki dokumente. See on võimalik üksnes juhul, kui need on adresseeritud järelevalvet teostavale ametkonnale. Kaubandus-tööstuskoda juhib vastava piirkonna ettevõtjate esindajate hulgast valitud kogu.

([124]) Üldkohtu 12. mai 2011. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-267/08 ja T-279/08: Région Nord-Pas-de-Calais (EKL, lk II-1999), punkt 108.

([125]) Tegemist on CG16ga.

([126]) Vt eeskätt Euroopa Kohtu 16. mai 2002. aasta otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsusmaa vs. komisjon (EKL, lk I-4397), punktid 52–56.

(208) Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja võetud meetmete kohta märgib komisjon kohe, et kaubandus-tööstuskojad on halduslikku iseloomuga avalikud asutused ning on seega allutatud avalikule õigusele. Komisjon rõhutab samuti, et Prantsusmaa õiguse kohaselt on kaubandus-tööstuskojad „vahendajad riigi ja elanikkonna vahel" ning nende tegevuse eesmärk on majandusarengu, piirkonna atraktiivsuse ja maakasutuse planeerimise toetamine ning ettevõtete ja nende ühenduste abistamine ([127]). Kaubandus-tööstuskodadele usaldatud lennujaama käitamise kohustus tuleneb seega kaubandus-tööstuskodade ülesandest toetada kohalikku ja piirkondlikku majandusarengut, kuigi lennujaama käitamise näol on tegemist majandustegevusega ([128]).

(209) Komisjon rõhutab samuti, et äriseadustiku artiklite R712-2 jj kohaselt teostavad kaubandus-tööstuskodade üle järelevalvet riigi esindajad. Sellega seoses on järelevalvet teostaval asutusel juurdepääs kaubandus-tööstuskoja kõikidele üldkogudele ning tal on õigus lisada küsimusi nende päevakorda. Esialgsete, parandatud ja täidetud eelarvetega seotud otsuseid rakendatakse ellu üksnes pärast seda, kui need on heaks kiitnud või vaikimisi heaks kiitnud järelevalvet teostav asutus. Antud konkreetsel juhul nähti neis eelarvetes ette käesoleva otsuse põhjendustes 28 ja 29 nimetatud lennujaama käitajatele, sealhulgas kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonnale ([129]) tehtavad maksed ([130]).

(210) Neist asjaoludest lähtudes leiab komisjon, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda, sealhulgas ka kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond, tegeleb ise avaliku haldusega ([131]) ning Angoulême'i lennujaama käitajate kasuks võetud meetmed on kindlalt riigiga seostatavad.

8.1.3. *Lennujaama käitajatele antav valikuline eelis*

(211) Selleks et hinnata, kas teatava riikliku meetme näol on tegemist ettevõtjale antava abiga, tuleb kindlaks teha, kas kõnealune ettevõtja on saanud majandusliku eelise, mis on tal võimaldanud vältida kulusid, mida ta oleks tavapäraselt pidanud kandma oma rahalistest ressurssidest, või kas ta on saanud eeliseid, mida ta tavapärastes turutingimustes ei oleks saanud ([132]).

(212) Antud konkreetsel juhul leiavad Prantsuse ametiasutused, et kogu Angoulême'i lennujaama tegevust tervikuna tuleb käsitada üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisena. See määratlus on seotud lennujaama rolliga piirkonna maakasutuse planeerimisel ning majandusliku ja sotsiaalse arengu tagamisel. Seetõttu ei tuleks lennujaamale antud rahastamist käsitada riigiabina *Altmarki* kohtuotsuse tähenduses, kuna sellega ei antud lennujaamale tegelikku majanduseelist.

(213) Kuivõrd Prantsuse ametiasutused väidavad, et Angoulême'i lennujaama käitajatele antud rahaliste toetustega ei antud valikulist eelist eespool nimetatud *Altmarki* kohtuotsuse tähenduses, peab komisjon vaatlema, kas selles kohtuotsuses toodud tingimused on käesoleva juhtumi puhul täidetud. Seejuures tuleb meenutada, et Euroopa Kohus on kõnealuses kohtuotsuses sätestanud, et avalike teenuste osutamise eest makstava hüvitise näol ei ole tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, kui samaaegselt on täidetud neli järgmist tingimust:

— abi saav ettevõtja peab reaalselt täitma avaliku teenuse osutamise kohustust ning tema kohustused peavad olema selgelt kindlaks määratud (esimene tingimus);

— kulude hüvitamise parameetrid peavad olema objektiivsed, läbipaistvad ja eelnevalt kehtestatud (teine tingimus);

([127]) Äriseadustiku artiklis L710-1 on sätestatud: „Kaubandus-tööstuskodade võrgustiku piirkondlike asutuste või kodade ülesannete hulka kuulub riiki ja elanikkonda vahendava organina tööstus- ja kaubandusettevõtjate ja teenuseosutajate huvide esindamine riigiasutuste või välisriikide ametiasutuste ees. […]Võrgustik ja kõik sellesse kuuluvad piirkondlikud asutused või kojad toetavad majandusarengut, atraktiivsust ja maakasutuse planeerimist ning abistavad ettevõtteid ja nende ühendusi, täites määruses sätestatud tingimustel nende eesmärkide saavutamiseks mis tahes üldist huvi pakkuvaid avalikke ülesandeid".

([128]) Samas artiklis L 710–1 on sätestatud: „Selleks võib iga võrgustikku kuuluv asutus või koda, võttes vajaduse korral arvesse tema suhtes kohaldatavaid valdkondlikke kavasid, täita järgmisi ülesandeid: […] 5. Sisseseade hankimine ja haldamine eeskätt sadamate ja lennujaamade jaoks".

([129]) Komisjon rõhutab, et riigiabi eeskirjade kohaldamise hindamiseks ei ole vaja eristada Angoulême'i lennujaama ja kaubandus tööstuskoja lennujaama osakonda, konkreetset teenust lennujaama käitamiseks, kuivõrd Angoulême'i lennujaama käitamise teenistuse näol ei ole tegemist Angoulême'i kaubandus-tööstuskojast eraldiseisva iseseisva juriidilise isikuga, vaid tegemist on vaid Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja sisemise allüksusega, millel puudub iseseisev otsustusõigus muudes küsimustes kui lennujaama igapäevase tegevuse juhtimine. Lisaks sellele ei ole ei Prantsusmaa ega kolmandad isikud väitnud, et ametliku uurimismenetluse raames käsitletavad meetmed tuleks omistada üksnes sellele teenistusele.

([130]) Vt eeskätt Euroopa Kohtu 2. veebruari 1988. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-67/85, C-68/85 ja C-70/85: Van der Kooy vs. komisjon (EKL, lk 219), punkt 37.

([131]) Vt komisjoni otsus seoses riigiabiga N563/05: Prantsusmaa – Ryanairile antav abi (Touloni – Londoni lennuliin) (ELT C 204, 26.8.2006, lk 4).

([132]) Vt eeskätt Euroopa Kohtu 14. veebruari 1990. aasta otsus kohtuasjas C-301/87: Prantsusmaa *vs.* komisjon, (EKL I-307), punkt 41.

— hüvitis ei tohi olla suurem, kui on vajalik avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks, võttes arvesse asjakohast tulu ning mõistlikku kasumit nende kohustuste täitmise eest (kolmas tingimus);

— kui avaliku teenindamise kohustust täitvat ettevõtjat ei valitud avalikus hankemenetluses, peab sobiva hüvitise tase olema kindlaks määratud selliste kulude analüüsi alusel, mida keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimise ja asjassepuutuva avaliku teenindamise nõudluse rahuldamiseks vajalike sobivate vahenditega varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmiseks kandnud, arvestades kohustuste täitmisega seotud tulusid ja mõistlikku kasumit (neljas tingimus).

(214) Oma teatises Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes ([133]) (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvate teenuste suunised") on komisjon esitanud suunised, mille ülesanne on selgitada üldist majandushuvi pakkuvate teenuste eest makstavatele hüvitistele esitatavaid nõudeid. Teatises käsitletakse Altmarki kohtuotsuses sätestatud erinevaid tingimusi, nagu üldist majandushuvi pakkuva teenuse mõiste Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 tähenduses, ülesannete andmise akti vajadus, hüvitise parameetrite määratlemise nõue, ülemäärase hüvitise vältimise vajalikkuse põhimõte ja teenusepakkuja valiku põhimõtted.

(215) Kuna *Altmarki* kohtuotsuses toodud tingimused on kumulatiivsed, piisab sellest, kui täidetud ei ole üks tingimustest, et lugeda vaatlusalused meetmed Euroopa Liidu õiguse kohaselt riigiabiks. Sellest lähtuvalt ja võttes arvesse vaatlusaluseid meetmeid, peab komisjon kohaseks ja piisavaks vaadelda kõnealuse perioodi kestel vastavust esimesele ja neljandale *Altmarki* kohtuotsuses toodud tingimusele.

8.1.3.1. Üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratlus (esimene tingimus)

a) Analüüsi raamistik

(216) Esimene Altmarki tingimus on seotud üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratlemisega. See nõue langeb kokku Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõikes 2 sätestatud tingimusega ([134]), millest tuleneb, et ettevõtjad, kes osutavad üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid, on ettevõtjad, kellele on antud „eriülesanne" ([135]). Üldjuhul viitab „konkreetse avaliku teenuse osutamise ülesande andmine" sellise teenuse pakkumisele, mida ettevõtja oma majandushuvist lähtudes ei pakuks või ei pakuks samas ulatuses või samadel tingimustel ([136]). Kohaldades üldhuvi kriteeriumi, võivad liidu liikmesriigid siduda selliste teenustega erikohustused.

(217) Samas on komisjon seisukohal, et ei oleks asjakohane hõlmata konkreetse avaliku teenuse osutamise ülesandega selliseid teenuseid, mida tavapärastes turutingimustes tegutsevad ettevõtjad juba pakuvad või mida nad saavad pakkuda rahuldavalt ja üldsuse huvidega kooskõlas olevatel tingimustel (näiteks teenuse hind, objektiivsed kvaliteeditunnused, jätkuvus ja kättesaadavus), nagu need on määratlenud riik. Küsimuses, kas teenust võib osutada lepingu alusel, tuleb meenutada, et komisjoni pädevus üldist majandushuvi pakkuvate teenuste määratluse osas piirdub kontrollimisega, kas asjaomane liikmesriik ei ole teinud üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratlemisel ilmset hindamisviga ([137]).

(218) Lisaks sellele, kui konkreetsed liidu eeskirjad on olemas, peavad liikmesriigid neist teenuste määratlemisel lähtuma, ilma et see piiraks komisjoni kohustust hinnata, kas üldist majandushuvi pakkuv teenus on määratletud riigiabi kontrollimise seisukohast nõuetekohaselt ([138]).

(219) Üldpõhimõttena ei välista komisjon eelnevalt, et kogu lennujaama haldamise näol võib olla tegemist üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisega. Selles osas on uutes suunistes sätestatud, et selline määratlus on võimalik nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel ([139]), näiteks olukorras, kus lennujaama puudumisel oleks teatud piirkond ülejäänud EList niivõrd isoleeritud, et see pidurdaks piirkonna sotsiaal- ja majandusarengut. Selline hinnang, mis toob ilmsiks tegeliku vajaduse avaliku teenindamise järele, peab võtma arvesse teisi transpordiliike, näiteks

([133]) Komisjoni 20. detsembri 2011. aasta teatis Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT C 8, 11.1.2012, lk 4).
([134]) Esimese astme kohtu 12. veebruari 2008. aasta otsus T-289/03: Siemens *vs.* komisjon (EKL II-81), punktid 171 ja 224.
([135]) Vt eeskätt Euroopa Kohtu 21. märtsi 1974. aasta otsus kohtuasjas 127/73: BRT vs. SABAM (EKL lk 313).
([136]) Vt eespool osutatud 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatise punktid 46–47.
([137]) Vt eespool osutatud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatise punkt 47.
([138]) Vt eespool osutatud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatise punkt 46.
([139]) Vt uute suuniste punktid 69–73.

kiirrongiliine või praamiliiklust. Sellisel juhul võivad avaliku sektori asutused panna lennujaamale avaliku teenindamise kohustuse, kusjuures lennujaam jääb samas avatuks ka ärilisele lennuliiklusele.

(220) Komisjon tuletab sellega seoses meelde, et avaliku sektori asutuste taotletav üldise huvi eesmärk peab üldist majandushuvi pakkuva teenuse põhjendamisel minema kaugemale majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamisest, mis on nähtud ette Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis c. Euroopa Kohus on otsustanud, et üldist majandushuvi pakkuvad teenused on teenused, mis omavad erijooni võrreldes muu majandustegevusega ([140]), ning et ettevõtjad, kes pakuvad üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid, on ettevõtjad, kellele on antud „eriülesanne" ([141]). Komisjon leiab üldkokkuvõttes, et üldist majandushuvi pakkuvate teenuste määratlus võib lennujaama käitajate puhul kehtida vaid juhul, kui kogu lennujaama teenindatav piirkond või osa sellest oleks lennujaama puudumisel ülejäänud EList niivõrd isoleeritud, et see pidurdaks tema sotsiaal- ja majandusarengut.

(221) Menetluse algatamise otsuses leidis komisjon sisuliselt, et kui lennujaama käitamise ülesannete näol on tegemist konkreetsete avaliku teenindamise kohustustega, mis on seotud näiteks taristu töös hoidmise ja selle kättesaadavuse tagamisega, siis võib seda käsitada üldist majandushuvi pakkuvate ülesannete täitmisena. Seevastu lennujaama arendamist, eeskätt ärilende silmas pidades – sõltumata sellest, kas lennujaamas on avaliku teenindamisega seotud lennuliine –, ei saa vaadelda üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisena.

(222) Sellega seoses märgib komisjon ühelt poolt, et Angoulême'i lennujaamale lähimad regulaarlende pakkuvad lennujaamad asuvad enam kui pooleteisetunnise autosõidu kaugusel ([142]). Teiselt poolt, kuigi Angoulême paikneb Prantsusmaa läänepiirkonna keskosas, ei ole ta Prantsusmaa idaosa kiirteede ja kiirrongiliinidega ühendatud. Seetõttu on asjakohane märkida, et osa vaatlusaluse perioodi kestel nähti ette Euroopa kohaldatavates õigusaktides sätestatud avaliku teenindamise kohustus Angoulême'i ja Lyoni lennujaamade vahel ([143]). Nende avaliku teenindamise kohustuste eesmärk oli tagada piisava mahuga Angoulême'ist lähtuv ja sinna suunduv veoteenus ([144]).

(223) Lisaks sellele meenutab komisjon, et Angoulême'i lennujaama reisijate arv vaatlusalusel perioodil vähenes ning jäi püsima tasemel selgelt alla 200 000 reisija aastas ([145]) ning et kõnealuse lennujaama käitamise majandustulem on struktuurselt kahjumis, nagu see ilmneb eespool toodud põhjendusest 0.

(224) Võttes arvesse Angoulême'i lennujaama eripärasid, võib eeldada, et käitaja, kes peab silmas enda majanduslikku huvi, ei soovi seda lennujaama käitada või vähemalt ei soovi seda teha tavapärastes äritingimustes.

(225) Eelnevast tuleneb, et võttes arvesse Angoulême'i lennujaama geograafilist asukohta linna transpordivõrgu suhtes, reisijate jaoks sobiva alternatiivse lennujaama puudumist lähikonnas, väga väikest reisijate arvu ja lennujaama struktuurset eelarvepuudujääki, leiab komisjon, et Prantsusmaa ei ole teinud ilmset hindamisviga, otsustades, et Angoulême'i lennujaama käitajate ülesandeid, mis on seotud üksnes taristu olemasoleva seisukorra säilitamise ja sellele juurdepääsu tagamisega, võib käsitada üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisena. Seevastu lennujaama kaubanduslik arendamine uute lennuliinide lisamise või lennundusega mitteseotud tegevuse arendamise teel ei saa põhimõtteliselt vastata määratlusele, mis õigustab nende käsitamist üldist majandushuvi pakkuvate teenustena. Eeskätt leiab komisjon, et avaliku sektori asutuste poolne üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise kulude hüvitamine ei või mõjutada lennujaama käitaja majanduslikke otsuseid sõlmida lennuettevõtjatega kaubandussuhteid.

(226) Neist kaalutlustest lähtudes peab komisjon seega määratlema iga kõnealuse käitamisperioodi puhul need Angoulême'i lennujaama käitaja tegevuse liigid, mida võib käsitada üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisena, ning need, mida sellena käsitada ei saa.

([140]) Euroopa Kohtu 10. detsembri 1991. aasta otsus kohtuasjas C-179/90: Merci convenzionali porto di Genova, (EKL, lk I-5889), punkt 27; Euroopa Kohtu 17. juuli 1997. aasta otsus kohtuasjas C-242/95: GT-Link (EKL, lk I-4449), punkt 53, ja Euroopa Kohtu 18. juuni 1998. aasta otsus kohtuasjas C-266/96: Corsica Ferries (EKL 1998, lk I-3949), punkt 45.

([141]) Vt eeskätt eespool nimetatud kohtuotsus BRT *vs.* SABAM.

([142]) Vt käesoleva otsuse põhjendus 14 ja tabel 1.

([143]) Nõukogu määrus (EMÜ) nr 2408/92, 23. juuli 1992, ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 8), hiljem asendatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 1008/2008, ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3).

([144]) Eespool osutatud määruse 2408/92 artikli 4 lõike 1 punkt a.

([145]) Vt tabel 2 eespool.

b) Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste ulatus

(227) Ajavahemiku 2002–2006 kohta, mil lennujaama käitas kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond, sõlmiti 2002. aasta kokkulepe, mis tagas lennundusega seotud avaliku teenindamise ülesannete täitmise ja avaliku teenuse järjepidevuse ([146]). Selle lepingu eesmärk oli ühtlasi võimaldada lennujaama arengut. Kokkuleppe sissejuhatavas osas on sellega seoses märgitud, et lepinguosalised „on otsustanud ühendada oma jõud selleks, et määrata kindlaks arengu-, ümberkorraldus- ja käitamispoliitika" Angoulême'i lennujaamas.

(228) Võttes arvesse põhjendustes 221–226 toodud teavet, leiab komisjon, et kontsessioonilepingus ja tehnilises kirjelduses toodud käitamisega seotud ülesandeid, mis on seotud lennujaama olemasolevate tegevustingimuste säilitamise ja taristule juurdepääsu võimaldamisega, võib käsitada üldist huvi pakkuvate ülesannetena ning nende sellistena käsitamine ei ole seotud ilmse hindamisveaga.

(229) Seevastu lennujaama kaubanduslik arendamine uute lennuliinide lisamise või lennundusega mitteseotud tegevuse arendamise teel ei saa vastata määratlusele, mis õigustab nende käsitamist üldist majandushuvi pakkuvate teenustena. Seda ei saa põhjendada Prantsuse ametiasutuste esitatud piirkondliku arengu eesmärgiga.

(230) Samas tuleb märkida, et tegelikult ainukesed reaalselt makstud hüvitised ei olnud seotud uute liinide käivitamise, täiendavate lennuettevõtjatega sõlmitud lepingutega või Angoulême'i lennujaama lennundusega mitteseotud teenuste laiendamisega, vaid üksnes sellise tegevusega, mida võib käsitada üldist majandushuvi pakkuvate teenustena.

(231) Ajavahemiku 2007–2011 kohta, mil Angoulême'i lennujaama käitasid koos SMAC ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond, tuleb ühelt poolt märkida, et 21. detsembril 2006 vastuvõetud SMACi põhikirja kohaselt on SMACi tegevuse eesmärk Angoulême'i lennujaama ümberkorralduse, varustamise, haldamise ja käitamisega seotud ülesannete täitmine. Teiselt poolt annab SMACi ja Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja vahel 22. jaanuaril 2009 sõlmitud allhankeleping lennujaama käitamisega seoses tehtud investeeringute alase pädevuse kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonnalt üle SMACile. Teised lennujaama käitamisega seotud ülesanded on lennujaama haldamise allhankelepingu kohaselt kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna pädevuses.

(232) Lisaks sellele on SMACi põhikirja kohaselt ametiühingu ülesanne „arendada reisijate ja kauba ärivedudega seotud teenuseid ning äri-, vabaaja- ja turismireisijatele mõeldud lennureise, koolitustegevust ning mis tahes muud tegevust, mis on seotud selle eesmärgi täitmisega" Angoulême'i ja Cognaci lennujaamades.

(233) Nagu on märgitud eespool põhjenduses 225, võib haldamisülesandeid, mis on seotud lennujaama olemasolevate tegevustingimuste säilitamise ja taristule juurdepääsu võimaldamisega, käsitada üldist huvi pakkuvate ülesannetena ning nende selline käsitamine ei ole seotud ilmse hindamisveaga.

(234) Seevastu, nagu on osutatud põhjenduses 225, ei saa ärilendude arendamist vaadelda üldist majandushuvi pakkuva ülesande täitmisena, seda ka juhul, kui see on seotud piirkondliku arengu edendamisega. Samas tuleb märkida, et SMACi ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna kantud kulud, mis olid konkreetselt seotud uute transporditeenuste väljaarendamisega, olid tingitud üksnes kaubandussuhetest Ryanairiga. Kuivõrd SMACi ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonda tuleb Ryanairi suhtes käsitleda üheskoos lennujaama käitlemist hõlmava majandustegevusega tegelevate asutustena, tuleb SMACile 2008. aasta lepingute alusel kantud täiendavate kulude hüvitamist vaadelda lähtuvalt kõnealustes lepingutes sisalduva võimaliku riigiabi seisukohalt.

(235) SMACi 23. juuni 2001. aasta otsuse kohaselt teostab SMAC lennujaama kaubanduslikku arengut tagavad lepinguvälised maksed otseselt lennuettevõtjatele. Seega ei saa rahalisi meetmeid, millega rahastatakse uute lennundusteenuste arendamist, käsitada üldist majandushuvi pakkuvate teenustena ning neid tuleb Ryanairile antud abimeetmete hindamise raames tehtavas analüüsis arvesse võtta ([147]).

([146]) Nendele kohustustele on osutatud 2002. aasta kontsessiooni tehnilise kirjelduse artiklites 20 ja 21.
([147]) Vt käesoleva otsuse 9. jagu.

(236) Ja lõpuks hõlmavad 1. jaanuaril 2012 alanud lennujaama SMACi ja SNC-Lavalini ühise käitamisperioodi tehniline kirjeldus ja tehnilised tingimused mitte üksnes lennujaama olemasolevate tegevustingimuste säilitamise ja taristule juurdepääsuga seotud ülesandeid, vaid ka lennujaama reklaamimise ja selle tegevuse arendamisega seotud ülesandeid. Nii on tehnilise kirjelduse ja tehniliste tingimuste artiklis 9 sätestatud, et „käitaja on kohustatud kohaliku majanduse ja turismi huvides otsima võimalusi lennujaama tegevuse ja turismi arendamiseks". Sellega seoses on samas sättes märgitud, et käitaja „tagab selleks lennujaama reklaamimise olemasolevatele ja potentsiaalsetele kasutajatele, kaubandusliku ja ärilennundusega tegelevatele ettevõtjatele, turismiettevõtjatele, kaubavedajatele, koolitusettevõtjatele, lennunduse tugiteenuste osutajatele ja kõigile ettevõtjatele, kes tegelevad lennujaama tegevusega seotud või seda täiendavate valdkondadega".

(237) Sellega seoses ilmneb SMACi hankekomisjonile saadetud aruandest, et SNC-Lavalini esitatud ennetavale stsenaariumile vastav arengukava oli kõnealuse pakkumise võitjaks kuulutamisel otsustava tähtsusega. Lisaks sellele ilmneb kontsessiooni andmise otsusest ja lennujaama käitaja võetud kohustusega seotud maksetest, et käitaja kavatses kõnealuseks kuupäevaks käivitada odavlennuettevõtja abil reisijate veoteenuse Suurbritanniast ja Iirimaalt. Koostatud kava kohaselt kavatseti käivitada kuue aasta jooksul kolm lennuliini, lisades iga kahe aasta tagant uue lennuliini.

(238) Nagu on märgitud eespool põhjenduses 225, võib käitamisega seotud ülesandeid, mis on seotud lennujaama olemasolevate tegevustingimuste säilitamise ja taristule juurdepääsu võimaldamisega, käsitada üldist huvi pakkuvate ülesannetena ning nende sellistena käsitamine ei ole seotud ilmse hindamisveaga.

(239) Seevastu, nagu on osutatud põhjenduses 225, ei saa ärilendude arendamist käsitada üldist majandushuvi pakkuva ülesande täitmisena, seda ka juhul, kui see on seotud piirkondliku arengu edendamisega. Sellise tegevusega seotud rahalisi meetmeid ei saa seega käsitada üldist majandushuvi pakkuva teenuse rahastamisena.

(240) Samas tuleb märkida, et tegelikult lennujaama käitajale makstud hüvitised pärast 2012. aasta jaanuari ei olnud seotud ärilendude arendamisega. Prantsuse ametiasutused kohustusid komisjonile teatama kõikidest võimalikest toetusmeetmetest, mida SMAC või selle liikmed võimaldavad tulevikus lennundusettevõtjatele seoses Angoulême'i lennujaamast lähtuvate lennuliinide käitamisega.

c) Volituste olemasolu

(241) Kuivõrd Prantsuse ametiasutuste väitel on tegemist üksnes selliste ülesannetega, mida on võimalik õiguspäraselt käsitada üldist majandushuvi pakkuvate teenuste täitmisena, peab komisjon veenduma, et Angoulême'i lennujaama käitaja või käitajad on kõikidel vaadeldavatel perioodidel täitnud avaliku teenindamise kohustust õiguspäraste volituste alusel. Seejuures tuleb meenutada, et ettevõttele tuleb anda avaliku teenuse osutamise ülesanne ühe või mitme aktiga, mis võib sõltuvalt liikmesriigi õigusest olla õigusaktid, reguleerivad aktid või lepingud. Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatises kodifitseeritud komisjoni otsustuspraktika kohaselt peab kõnealuses aktis või mitmes aktis olema ära näidatud vähemalt ([148]):

— avalike teenuste osutamise kohustuse täpne laad ja kestus;

— asjaomane ettevõtja ja vajaduse korral territoorium;

— ainu- või eriõiguste laad, mille asjaomane ametiasutus on ettevõtjale andnud;

— hüvitise väljaarvutamise, kontrollimise ja läbivaatamise parameetrid, ja

— ülemääraste hüvitiste maksmise vältimise ja tagasinõudmise kord.

i) Ajavahemik 2002–2006

(242) Ajavahemikul 2002–2006 anti kontsessioon lennujaama väljaehitamiseks, hooldamiseks ja käitamiseks ministri korraldusega kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonnale. Kõnealuse kontsessiooni tingimusi täpsustati tsiviillennunduse eest vastutava ministri ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna vahel viieks aastaks sõlmitud kontsessioonikokkuleppes. Lisaks sellele maksti teatud kaubandus-tööstuskoja toetusi ja kohalike organite

([148]) Vt eespool osutatud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatise punkt 52.

kaubandus-tööstuskoja lennujaamale makstavaid toetusi ([149]) 2002. aasta kokkuleppe alusel. Ja lõpuks võimaldab lennujaama eelarve kindlaksmääramise menetlus, mis on sätestatud 30. märtsi 1992. aasta ringkirjas nr 111, millega määratakse kindlaks Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja eelarve-, raamatupidamis- ja finantseeskirjad, tagada, et kõnealuste summade näol on tõepoolest tegemist hüvitistega ning välistada ülemäärase hüvitamise võimaluse. Seejuures tuleb märkida, et ette on nähtud ka kontrollimehhanismid hoidmaks ära ülemäärase hüvitise maksmine ([150]). Lisaks sellele edastati kuni 31. detsembrini 2006 lennujaama arveldused ja eelarvearuanded ka tsiviillennundusametile, kes kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna üle järelevalvet teostava asutusena andis hinnangu arvelduste ja eelarve kohta enne nende kinnitamist, kuivõrd riik oli lennujaama käitamise kontsessiooni andja.

(243) Komisjon leiab seega, et lennujaama käitamise ülesanne oli kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonnale usaldatud aktiga, mis vastab *Altmarki* kohtuotsuses sätestatud kriteeriumidele.

ii) Ajavahemik 2007–2011

(244) Sel ajavahemikul usaldati avaliku teenindamise ülesanded lennujaama käitajatele mitme aktiga. Ühelt poolt on 21. detsembril 2006 vastuvõetud SMACi põhikirja kohaselt SMACi tegevuse eesmärk Angoulême'i lennujaama ümberkorralduse, varustamise, haldamise ja käitamisega seotud ülesannete täitmine. Põhikirjas on samuti ette nähtud SMACi kulude automaatne ülekandmine tema liikmete eelarvetesse ([151]). Teiselt poolt annab SMACi ja kaubandus-tööstuskoja vahel 22. jaanuaril 2009 kolmeks aastaks sõlmitud allhankeleping lennujaama käitamisega seoses tehtud investeeringute alase pädevuse kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonnalt üle SMACile. Teised lennujaama käitamisega seotud ülesanded on lennujaama haldamise allhankelepingu kohaselt kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna pädevuses

(245) Ja lõpuks võimaldab eelarve kindlaksmääramise menetlus, mis on sätestatud 30. märtsi 1992. aasta ringkirjaga nr 111, millega määratakse kindlaks kaubandus-tööstuskoja eelarve- raamatupidamis- ja finantseeskirjad tagamaks, et kõnealuste summade näol on tõepoolest tegemist hüvitistega ning et välistada ülemäärase hüvitamise võimalus. Ette on nähtud ka kontrollimehhanismid ([152]). Lisaks sellele edastas kaubandus-tööstuskoda, kes oli kuni 31. detsembrini 2008 kontsessionäär ja seejärel kuni 31. detsembrini 2011 allhanke teostaja, oma täidetud, esialgsed ja korrigeeritud eelarved (kasumiaruanne, töökohtade ja ressursside aruanne, omafinantseerimise suutlikkus) SMACile, kes kinnitas need vastavalt oma põhikirjale kontsessiooni andva asutusena.

(246) Komisjon leiab seega, et lennujaama käitamise ülesanne oli SMACile ning kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonnale usaldatud aktiga, mis vastab *Altmarki* kohtuotsuses sätestatud tingimustele.

iii) 1. jaanuaril 2012 alanud ajavahemik

(247) Angoulême'i lennujaama haldamine ja käitamine usaldati kuueks aastaks SNC-Lavalinile 8. augusti 2011. aasta kohustusi hõlmava akti ning tehnilise kirjelduse ja tehniliste tingimuste alusel ([153]). Kuigi mitmed kohustused jäid SMACi pädevusalasse ([154]), täpsustati kõnealustes aktides lepinguosaliste kohustusi lennujaama käitamisel.

(248) SNC-Lavalini kohustused lennujaama käitamisel on loetletud ja täpsustatud tehnilises kirjelduses ja tehnilistes tingimustes. Tehnilise kirjelduse ja tehniliste tingimuste artikli 8 kohaselt peab ettevõtja SNC-Lavalin eeskätt tagama järgmiste ülesannete täitmise: riiklikud ülesanded, AFISe toimimine, lennujaama ohutut kasutamist tagavad ülesanded, lennujaama territooriumi ja võrgustike hooldus ja ärilistel alustel toimiva regulaarlennuliikluse vastuvõtuvõime säilimine. Nimetatud aktides on sätestatud ka SMACi poolt SNC-Lavalinile makstava tasu suuruse arvestamise meetodid. SMACi makstava hüvitise maksimaalne suurus on sätestatud SNC-Lavalini kohustusi hõlmavas aktis. Ülemäärase hüvitamise vältimise regulaarseks kontrollimiseks on pakkumiskutse tehnilise kirjelduse III jaotises täpsustatud SMACi kontrollimeetmeid, mis võimaldavad SNC-Lavalinile usaldatud üldist majandushuvi

([149]) Vt käesoleva otsuse põhjendus 18.
([150]) See menetlus oli järgmine: Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda määras igal aastal kindlaks suunised eelarve koostamiseks ja iga teenistus koostas sellest lähtuvalt oma eelarve. Lennujaama üldteenistus (Service Général) esitab iga aasta sügisel eelarve aastate n, n +1 ja n+2 kohta. Angoulême'i lennujaama büroo valitud liikmed vaatavad need eelarved üle ja võivad teha nendesse muudatusi. Büroo poolt kinnitatud lennujaama ja teiste teenistuste eelarve esitatakse seejärel Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja üldkogule ning selle valitud liikmed hääletavad eelarve rakendamise üle. Lisaks sellele esitatakse regulaarselt aruanded, mis võimaldavad kontrollida, et kinnitatud eelarvet täidetakse nõuetekohaselt. Aasta n+1 jooksul esitatakse aasta n eelarve üldkogule koos võimalike kommentaaridega eelarvest kõrvalekaldumise kohta. Üldkogu kinnitab täidetud eelarved uue hääletuse teel.
([151]) SMACi põhikirja artikkel 17.
([152]) Vt joonealune märkus 150.
([153]) 23. juuni 2011. aasta otsuse alusel SNC-Lavalini 19. juuli 2011. aastal võetud kohustus, mille SMAC kinnitas 8. augustil 2011.
([154]) Vt käesoleva otsuse põhjendus 23.

pakkuvate ülesannete kohta aruannete esitamisega hüvitisi kontrollida ja vältida SMACi poolset ülemäärast hüvitamist.

(249) Seega leiab komisjon, et lennujaama käitamise ülesanne oli SNC-Lavalinile usaldatud aktiga, mis vastab *Altmarki* kohtuotsuses sätestatud kriteeriumidele.

(250) Eelnevast tulenevalt on komisjon seisukohal, et Angoulême'i lennujaama kõikide vaadeldud käitamisperioodide puhul oli lennujaama käitajal või käitajatel tegelik volitus avalike teenuste osutamise kohustuse täitmiseks, mis seisnes lennujaama olemasolevate tegevustingimuste säilitamises ja taristule juurdepääsu tagamises. Seega on eespool käsitletud ülesannete puhul täidetud *Altmarki* kohtuotsuses sätestatud esimene tingimus.

8.1.3.2. Teenuseosutaja valik (neljas tingimus)

(251) Komisjon peab kohaseks viia kõnealuste perioodide puhul läbi analüüsi, mis käsitleb vastavust neljandale *Altmarki* kohtuotsuses toodud tingimusele.

(252) Komisjon meenutab, et selle tingimuse kohaselt peab pakutav hüvitis tulenema kas riigihankemenetlusest, mis võimaldab valida teenusepakkuja, kes suudab pakkuda asjaomaseid teenuseid kogukonnale vähima kuluga (esimene alamkriteerium), või keskmise, hästi juhitud ja piisavate vahenditega ettevõtja võrdlusanalüüsist (teine alamkriteerium).

a) Esimene alamkriteerium

i) Ajavahemikud 2002–2006 ja 2007–2011

(253) Ajavahemikuks 2002–2006 anti kontsessioon lennujaama käitamiseks 20. septembri 2002. aasta ministri korraldusega ([155]) (avaldatud Prantsuse Vabariigi Teatajas 5. oktoobril 2002) Angoulême'i kaubandus-tööstuskojale. Ajavahemikuks 2007–2011 usaldati 21. detsembri 2006. aasta prefekti korraldusega (millega loodi SMAC) ja 2009. aasta allhankelepinguga Angoulême'i lennujaama ümberkorraldamise, varustamise, haldamise ja käitamisega seotud ülesannete täitmine ja Angoulême'i lennujaama otsene ja kaudne käitamine SMACile.

(254) Need ühepoolsed ja lepingulised haldusaktid ei olnud ilmselgelt seotud avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva hankemenetlusega, mis oleks võimaldanud võrrelda erinevaid potentsiaalseid pakkumisi ja määrata hüvitamise suurus viisil, mis välistab selle käsitamise riigiabina.

(255) Seega leiab komisjon eelnimetatud ajavahemike kohta, et menetluse tingimused ei võimaldanud tagada tegeliku konkurentsiolukorra tekkimist Angoulême'i lennujaama käitamisega seotud ülesannete täitmiseks. Sellest tulenevalt ei vasta Angoulême'i lennujaama käitajate valikumenetlus *Altmarki* kohtuotsuse neljanda tingimuse esimesele alamkriteeriumile, kuivõrd selle abil ei olnud võimalik valida teenusepakkuja, kes suudab pakkuda asjaomaseid teenuseid kogukonnale vähima kuluga.

ii) 1. jaanuaril 2012 alanud ajavahemik

(256) Lennujaama haldamine ja käitamine usaldati ettevõtjale SNC-Lavalin Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/18/EÜ artikli 21 kohase avaliku hanke abil ([156]). Lisaks sellele avaldasid Prantsuse ametiasutused selle menetluse kohta pakkumiskutse, mis ilmus *Euroopa Liidu Teatajas*.

(257) Samas tuleb märkida, et Prantsusmaa ametiasutused, kes ei olnud sunnitud kasutama ametlikku menetlust, kasutasid teenuseosutaja valimisel laiaulatuslikku kaalutlusõigust ([157]). Samas võib tellija laiaulatusliku kaalutlusõigusega seotud menetluse kasutamine piirata huvitatud ettevõtjate osalemist.

([155]) Korraldus Angoulême-Brie-Champniers' lennujaama kontsessiooni andmise kohta Angoulême'i kaubandus-tööstuskojale.

([156]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/18/EÜ, 31. märts 2004, ehitustööde riigihankelepingute, asjade riigihankelepingute ja teenuste riigihankelepingute sõlmimise korra kooskõlastamise kohta (ELT L 134, 30.4.2004, lk 114).

([157]) Hanketingimuste hulgas oli kriteerium „majanduslikult kõige soodsam pakkumus, mida hinnatakse lähtuvalt hanke tehnilises kirjelduses, pakkumis- või läbirääkimiskutses või kirjeldavas dokumendis toodud tingimustest".

(258) Komisjon leiab seega, et antud juhul kasutatud menetlust saab käsitada piisavana selleks, et vastata *Altmarki* kohtuotsuses sätestatud neljandale tingimusele ([158]).

(259) Järgnevalt peab komisjon kontrollima, kas antud juhul kasutatud avaliku hanke menetlus võimaldas valida teenusepakkuja, kes suudab pakkuda asjaomaseid teenuseid kogukonnale vähima kuluga.

(260) Leping põhineb järgmisel: i) lepingu kestus on kuus aastat, ii) leping sisaldab teenuseosutaja lepingulist kohustust seoses toetuse ülemmääraga lennujaama eelarvetasakaalu saavutamisel, mille eest vastutab SMAC, iii) leping sisaldab kindlasummalist tasu osutatud teenuste eest, iv) leping sisaldab käitamise tõhususega seotud huvitatuse tingimust. Võimalikel kandidaatidel paluti esitada põhiettepanek (ärilendudeta) ja ennetavale stsenaariumile vastav ettepanek (ärilendudega). Hankekomisjonile esitatud hankemenetluse aruandes rõhutatakse, et esitati kaks konkureerivat pakkumust. Lisaks ettevõtjale SNC-Lavalin esitas põhistsenaariumi ja ennetava stsenaariumi ka ettevõtja APCO ([159]). SNC-Lavalini ennetavas stsenaariumis esitatud pakkumusega tehniliselt samaväärse teenuse puhul olid kahe konkurendi pakkumised lepingu kogu kehtivusperioodi kohta järgmised:

(tuhandetes eurodes)

	Tasakaalustusmakse	Kindlasummalised tasud	SMACi kogukulu
SNC-Lavalin	2 359	1 074	3 433
APCO	5 463	480	5 943

(261) Lisaks sellele ilmneb SMACi sissejuhatavast aruandest hankekomisjonile, et mõlemad kandidaadid esitasid põhistsenaariumi ja ennetava stsenaariumi ([160]). Teine stsenaarium, millest lähtuvalt kontsessiooni andev asutus tegi valiku, hõlmas strateegiliste suuniste kava, mille eesmärk oli tagada Angoulême'i lennujaama kaubanduslik areng. Hankekomisjonile esitatud aruandest ilmneb, et hankemenetluse võitnud ettevõtjale SNC-Lavalin makstav kindlasummaline tasu on mõlema stsenaariumi puhul sama suur. Kuid SMACi vastutusel oleva lennujaama eelarvetasakaalu saavutamiseks mõeldud toetuse ülemmäär, mille ettevõtja esitas vastuseks pakkumiskutsele, oli tasakaalustava toetuse ülemmäära tagatud osas erinev. Eespool osutatud aruandes on märgitud, et aastane keskmine täiendav koormus on ennetava stsenaariumi kohaselt 30 000 eurot, kuid see koormus ei jagune lepingu kehtivuse aastate vahel ühtlaselt. Põhistsenaariumi ja ennetava stsenaariumi erinevus on järgmine (tuhandetes eurodes):

(tuhandetes eurodes)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Põhistsenaarium	405	364	374	357	350	342
Ennetav stsenaarium	465	425	448	384	341	296
Vahe	+60	+61	+ 74	+27	–9	–46

(262) Sellest tulenevalt leiab komisjon, et kontsessiooni andva asutuse valik ei lähtunud otsustamisel sellest, milline pakkuja suudab teenust osutada kogukonna jaoks odavamalt. SNC-Lavalini pakutud põhistsenaarium oli seejuures odavam APCO pakutavast põhistsenaariumist ning võimaldas tagada Angoulême'i lennujaama taristule juurdepääsu ja hoida lennujaama olemasolevaid tegevustingimusi. Seevastu ennetava stsenaariumi eesmärk oli tagada lennujaama kaubanduslikku arengut. Kõnealune teine stsenaarium ei olnud esimese rakendamise jaoks vajalik ning seda ei ole võimalik käsitada üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisena. Sellest lähtuvalt on ilmne, et teenuseosutaja valikul ei lähtutud mitte majanduslikult kõige soodsamast pakkumisest, mis oleks võimaldanud pakkuda avalikku teenust kogukonna jaoks kõige odavama hinnaga.

([158]) Vt eespool nimetatud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatise punkt 66.

([159]) 2011. aasta jaanuaris asutatud APCO on 100 % ulatuses Limoges'i ja Haute-Vienne'i kaubandus-tööstuskoja tütarettevõtja. Tema tegevuse eesmärk on nõustamistegevus lennujaama haldamise valdkonnas, lennujaamapersonali koolitus, lennujaamade käitamine, haldamine ja arendamine, maapealsete teenuste osutamine ja lennujaama julgeolekuga seotud ülesanded.

([160]) Vt käesoleva otsuse põhjendus 20.

(263) Lennujaama kaubanduslikku arengut tagavate lepinguväliste maksete kohta leiab komisjon, et need ei kuulu täielikult üldist majandushuvi pakkuvate teenuste kohaldamisalasse ([161]) ning on menetluse algatamise otsuses väljendanud vastavasisulisi kahtlusi. SMACi 23. juuni 2001. aasta otsuses on sätestatud, et SMAC teeb need maksed otseselt lennuettevõtjatele. Seda meedet analüüsitakse riigiabi suhtes kehtestatud eeskirjadele vastavuse alusel koos Ryanairi/AMSi kasuks võetud meetmetega ([162]).

(264) Eelnevast lähtuvalt leiab komisjon, et hankemenetlus tingimused, millega anti kontsessioon SNC-Lavalinile, ei võimaldanud tagada kogukonna jaoks kõige odavama pakkumise valimist ning sellega seoses ei ole täidetud Altmarki kohtuotsuse neljanda tingimuse esimene alamkriteerium.

b) Teine alamkriteerium

(265) Ajavahemike 2002–2006 ja 2007–2011 puhul on Prantsuse ametiasutuste ülesanne tõendada, et hüvitise määramisel võeti aluseks keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimisega ja asjakohaste vahenditega nõuetekohaselt varustatud ettevõtja.

(266) Sellega seoses märgib komisjon, et Prantsusmaa ei ole edastanud sellekohast teavet. Lisaks sellele märgib komisjon, et hüvitise suurus ei olnud eelnevalt kindlaks määratud võrdlusaluseks võetava kulubaasi alusel või võrdluse alusel teiste võrreldavate lennujaama käitajate kulude struktuuriga. Eespool nimetatud ajavahemike kohta ei ole komisjonil seega võrdluse teostamiseks vajalikke andmeid, et hinnata vastavust teenuseosutaja valimise kriteeriumile.

(267) Eelnevat arvesse võttes leiab komisjon, et *Altmarki* kohtuotsuse neljas tingimus ei ole ajavahemike 2002–2006 ja 2007–2011 puhul täidetud.

(268) Sama järelduse teeb komisjon ka 1. juulil 2012 algava perioodi kohta, kuivõrd tal ei ole võrdluse teostamiseks vajalikke andmeid, et hinnata vastavust teenuseosutaja valimise kriteeriumile. Seega tuleb järeldada, et *Altmarki* kohtotsuses sätestatud neljas tingimus ei ole ka selle perioodi puhul täidetud.

(269) Kuivõrd Altmarki kohtuotsuses sätestatud neljas tingimus ei ole täidetud, on komisjon seisukohal, et kõnealuste meetmetega anti Angoulême'i lennujaama eri käitajatele eelis, mida nad ei oleks tavalistes turutingimustes saanud.

8.1.4. *Mõju Euroopa Liidu sisesele kaubandusele ja konkurentsile*

(270) Kui liikmesriigi antud finantsabi tugevdab mõne ettevõtja seisundit ühendusesiseses kaubavahetuses võrreldes konkureerivate ettevõtjatega, tuleb viimatinimetatuid käsitada ettevõtjatena, keda see abi mõjutab. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ([163]) on selleks, et meede kahjustaks või ähvardaks kahjustada konkurentsi, piisav, kui abisaaja konkureerib teiste äriühingutega konkurentsile avatud turgudel.

(271) Üldisemas plaanis tuleb märkida, et nagu Ryanair kinnitab oma kommentaarides, on Euroopa Liidu lennujaamade käitajad üksteisega konkurentsiolukorras, püüdes muuta end lennuettevõtjate jaoks atraktiivseks. Lennuettevõtjad otsustavad, milliseid lennuliine nad käitavad ja millise sagedusega nad lende võimaldavad, lähtuvalt erinevatest kriteeriumidest. Need kriteeriumid sisaldavad võimalike klientide arvu, mida nad seoses nende lennuliinidega loodavad saada, kuid lisaks sellele ka lennuliinide otspunktides asuvate lennujaamade pakutavaid tingimusi.

(272) Lennuettevõtjad vaatlevad eeskätt selliseid kriteeriume, nagu pakutavad lennujaamateenused, lennujaama ümbritseva piirkonna elanikkond ja majandustegevus, lennujaama suurus, juurdepääsuvõimalus maismaa kaudu, aga ka tasude suurus ning lennujaamataristu ja teenuste kasutamise üldised kaubanduslikud tingimused. Tasude suurus on otsustav tegur, sest lennujaama riiklikku rahastamist võidakse kasutada lennujaamatasude kunstlikult madalal hoidmiseks, mis meelitab ligi lennuettevõtjaid ning moonutab seega märkimisväärselt konkurentsi ([164]).

([161]) Vt käesoleva otsuse põhjendus 225.
([162]) Vt käesoleva otsuse punkt 9.
([163]) Üldkohtu 30. aprilli 1998. aasta otsus kohtuasjas T-214/95: Het Vlaamse Gewest vs. komisjon (EKL 1998, lk II-717).
([164]) Vt uute suuniste punkt 43.

(273) Seetõttu jagavad lennuettevõtjad oma ressursse, eeskätt lennukite ja meeskondade näol erinevate lennuliinide vahel, pidades eeskätt silmas lennujaama käitajate pakutavaid teenuseid ning nende osutatavate teenuste eest küsitavat hinda.

(274) Lennujaamateenuste turg on Euroopa Liidu sisekonkurentsi jaoks avatud turg, seega võivad Angoulême'i lennujaama eri käitajatele antud eelised mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust, suurendades kunstlikult lennujaamateenuste pakkumist Angoulême'is võrreldes tavapäraste turutingimustega. Seetõttu leiab komisjon, et kõnealused meetmed võivad kahjustada konkurentsi ja Euroopa Liidu liikmesriikide vahelist kaubandust.

8.1.5. *Otsus abi olemasolu kohta*

(275) Võttes arvesse eelnevaid kaalutlusi, teeb komisjon järgmised järeldused:

— võttes arvesse Angoulême'i lennujaama spetsiifilisi omadusi, võis Prantsusmaa otsustada ilma ilmset hindamisviga tegemata, et kõikide käesoleva menetlusega hõlmatud ajavahemike kestel võis lennujaama olemasolevate tegevustingimuste säilitamiseks ja taristule juurdepääsu tagamiseks täidetavaid ülesandeid käsitada üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisena;

— lennujaama majanduslikku arendamist aga, mille aluseks on ärilised kaalutlused, ei saa vaadeldavast perioodist sõltumatult käsitleda üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisena;

— üldist majandushuvi pakkuvate teenuste hulka kuuluvate avaliku teenindamisega seotud ülesannete täitmise rahastamise riiklik hüvitamine ei ole kooskõlas *Altmarki* kohtuotsuses sätestatud neljanda tingimusega ja seda sõltumata sellest, milliseid ajavahemikke käesolevas otsuses käsitletakse. Seega on nende meetmete puhul tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8.2. **Lennujaama käitajate kasuks võetud meetmete kokkusobivus siseturuga**

(276) Esmalt tuleb meenutada, et analüüsida on vaja üksnes nende Angoulême'i lennujaama käitajatele makstud hüvitiste vastavust siseturule, mida anti seoses üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega. Nagu on eelnevalt nimetatud põhjenduses 225, ei saa tegevust, mis on seotud lennujaama äritegevuse arendamisega, seejuures seoses kohaliku arengu edendamisega, käsitada üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisena. Antud juhul ei makstud käesoleva menetlusega hõlmatud ajavahemikel lennujaama käitajatele sellise tegevuse eest hüvitist.

8.2.1. *Lennujaama käitajatele antud abi kokkusobivus siseturuga*

(277) Komisjon leiab, et 2011. aasta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste otsust on võimalik kohaldada kõikide käesoleva menetlusega hõlmatud ajavahemike suhtes. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 10 punkti b kohaselt on enne 31. jaanuari 2012 „antud abi, mis ei olnud kooskõlas otsusega 2005/842/EÜ ega olnud siseturuga kokkusobiv ja teavitamiskohustusest vaba, kuid täidab käesolevas otsuses sätestatud tingimusi, siseturuga kokkusobiv ja eelneva teavitamise kohustusest vaba".

(278) Kõigepealt tuleb märkida, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 4 punkt f, milles on sätestatud, et abi andmise lubamist hõlmavas aktis peab olema viidatud kõnealusele otsusele, ei ole käoselevas kontekstis kohaldatav. Kõnealune abi anti enne üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse jõustumist ning seetõttu ei saa nõuda, et vaatlusalustes aktides oleks kõnealusele otsusele osutatud, vastasel juhul kaotaks üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 10 punkt b õigusliku jõu. Teiseks leiab komisjon menetluse lihtsustamise huvides, et ta võib kohaldada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevat 2011. aasta otsust enne 31. jaanuari 2012 antud abi suhtes, ilma et ta vaatleks eelnevalt, kas kõnealune abi ei ole kooskõlas otsusega 2005/842/EÜ. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 10 punkti b eesmärk on laiendada kõnealuse otsuse kohaldamist enne otsuse jõustumist antud kokkusobimatu abi suhtes, välistamata seejuures abi, mis oleks võidud kuulutada kokkusobivateks otsuse 2005/842/EÜ alusel.

8.2.1.1. Reguleerimisalaga seotud tingimus

(279) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse kohaselt võib üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele antud avalike teenuste hüvitamist käsitada siseturuga kokkusobivana tingimusel, et neid antakse lennujaamale, mille aastane reisijate hulk üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisele eelneval majandusaastal ei ületa 200 000 reisijat. Antud juhul ei ole Angoulême'i lennujaama reisijate arv ajavahemikul 2000–2012 kunagi ületanud 200 000 reisijat.

(280) Kõnealused meetmed kuuluvad seega üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse reguleerimisalasse ja neid tuleb seega hinnata kõnealuse otsuse alusel.

8.2.1.2. Ülesande andmise aktiga seotud tingimus (üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikkel 4)

(281) Komisjoni hinnangust vastavuse kohta *Altmarki* kohtuotsuses sätestatud esimesele ja teisele tingimusele tuleneb, et Angoulême'i lennujaama käitajatele usaldati tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamine ning et ülesande andmise akti olemasoluga seotud tingimused on täidetud. Komisjon meenutab, et üksnes lennujaama olemasolevate tegevustingimuste säilitamiseks ja taristule juurdepääsu tagamiseks täidetavaid ülesandeid saab käsitada üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisena.

8.2.1.3. Hüvitisega seotud tingimus (üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artiklid 5 ja 6)

a) Ajavahemikud 2002–2006 ja 2007–2011

(282) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 5 lõike 1 kohaselt ei tohi hüvitise suurus ületada avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisel tekkivaid puhaskulusid koos mõistliku kasumiga. Antud juhul on hüvitise piiramine avaliku teenindamise jaoks vajalike kuludega tagatud lennujaamaga seotud eelarve kindlaksmääramise menetluse abil. Kõnealust menetlust kirjeldava ringkirja punktis 2.6 on sätestatud, et Angoulême'i kaubandus-tööstuskoda peab eelarve koostamiseks kindlaks määrama: i) tegevuseks vajalike toimingutega seotud asjaolud; ii) omafinantseerimise suutlikkuse ja iii) kapitalitehingutega seotud asjaolud. Lisaks sellele tuleb eelarve ettepanekule lisada mitmed dokumendid, mille kinnitamine on samuti nõutav (teenuseid ja muud panustamist kajastav tabel, töötajate arvu ja töötasude tabel jne). Seega ilmneb, et võttes arvesse kõiki eelarve vastuvõtmisele eelnevaid kontrollimeetmeid, võib eeldada, et need võivad eelnevalt tagada eelarve piirdumise üksnes Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja ülesannete jaoks vajalike ja põhjendatud meetmetega. Prantsuse ametiasutuste edastatud teabest tuleneb, et antud abi oli suunatud üksnes Angoulême'i lennujaama käitamisega seotud tegevuskahjumi hüvitamisele. Lisaks sellele võimaldab SMACi põhikirjas sätestatud täidetud eelarve kontrollimehhanism vältida ülemäärase hüvitise maksmist ka tagantjärele teostatava kontrolli abil. Järelikult ei ületanud hüvitise suurus avalike teenuste osutamise kohustuste täitmisel tekkivaid kulusid.

(283) Samuti võimaldab eraldi peetav raamatupidamisarvestus eraldada Angoulême'i lennujaama käitamisega seotud tegevuse raamatupidamislikult. Kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna raamatupidamisarvestusest ilmneb, et selles arvestuses on lennujaama tegevuse jaoks nähtud ette eraldi eelarvepunkt. Selline mehhanism on piisav selleks, et tagada muu tegevuse risttoetamine. Lisaks sellele edastati lennujaama arveldused ja eelarvearuanded ka tsiviillennundusametile, kes kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna üle järelevalvet teostava asutusena andis hinnangu arvelduste ja eelarve kohta enne nende kinnitamist, kuivõrd riik oli lennujaama käitamise kontsessiooni andja. Seega kasutati hüvitist tegelikult selleks, et tagada asjaomase teenuse osutamine, ja avaliku sektori asutused töötasid välja menetluse, mis võimaldas vältida ülemäärast hüvitamist. Komisjon täpsustab samas, et toodud hinnangut ei saa kohaldada kulude suhtes, mis on tekkinud seoses Ryanairi tegevusega, kuivõrd selle puhul on tegemist kaubandusliku arendamisega seotud ülesandega ([165]).

(284) Lõpuks meenutab komisjon, et Prantsuse ametiasutuste edastatud teave võimaldab tuvastada, et kõnealune abi oli suunatud üksnes lennujaama tegevuskahjumi katmisele vaadeldaval perioodil ning lennujaama käitaja ei teeninud selle pealt mingit kasumit.

b) 1. jaanuaril 2012 alanud ajavahemik

(285) Teenuste hankes osalemise kutses oli läbipaistval moel täpsustatud, et pakkumise esitaja peab kindlaks määrama teenusepakkuja tasu nii ilma ärilendudeta (põhistsenaarium) kui ka koos ärilendudega (ennetav stsenaarium). Ta pidi samuti määrama kindlaks oma tegevuse tasakaalustamiseks vajaliku SMACilt saadava maksimaalse tagatise suuruse mõlema stsenaariumi korral. Pakkumiskutses nägi SMAC täiendavalt ette ka huvitatuse tingimuse (50 %/50 %) juhuks, kui SMACi makstav tasu jääb alla pakkumises määratletud ülemmäära, mis kajastati ka hanke tehnilises kirjelduses. Lisaks sellele, nagu on osutatud põhjenduses 262, oli SNC-Lavalini pakutud põhistsenaarium seejuures odavam APCO pakutavast põhistsenaariumist ning võimaldas tagada Angoulême'i lennujaama taristule juurdepääsu ja hoida lennujaama olemasolevaid tegevustingimusi.

(286) Hüvitise arvutamine põhineb eeskätt võrdlusel lennujaama jaoks kasutataval eraldi kontol ilmneva tegeliku kahjumiga ([166]). Käitaja on kohustatud laskma kõnealust eraldi kontot audiitoril kontrollida ning edastada raamatupidamisaruanne igal aastal SMACile.

([165]) Vt käesoleva otsuse põhjendus 225.
([166]) Tehnilise kirjelduse ja tehniliste tingimuste artikkel 14–1.

(287) Lisaks sellele on ette nähtud, et SNC-Lavalinile makstavad riiklikud tasakaalustusmaksed peaksid vähenema eeldusel, et lennujaama arvelduste tasakaalustamiseks vajalik summa jääb väiksemaks kui kohustust puudutavas kokkuleppes toodud ülemmäär. Ka selline vähendamismehhanism aitab vähendada ülemäärase hüvitamise ohtu tagantjärgi teostatava kontrolli abil.

(288) Ülemäärase hüvitamise vältimise regulaarseks kontrollimiseks on pakkumiskutse tehnilise kirjelduse III jaotises täpsustatud SMACi kontrollimeetmeid, mis võimaldavad SNC-Lavalinile usaldatud üldist majandushuvi pakkuvate ülesannete kohta aruannete esitamisega hüvitisi kontrollida ja vältida SMACi poolset ülemäärast hüvitamist.

(289) Samas märgib komisjon hüvitise suuruse kohta siiski, et SMACi ja SNC-Lavalini vahel sõlmitud leping ei põhine mitte mõistliku kasumi eelneval kindlaksmääramisel, vaid kindlasummalisel tasul. Komisjon võtab arvesse ka selliseid asjaolusid, nagu lennujaama varasema lennuliikluse enam kui tagasihoidlik maht, hüvitissummade ettenähtud arvestus- ja kontrollimehhanismid, eespool kirjeldatud käitamise tõhususega seotud innustav huvitatuse tingimus, samuti ka asjaolu, et SNC-Lavalini pakkus kõige madalamat hinda. Neid asjaolusid arvesse võttes leiab komisjon, et SMACi ja SNC-Lavalini vahelise lepingu alusel makstavat hüvitist võib lugeda siseturuga kokkusobivaks tingimusel, et Prantsuse ametiasutused tagavad, et kogu lepingu kehtivusaja jooksul SNC-Lavalinile väljamakstud kogusumma ei ületa summat, mis on vajalik üksnes avaliku teenindamisega seotud puhaskulude katmiseks, kusjuures kõnealustest kuludest on maha arvatud lennujaama kaubandusliku arendamise kulud ning on võetud arvesse mõistlikku investeeringutasuvust.

(290) Sellega seoses peavad Prantsuse ametiasutused edastama komisjonile nelja kuu jooksul pärast SMACi ja SNC-Lavalini vahel sõlmitud lepingu lõppemist aruande, millest nähtub, et SNC-Lavalinile makstud hüvitis, mille puhul on võetud arvesse mõistlikku investeeringutasuvust, on kogu lepingu kehtivusaja jooksul olnud vastavuses üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 5 sätetega.

8.2.2. *Järeldus abi kokkusobivuse kohta ajavahemikul 2002–2017*

(291) Eelnevaid kaalutlusi arvesse võttes leiab komisjon, et Angoulême'i lennujaama käitamisega seoses alates 2002. aastast juba antud abi võib lugeda siseturuga kokkusobivaks Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 ja üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse alusel ([167]).

(292) Samas leiab komisjon seoses SNC-Lavaliniga, et SMACi ja SNC-Lavalini vahelise lepingu alusel makstavat hüvitist võib lugeda siseturuga kokkusobivaks tingimusel, et Prantsusmaa tagab, et kogu lepingu kehtivusaja jooksul kõnealusele ettevõtjale väljamakstud kogusumma ei ületa summat, mis on vajalik üksnes avaliku teenindamisega seotud puhaskulude katmiseks, kusjuures kõnealustest kuludest on maha arvatud lennujaama kaubandusliku arendamise kulud ning on võetud arvesse mõistlikku investeeringutasuvust.

(293) Sellega seoses peavad Prantsuse ametiasutused edastama komisjonile nelja kuu jooksul pärast SMACi ja SNC-Lavalini vahel sõlmitud lepingu lõppemist aruande, millest nähtub, et SNC-Lavalinile makstud hüvitis, mille puhul on võetud arvesse mõistlikku investeeringutasuvust, on kogu lepingu kehtivusaja jooksul olnud vastavuses üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse artikli 5 sätetega.

9. RYANAIRI JA AMSIGA SEOTUD ABIMEETMETE HINDAMINE

9.1. Abi olemasolu Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses

(294) Kuigi 2008. aasta lepingud on vormiliselt sõlmitud ühelt poolt SMACi ja teiselt poolt Ryanairi ja AMSi vahel, leiab komisjon, et SMACi ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna tegevust Ryanairi ja AMSi kasuks võetud meetmete hindamisel tuleb analüüsida koos. Nagu on eelnevalt osutatud põhjenduses 178, leiab komisjon, et SMAC ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond käitasid Angoulême'i lennujaama ajavahemikul 2007–2011 koos.

([167]) Komisjon peab kohaseks märkida, et kõnealused abimeetmed, mis kuuluvad üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse kohaldamisalasse, on siseturuga kokkusobivad ka selle otsuse alusel ja samadel põhjustel. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2005. aasta otsuse kokkusobivuse kriteeriumid ei ole käesoleva analüüsi seisukohalt sisuliselt erinevad üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta otsuse omadest.

9.1.1. *Ettevõtja ja majandustegevuse mõisted*

(295) Selleks, et määrata kindlaks, kas 2008. aasta lepingutes sätestatud meetmete näol on tegemist riigiabiga, tuleb kindlaks määrata, kas neist meetmetest kasusaajad, Ryanair ja AMS, on ettevõtjad Euroopa Liidu toimimise artikli 107 lõike 1 tähenduses. Ei saa vaidlustada asjaolu, et kõnealuse kahe äriühingu näol on tegemist teenuseosutajatega lennutranspordi ja turunduse valdkonnas. Sellega seoses tegelevad nad majandustegevusega.

9.1.2. *Riigi ressursid ja riigiga seostatavus*

9.1.2.1. Riigi ressursside kasutamine

(296) 2008. aasta lepingud sõlmis vahetult SMAC. Võttes arvesse eespool käesoleva otsuse põhjendustes 203–205 toodud asjaolusid, leiab komisjon, et SMACi ressursside näol on tegemist riigi ressurssidega.

9.1.2.2. Meetmete seostatavus riigiga

(297) SMACi otsuse 2008. aasta lepingute sõlmimise lubamise kohta kinnitasid ühehäälselt kõik SMACi liikmetest avaliku sektori asutused, kes omakorda olid otseselt või kaudselt seotud kohalike omavalitsuste ja kaubandus-tööstuskodadega. Komisjon leiab, et võttes arvesse kõnealuste asutuste iseloomu, tuleb eeldada, et lennujaama tegevusega seotud SMACi otsused on seostatavad riigiga ([168]).

(298) Sellest lähtuvalt leiab komisjon, et kõnealuste lepingute sõlmimine on seotud riigi ressursside kasutamisega Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ning et lepingute sõlmimise aluseks olnud otsused on seostatavad riigiga.

9.1.3. *Valikuline eelis*

(299) Selleks et hinnata, kas teatava riikliku meetme puhul on tegemist abiga, tuleb kindlaks teha, kas asjaomane ettevõtja saab valikulise majandusliku eelise, mida ta tavalistel turutingimustel ei oleks saanud ([169]).

(300) Sellega seoses märgib komisjon esmalt, et kõnealused meetmed on selektiivsed, kuivõrd need on seotud üksnes Ryanairiga. 2008. aasta lepingud sõlmiti enne seda, kui avaldati otsused avalike tariifide kohta, milles on osutatud samalaadsele mehhanismile ja mida kohaldati alates 1. märtsist 2009 kõikide lennuettevõtjate suhtes, kes soovisid lennuliine käitada Angoulême'i lennujaamas. Lisaks sellele tegi Londoni rahvusvaheline arbitraaž (*London Court of International Arbitration (*LCIA)) 18. juunil 2012 otsuse, mis on seotud Ryanairi poolse 2008. aasta lepingute lõpetamisega ja milles on märgitud, et Ryanairi ja Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja esindajate vahel toimusid kahepoolsed läbirääkimised seoses Ryanairi tegevuse tingimustega Angoulême'i lennujaamas. Need läbirääkimised toimusid alates 2009. aasta septembrist, st ajal, mil Ryanairi esindajad teatasid kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonnale lennuliini käitaja rahalistest raskustest lennuliinil London Stansted-Angoulême. Neist läbirääkimistest ilmneb, et lennujaama käitaja ja Ryanair kavandasid oma suhteid muid osalisi välistavalt ning lennujaam ei soovinud pöörduda mõne teise lennuettevõtja poole.

(301) Selleks et määrata kindlaks, kas sõlmitud lepingutega anti Ryanairile majanduslik eelis, peab komisjon vaatlema, kas SMACi ja kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna asemel tegutsev hüpoteetiline turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja, kes juhindub tasuvuse väljavaadetest, oleks sõlminud sellised lepingud.

(302) Selle põhimõtte kohaldamisel leiab komisjon, võttes arvesse käesoleva juhtumi faktilisi asjaolusid, et esmajärjekorras tuleks leida vastused järgmistele küsimustele.

— Kas turundusteenuste lepingut ja sellega samaaegselt sõlmitud lennujaamateenuste lepingut tuleb analüüsida koos või eraldi?

— Milliseid eeliseid kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna asemel tegutsev hüpoteetiline turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võis turundusteenuste lepingust oodata?

([168]) Vt käesoleva otsuse punkt 8.1.2.2.
([169]) Vt eeskätt Euroopa Kohtu 29. aprilli 1999. aasta otsus kohtuasjas C-342/96: Hispaania vs. komisjon (EKL, lk I-2459), punkt 41.

— Kui asjakohaseks võib turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel pidada ametliku uurimismenetluse raames vaadeldud lennujaamateenuste lepingu tingimuste võrdlust teistes lennujaamades tasutud lennujaamamaksudega?

(303) Seejärel, pärast nendele küsimustele vastuse leidmist on komisjonil võimalik kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kõnealuste erinevate meetmete suhtes.

9.1.3.1. Turundusteenuste lepingu ja lennujaamateenuste lepingu ühine analüüs

(304) Menetluse algatamise otsuses leidis komisjon esmalt, et SMACi ja lennuettevõtjate Ryanair ja AMSi vahel sõlmitud lennujaamateenuste lepingut ja turundusteenuste lepingut tuleb turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel analüüsida koos. Sellega seoses tasub meenutada, et Üldkohtu otsuse kohaselt ([170]) tuleb selleks, et kontrollida, kas teatav ettevõtja on käitunud turumajanduse tingimustes aruka ettevõtjana, vaadelda kogu äritehingut tervikuna. Seega peab komisjon vaidlusaluste meetmete hindamisel võtma arvesse kõiki asjassepuutuvaid tegureid ja nende tausta.

(305) Prantsusmaa toetab esitatud märkustes komisjoni poolt menetluse algatamise otsuses rakendatud lähenemissuunda, mis seisneb selles, et lennujaamateenuste lepingut ja sellega samaaegselt sõlmitud turundusteenuste lepingut tuleb käsitleda koos. Seevastu teatud kolmandad huvitatud isikud, nagu Ryanair, ei nõustunud sellise lähenemisega, leides, et turundusteenuste lepinguid tuleb analüüsida eraldi.

(306) Komisjon leiab samas, et kõikide antud juhtumiga seotud tegurite analüüs nõuab menetluse algatamise otsuses nimetatud lähenemisviisi rakendamist (vt menetluse algatamise otsuse põhjendused 215–220). Sellega seoses on kohane märkida, et ametliku uurimismenetluse käigus edastatud teave ei ole seadnud kahtluse alla komisjoni tehtud esialgset analüüsi.

(307) Esmalt tuleb arvesse võtta, et turundusteenuste leping sõlmiti samal kuupäeval kui lennujaamateenuste leping ning kõnealused lepingud sõlmiti samade lepinguosaliste vahel. AMS on 100 % ulatuses Ryanairi tütarettevõtja ja selle eesotsas on Ryanairi juhtivtöötajad. Seega on Ryanairi ja AMSi näol tegemist ühe ja sama majandusüksusega selles tähenduses, et AMS tegutseb Ryanairi huvides ja tema kontrolli all ning et AMSi toodetud kasum on suunatud Ryanairile dividendide või äriühingu väärtuse suurenemise teel. Lisaks sellele, nagu allpool selgitatakse, on turundusteenuste leping seotud Ryanairi käitatava lennuliiniga, mis väljub Angoulême'i lennujaamast. Turundusteenuste lepingust ilmneb, et selle aluseks on Ryanairi võetud kohustus seda lennuliini käitada ning see on lisaks sellele sõlmitud samal ajal, kui sõlmiti lennujaamateenuste leping sama lennuliini jaoks SMACi ja Ryanairi vahel. Seetõttu ei takista asjaolu, et SMAC sõlmis turundusteenuste lepingu AMSi ja mitte Ryanairiga, kohaldada lähenemisviisi, mille kohaselt turundusteenuste lepingut ja sellega samaaegselt sõlmitud lennujaamateenuste lepingut käsitatakse ühe ja sama tehinguna.

(308) Komisjon meenutab samuti, et turundusteenuste leping on seotud Angoulême'i lennujaamast väljuvate teatavate Ryanairi käitatavate lennuliinidega. Komisjon leiab, et ühelt poolt SMACi ja Ryanairi vahelisi ärisuhteid ning teiselt poolt SMACi ja AMSi vahelisi ärisuhteid ei saa käsitleda üksnes lennuliini Angoulême-London Stansted Ryanairi poolse käitamise kontekstis. Sellega seoses tuleb märkida, et Charente'i kohaliku omavalitsuse teostatud auditis ([171]) on Ryanairi iseloomustatud turundusabi otsese saajana ning lennuettevõtja on nõudnud sellise abi andmist võimalike odavlennuliinide avamise eest. Prantsuse ametiasutused rõhutavad, et 2008. aasta lepingute näol on tegemist sidusa ja üldise meetmega ning need omadused ei ole teineteisest lahutatavad. Seega ilmneb, et ühe lepinguosalise, SMACi seisukohast on turundusteenuste lepingu ja Angoulême'i lennujaamas Ryanairi käitatavate lennuliinide vahel lahutamatu seos.

(309) Seda hinnangut toetavad ka turundusteenuste lepingu sätted, mille kohaselt lepingu aluseks on Ryanairi võetud kohustus käitada lennuliini, mis on samaaegselt ka lennujaamateenuste lepingu ese. Turundusteenuste lepingu artiklis 1, milles on määratletud lepingu objekt, on sätestatud: „Käesoleva lepingu aluseks on Ryanairi võetud kohustus käitada Angoulême'i lennujaama ja Londoni vahelist lennuliini. Esialgse lennukava kohaselt toimub 3 lendu nädalas kevad- ja suveperioodil, välja arvatud olukorras, kus see osutub võimatuks vääramatu jõu tõttu". Komisjon märgib lisaks sellele, et turundusteenuste lepingu teatud sätted osutavad otseselt Ryanairile, nagu see ettevõtja oleks lepinguosaline, samas kui ametlikult on leping vormistatud SMACi ja AMSi vahel. Näiteks on lepingu artiklis 7 sätestatud, et „kui Ryanair tühistab lepingu enne selle kohaldamise kolmanda aasta lõppemist, peab ta SMACile

([170]) Üldkohtu 17. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas T-196/04: Ryanair vs. komisjon (EKL, lk II-3643).
([171]) Alliance ELSA 14. juunil 2006 avaldatud uuring Angoulême Brie-Champnieri ja Cognac-Chanteaubernardi lennujaamade võimaluste kohta pärast 1. jaanuari 2007.

maksma trahvi, mille suurus on 50 000 eurot neljanda aasta ja 25 000 eurot viienda aasta eest, proportsionaalselt kõikide aastate ja lennukavaga". Lisaks sellele on hankekomisjonile esitatud tutvustuskokkuvõttes märgitud, et SNC-Lavalin teeb ettepaneku käivitada 2013. aastal uue odavlennuettevõtja käitatava lennuliini Suurbritanniasse, „kui SMAC nõustub andma turundusabi, mille suurus on hinnanguliselt 30–35 eurot väljuva lennu reisija kohta". Nendest sätetest ilmneb tihe seos Angoulême'i lennujaama käitamisega seotud valikute ja turundusteenuste lepingu vahel.

(310) Käesoleva menetluse käigus esitatud Ryanairi väide, mille kohaselt lennujaama ja AMSi vahel sõlmitud turundusteenuste lepingu eesmärk ei olnud Ryanairi lendude täitumise suurendamine Angoulême-Londoni lennuliinil, ei sea seda järeldust kahtluse alla. Turundusteenuste lepingu eesmärk oli pakkuda reklaamiruumi Ryanairi veebisaidil, et reklaamida Angoulême'i reisi sihtkohana Ryanairi veebisaidi külastajate, see tähendab kõnealuse lennuettevõtja klientide seas. Kui eeldada, et Ryanairi väide vastab tõele ning turundusteenuste leping ei saanud suurendada Ryanairi reisijate arvu Angoulême'i suunduvatel või sealt lahkuvatel lendudel, on keeruline mõista, milline huvi oli lennujaamal turundusteenuste leping sõlmida.

(311) Järelikult olid SMACi jaoks turundusteenuste lepinguga seotud kulud seostatavad lennuliini käivitamisega Angoulême'i ja Londoni Stanstedi lennujaama vahel. SMACile sai kõnealune leping tuua kasu vaid läbi täiendava tulu seoses reisijate arvu suurenemisega lennuliinil Angoulême-London Stansted, mis oli ainuke Ryanairi käitatav lennuliin Angoulême'i lennujaamas.

(312) Turundusteenuste leping on seega lahutamatult seotud sellega samaaegselt sõlmitud lennujaamateenuste lepingu ning selle esemeks olevate lennuveoteenustega. Eespool toodud faktilistest asjaoludest ilmneb samuti, et kui kõnealused lennuliinid (ja seega ka nendega seotud lennujaamateenused) puuduksid, ei oleks turundusteenuste lepingul Angoulême'i lennujaama jaoks mingit mõistuspärast majanduslikku põhjendust ja lennujaam ei oleks järelikult seda sõlminud. Kõnealusel ajajärgul oli Ryanair ainuke suur lennuettevõtja, kes käitas sellesse lennujaama suunduvat lennuliini ja oli suuteline lennujaama reisijate arvu suurendama. Kui lennujaam soovis edendada lennuliiklust teiste lennuettevõtjate käitatavatel muudel lennuliinidel, on mõistlik eeldada, et ta ei oleks avaldanud reklaami Ryanairi veebisaidil. Nagu on märgitud eespool, on turundusteenuste lepingus sõnaselgelt nimetatud, et nende lepingute alus on Ryanairi kohustus käitada Angoulême'i ja Londoni Stanstedi lennujaama vahelist lennuliini ning selles nähakse seejuures ette turundusteenused, mis on suunatud peaasjalikult kõnealuse lennuliini reklaami tagamisele.

(313) Kokkuvõtteks, eelnevat silmas pidades leiab komisjon, et otsustamaks, kas tegemist on riigiabiga, tuleb turundusteenuste lepingut ja lennujaamateenuste lepingut (edaspidi 2008. aasta lepingud) käsitleda koos, sest need lepingud moodustavad ühe tehingu.

9.1.3.2. Eelised, mida turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võis oodata turundusteenuste lepingust, ja millist hinda ta oleks olnud nõus nende teenuste eest maksma

(314) Selleks et kõnealuse juhtumi suhtes kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet, tuleb 2008. aasta lepingute lepinguosaliste Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja ning SMACi tegevust võrrelda Angoulême'i lennujaama käitava hüpoteetilise turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja omaga.

(315) Tehingu analüüsi käigus tuleb välja selgitada, millist kasu võis turumajanduse tingimustes tegutsev tasuvuse väljavaadetest lähtuv hüpoteetiline ettevõtja oodata turundusteenuste lepingust. Seejuures ei tule arvesse võtta nende teenuste kui selliste mõju piirkonna turismile ja majandustegevusele. Oluliseks tuleb pidada üksnes kõnealuste teenuste mõju lennujaama kasumlikkusele, kuivõrd see on ainus mõju, mida turumajanduse tingimustes tegutsev hüpoteetiline ettevõtja oleks arvesse võtnud.

(316) Seejuures stimuleerivad turundusteenused oma laadi tõttu kõnealuste turundusteenuste lepingute ja vastavate lennujaamateenuste lepingutega hõlmatud lennuliinide kasutamist, kuna nende eesmärk on nimetatud lennuliinide reklaamimine. Isegi kui neist esmaseks kasusaajaks on asjaomane lennuettevõtja, saab neist samuti kasu ka lennujaama käitaja. Suurenenud reisijate arv võib lennujaama käitaja jaoks tähendada teatud lennujaamatasudest ja lennundusega mitteseotud tulude, nagu parklate, toitlustusasutuste ja muude müügiettevõtete tegutsemisest saadavate tulude jne, suurenemist.

(317) On kindel, et kaubandus-tööstuskoha lennujaama osakonna asemel Angoulême'i lennujaama käitav turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks võtnud turundusteenuste lepingu ja vastava lennujaamateenuste lepingu kavandamisel seda positiivset mõju arvesse. Selleks oleks ta hinnanud kõnealuse lennuliini mõju oma tulevastele tuludele ja kuludele, nähes selles kontekstis ette neid lennuliine kasutavate reisijate arvu, mis võib tuleneda turundusteenuste osutamisest põhjustatud positiivsest mõjust. Lisaks sellele oleks ta arvestanud seda mõju kogu kõnealuste lennuliinide toimimise aja kohta, nagu see oli ette nähtud lennujaamateenuste lepingus ja turundusteenuste lepingus.

(318) Kui lennujaama käitaja sõlmib lepingu, milles nähakse ette teatud lennuliinide reklaamimeetmed, on võimalik, et ta prognoosib asjaomaste lennuliinide jaoks teatud täituvuse (ehk koormusteguri) ([172]) ning võtab seda oma tulevaste tulude hindamisel arvesse. Selles küsimuses võtab komisjon teadmiseks Ryanairi märkuse, mille kohaselt turundusteenuste lepingud ei tähenda lennujaama käitaja jaoks mitte üksnes kulusid, vaid ka võimalikku tulu.

(319) Lisaks sellele tuleb kindlaks määrata, kas kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna asemel Angoulême'i lennujaama käitav hüpoteetiline ettevõtja oleks võinud mõistuspäraselt oodata ja arvuliselt väljendada muid tulusid kui need, mis tulenevad turundusteenuste lepingust lennuliinide käitamise perioodil, mis on sätestatud lennujaamateenuste lepingus ja turundusteenuste lepingus.

(320) Mõned kolmandad huvitatud isikud, sealhulgas Ryanair oma 17. jaanuari 2014. aasta uuringus, toetavad seda seisukohta. 17. jaanuari 2014. aasta uuring põhineb seisukohal, mille kohaselt lennujaama käitaja, nagu näiteks kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna ostetud turundusteenused tugevdavad lennujaama kuvandit ja stimuleerivad sellest tulenevalt jätkusuutlikult kõnealust lennujaama kasutavate reisijate arvu suuremal määral kui üksnes turundusteenuste lepingus ja lennujaamateenuste lepingus nimetatud lennuliinid kõnealuses lepingus sätestatud lennuliinide käitamise perioodi kestel. Eeskätt tuleneb kõnealusest uuringust, et Ryanairi väitel võib turundusteenuste osutamine suurendada jätkusuutlikult lennujaama külastatavust ka pärast lepingu tähtaja lõppemist.

(321) Sellega seoses tuleb märkida, et mitte ükski esitatud asjaolu ei toeta seisukohta, et ametliku uurimismenetlusega hõlmatavate turundusteenuste lepingu sõlmimisel oleks lennujaama käitaja eelnevalt prognoosinud turundusteenuste võimalikku positiivset mõju, mis ulatub kaugemale üksnes kõnealuse lepinguga hõlmatavate lennuliinide avaldatavast mõjust või mis ajalises plaanis ulatub kaugemale kõnealuste liinide käitamise prognoositud kestusest. Lisaks sellele ei ole ei Prantsusmaa omalt poolt pakkunud välja meetodit, mis võimaldaks hinnata sellest mõjust tulenevat võimalikku tulu, mida kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna asemel Angoulême'i lennujaama käitav hüpoteetiline turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks võinud arvesse võtta 2008. aasta lepingute sõlmimise asjakohasuse hindamisel. Seega, kui eeldada, et kõnealused mõjud on olemas, ei võtnud lennujaama käitajad neid AMSi ja Ryanairiga lepingute sõlmimisel arvesse.

(322) Lisaks sellele tunduks ka nende mõjude jätkusuutlikkus olemasoleva teabe põhjal talle äärmiselt ebakindlana. On mõeldav, et Angoulême'i linna ja piirkonna reklaamimine Ryanairi veebisaidil võis innustada seda saiti külastavaid isikuid ostma Ryanairi pileteid Angoulême'i hetkel, kui nad puutusid selle reklaamiga kokku või sellest natuke hiljem. Seevastu on vähetõenäoline, et Ryanairi veebisaidi külastamisel nähtud reklaam jäi kasutajatele meelde, kinnistus ja võis mõjutada nende lennupiletite ostmise otsuseid veel mõne nädala pärast. Reklaamikampaanial võib olla pikemaajalisem mõju, kui reklaamimeetmeid viiakse ellu ühe või mitme reklaamivahendi kaudu, millega tarbijad puutuvad sageli kokku teatud ajavahemiku jooksul. Näiteks reklaamikampaania üldlevivates televisiooni- ja raadiokanalites, suure külastatavusega veebisaitidel ja/või mitmetel värskes õhus või avalikes kohtades asuvatel reklaamitahvlitel võib tuua kaasa pikaajalisi mõjusid, kui tarbijad puutuvad reklaamiga kokku passiivsel viisil ja korduvalt. Seevastu reklaamimeede, mis hõlmab vaid mõnda Ryanairi veebisaiti, ei ole suuteline avaldama mõju, mis ulatub märkimisväärselt kaugemale kõnealuse reklaamimeetmega kokkupuutumise kestusest. Lisaks sellele reklaamivad ka väga tuntud kaubamärkide omanikud oma kaubamärke turunduskampaaniate abil, millel ei oleks mingit majanduslikku põhjendust, kui järgida Ryanairi argumente.

(323) On äärmiselt tõenäoline, et suurem osa inimesi ei külasta Ryanairi veebisaiti piisavalt sageli, et neile võiks kauemaks meelde jääda sellel saidi avaldatav piirkonna reklaam. Seda tähelepanekut toetavad olulisel määral kaks asjaolu. Esiteks, turundusteenuste lepingu kohaselt seisnes Angoulême'i piirkonna reklaam Ryanairi avalehel viie 150sõnalise teksti avaldamises Angoulême-Cognaci sihtkohaga seotud leheküljel rubriigis „Top Five Things To Do" ja tavalises lingis SMACi määratud saidile veebisaidi www.ryanair.com avalehel piiratud ja küllalt lühikeste ajavahemike jooksul (vastavalt 24, 17 ja 12 päeva kolme esimese aasta jooksul). Nii kõnealuste reklaamimeetmete laad (tavaline link, mille

([172]) Täituvuse määr ehk koormustegur on täidetud istekohtade suhtarv lennukites, mida kasutatakse kõnealuse lennuliini käitamiseks.

reklaamimõju on piiratud) kui ka nende avaldamise lühike aeg võisid oluliselt piirata nende meetmete ajalist mõju pärast avaldamise lõppemist, seda enam, et nimetatud meetmed hõlmasid vaid Ryanairi veebisaiti ja neid ei toetanud teised reklaamivahendid. Teiseks, AMSiga sõlmitud lepingutes ettenähtud muud turundusmeetmed hõlmasid üksnes veebisaidi Angoulême'i suunduvate liinidega seotud lehekülgi. On väga tõenäoline, et suurem osa inimesi ei külasta neid lehekülgi kuigi sageli ja teevad seda üksnes juhul, kui nad on sellest sihtpunktist juba potentsiaalselt huvitatud.

(324) Seega, kui turundusteenuste osutamine võis suurendada turundusteenuste lepingus osutatud lennuliinide reisijate arvu nende teenuste osutamise perioodil, on väga tõenäoline, et see mõju pärast kõnealuse perioodi lõppemist või teiste lennuliinide puhul oli tähtsusetu või puudus täiesti.

(325) Ryanairi 17. ja 31. jaanuari 2014. aasta uuringust ilmneb samuti, et turundusteenuste lepingust saadav tulu pärast kõnealustes lepingutes osutatud lennuliinide sulgemist või nende käitamisperioodi lõppu vastavalt turundusteenuste lepingus ja lennujaamateenuste lepingus sätestatule on äärmiselt ebakindel ja sellel puudub selline usaldusväärsuse tase, mida turumajanduse tingimustes tegutsev informeeritud ettevõtja võiks pidada piisavaks.

(326) Näiteks on 17. jaanuari 2014. aasta uuringus märgitud: „[…] tulude kasv tulevikus pärast lennujaamateenuste lepingus ettenähtud tähtaja möödumist on põhimõtteliselt ebakindel". Lisaks sellele on uuringus esitatud kaks meetodit turundusteenuste lepingu positiivse mõju ettevaatavaks hindamiseks, neist üks põhineb rahavoogudel („cash flow") ja teine kapitaliseerimisel.

(327) Rahavoogudel põhinev lähenemisviis seisneb turundusteenuste lepingute ja lennujaamateenuste lepingute alusel teenitava kasumi hindamises, mida lennujaama käitaja saab osutatavate turundusteenuste ja lennujaamateenuste eest tulevaste tulude vormis, millest on maha arvatud vastavad kulud. Kapitaliseerimismeetodi puhul vaadeldakse lennujaama kuvandi paranemist tänu turundusteenuste osutamisele immateriaalse varana, mis on omandatud turundusteenuste lepingus toodud hinnaga.

(328) Uuringus on samas rõhutatud, et kapitaliseerimismeetodi kohaldamisel tekivad märkimisväärsed raskused, kuivõrd sellise meetodi kasutamisel saadavad tulemused ei ole kuigi usaldusväärsed ning seetõttu tuleks eelistada rahavoogude meetodit. Uuringus on öeldud: „Kapitaliseerimismeetodi puhul tuleks arvesse võtta vaid lennujaama immateriaalsete varadega seostatavate reklaamikulude proportsiooni. Samas võib osutuda keeruliseks määrata kindlaks lennujaama tulevaste tulude aluseks olevate reklaamikulude (st lennujaama immateriaalsesse varasse investeerimise) proportsiooni, vastupidiselt nendele kuludele, mis on lennujaama jooksvate sissetulekute aluseks". Uuringus on samuti rõhutatud: „Selleks et kohaldada kapitaliseerimismeetodit, tuleb hinnata keskmist ajavahemikku, mille kestel lennujaam on suuteline klienti kinni hoidma tänu AMSi turunduskampaaniale. Praktikas on andmete ebapiisavuse tõttu äärmiselt keeruline hinnata keskmist ajavahemikku, mille kestel klienti tänu AMSi reklaamikampaaniale kinni hoitakse".

(329) 31. jaanuari 2014. aasta uuringus esitatakse rahavoogudel põhineva lähenemisviisi praktilise kohaldamise võimalus. Selle lähenemisviisi kohaselt omandab turundusteenuste ja lennujaamateenuste lepingust tulenev kasum, mis ulatub turundusteenuste lõppemisest kaugemale, „lõppväärtuse", mille suurus arvestatakse lepingu lõppemise kuupäeva seisuga. See lõppväärtus arvutatakse lähtuvalt lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepinguga seotud prognoositavatest täiendavatest tuludest lennujaamateenuste lepingu kohaldamise viimase aasta jooksul. Meetod seisneb lennujaamateenuste lepingu kehtivuse viimase aasta eeldatava täiendava tulu projitseerimises tulevikku lennujaamateenuste lepinguga sama kehtivusajaga lepingule, kohandades seda eelnevalt Euroopa lennundusturu kasvumääraga ja tõenäosuskoefitsiendiga, mis väljendab lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu suutlikkust anda lennujaamale kasumit pärast kõnealuste lepingute kehtivuse lõppemist. See suutlikkus tuua pikaajalist kasumit sõltub 31. jaanuari 2014. aasta uuringu kohaselt mitmetest asjaoludest „mis hõlmavad suuremat tuntust ja tugevamat kaubamärki ning võrgu välismõjude ja korduvreisijate arvu", kusjuures neid asjaolusid rohkem ei täpsustata. Lisaks sellele võetakse kõnealuse meetodi puhul arvesse kapitalikulu iseloomustavat diskontomäära.

(330) Tõenäosusteguri puhul on uuringus toodud 30 % suurune mõistlikuks peetav protsendimäär. Samas ei tooda väga teoreetilist laadi uuringus selle kohta ühtki tõsiselt võetavat kvantitatiivset või kvalitatiivset põhjendust. Kõnealuse 30 % suuruse protsendimäära põhjenduseks ei tooda uuringus mingeid Ryanairi tegevuse või lennundusturgude või lennujaamateenustega seotud faktilisi andmeid. Samuti ei esitata ühtegi seost kõnealuse protsendimäära ja väga lühidalt nimetatud tegurite (tuntus, tugev kaubamärk, võrgu välismõjud ja korduvreisijad) vahel, mis peaksid väidetavalt võimaldama saada lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu sõlmimisest kasu ka pärast kõnealuste lepingute lõppemist. Ja lõpuks ei põhine uuring, mis analüüsib, millisel määral kõnealused teenused võivad eespool nimetatud tegureid mõjutada, AMSiga sõlmitud eri lepingutes sätestatud turundusteenuste konkreetsel sisul.

(331) Lisaks sellele ei näita uuringus miski, et lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu lõppemisel võiks kasum, mida need lepingud lennujaama käitajale viimase kehtivusaja jooksul tõid, ulatuda teatud tõenäosusega ka tulevikku. Samuti ei põhjendata Euroopa lennundusturu kasvumäära asjakohasust lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu avaldatavate mõjude hindamisel konkreetses lennujaamas.

(332) Seega ei oleks Ryanairi pakutud meetodi kohaselt arvestatud lõppväärtus kuigi asjakohane selleks, et turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja võiks seda arvesse võtta lepingu sõlmimise huvi hindamisel.

(333) 31. jaanuari 2014. aasta lepingust ilmneb seega, et rahavoogude meetodi kasutamine võib anda vaid äärmiselt ebakindlaid ja väheusaldatavaid tulemusi, samuti nagu ka kapitaliseerimismeetod.

(334) Lisaks sellele ei ole ei Prantsusmaa ega ükski huvitatud kolmas isik toonud välja asjaolusid, mis näitaksid, et Ryanairi pakutud meetodit või mis tahes muud meetodit, mille puhul võetakse arvesse lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu lõppemise järel saadavat arvuliselt väljendatud kasumit, oleksid tegelikult kasutanud Angoulême'i lennujaamaga võrreldavate piirkondlike lennujaamade käitajad. Seejuures ei esitanud Prantsusmaa ühtegi märkust 17. ja 31. jaanuari 2014. aasta uuringute kohta ja ei ole seega käesoleva menetluse käigus selles toodud järeldusi heaks kiitnud.

(335) Lisaks sellele, nagu on osutatud eespool, on ametliku uurimismenetlusega hõlmatud turundusteenused suunatud ilmselgelt isikutele, kes võivad soovida kasutada turundusteenuste lepingus nimetatud lennuliine. Kui kõnealuste lennuliinide tegevust pärast lennujaamateenuste lepingu kehtivuse lõppemist ei pikendata, on vähetõenäoline, et turundusteenuste osutamine võib avaldada jätkuvalt positiivset mõju lennujaama reisijate arvule pärast lepingu kehtivuse lõppemist. Seejuures on tõenäosust, et lennuettevõtja soovib pikendada teatud lennuliini toimimist pärast seda, kui lennujaamateenuste lepingus sätestatud lennuliini käitamise kohustus lõpeb, lennujaama käitajal väga raske hinnata. Eeskätt odavlennuettevõtjate puhul on näha, et nad on lennuliinide avamisel ja sulgemisel väga dünaamilised. Sellise tehingu lõpetamisel, mis on hõlmatud ametliku uurimismenetlusega, ei saaks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja olla kindel lennuettevõtja soovis jätkata kõnealuse lennuliini käitamist ka pärast lepingu tähtaja lõppemist.

(336) Lisaks sellele tuleb täiendavalt märkida, et Ryanairi 31. jaanuari 2014. aasta lepingus esitatud meetodi kohaselt arvestatud lõppväärtus on positiivne (ja avaldab seega positiivset mõju lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu hinnangulisele kasumlikkusele) üksnes juhul, kui kõnealuste lepingute tulemusel saadav täiendav kasum lennujaamateenuste lepingu viimasel kehtivusaastal on positiivne. Meetod seisneb lennujaamateenuste lepingu kehtivuse viimase aasta jooksul eeldatavalt saadava täiendava kasumi projitseerimises tulevikku, kohandades sellele kahte tegurit. Esimene tegur on Euroopa lennutransporditurru üldine kasvumäär, mis peegeldab eeldatavat reisijate arvu suurenemist. Teine tegur on 30 % suurune protsendimäär, mis väljendab skemaatiliselt tõenäosust, et lõppenud lepingute toimimine soodustab uute samalaadsete lepingute sõlmimist ja samaväärsete rahavoogude tekitamist tulevikus. Seega, kui lennujaamateenuste lepingu viimasel kehtivusaastal oodatav tulevane täiendav kasum on negatiivne, on ka lõppväärtus negatiivne (või maksimaalselt võrdne nulliga), peegeldades seega asjaolu, et lõppenud lepingutega samalaadsete lepingute sõlmimine vähendab samalaadselt lõppenud lepingutega igal aastal lennujaama kasumlikkust.

(337) 31. jaanuari 2014. aasta uuringus on sellist olukorda vaadeldud väga lühidalt, piirdudes sellega, et ühes joonealuses märkuses on ilma kommentaaride ja põhjendusteta märgitud: „[…] lõppväärtust ei ole võimalik arvestada, kui AMSi maksete täiendav puhastulu asjaomase kehtivusperioodi viimase aasta jooksul on negatiivne" ([173]). Nagu allpool näidatakse, toovad kõik käesoleva juhtumi puhul käsitletavad lepingud kaasa eeldatavad täiendavad rahavood, mille väärtus on kõikide aastate puhul negatiivne, ning mitte üksnes üldise negatiivse nüüdispuhasväärtuse. Seega on kõnealuste lepingute puhul Ryanairi toodud meetodi kohaselt arvestatud lõppväärtus null või negatiivne. Sellise lõppväärtuse arvessevõtmine ei sea seega kahtluse alla järeldust, mille kohaselt kõnealuste eri lepingutega antakse majanduseelis.

(338) Kokkuvõttes tuleneb eelnevast, et ainuke arvestatav kasu, mida turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja võib oodata turundusteenuste lepingult, et võtta seda arvesse selleks, et hinnata oma huvi sellise lepingu ja sellega seotud lennujaamateenuste lepingu sõlmimiseks, on turundusteenuste osutamisest tulenev võimalik positiivne mõju kõnealuste lepingutega hõlmatavate lennuliinide reisijate arvu suurenemisele lepingute kehtivusaja jooksul. Komisjon leiab, et teised võimalikud hüved on liiga ebakindlad, et neid saaks arvesse võtta arvuliselt väljendatud kujul, seejuures ei ole Angoulême'i lennujaama käitaja tegelikult selliseid teoreetilisi tulusid kõnealuste lepingute sõlmimisel arvesse võtnud.

([173]) 31. jaanuari 2014. aasta uuringu joonealune märkus 17, ingliskeelne originaal: *„[…] no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration".*

9.1.3.3. Angoulême'i lennujaama võrreldavus teiste Euroopa lennujaamadega

(339) Uute suuniste kohaselt võib turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaselt tavaliselt välistada lennujaama kasutavale lennuettevõtjale abi andmise juhul, kui lennujaamateenuste eest küsitav hind võrdub turuhinnaga või kui eelanalüüsi tulemusena, see tähendab meetme võtmise hetkel kasutada olevate andmete ja sel ajal prognoositava arengu põhjal saab näidata, et lennujaama ja lennuettevõtja suhte kaudu suureneb pidevalt lennujaama kasum ([174]).

(340) Seejuures on uutes suunistes sätestatud: „Lennujaama ja -ettevõtjate vaheliste lepingute hindamisel võtab komisjon arvesse ka seda, mil määral hinnatavaid lepinguid võib pidada osaks lennujaama üldstrateegiast, mis peaks viima kasumlikkuseni vähemalt pikaajalises perspektiivis" ([175]). Samas on esimese lähenemisviisi puhul (võrdlemine turuhinnaga) komisjonil tõsiseid kahtlusi, kas praegu on võimalik kindlaks määrata asjakohaseid kriteeriume lennujaamade osutatud teenuste tegeliku turuhinna väljaselgitamiseks, ning ta peab lennujaamade ja konkreetsete lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepingute hindamisel kõige sobivamaks kriteeriumiks eelnevaid täiendava kasumlikkuse analüüse ([176]).

(341) Sellega seoses tuleb märkida, et üldiselt võib turumajanduse tingimustest tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel teistel samalaadsetel turgudel kohaldatavaid keskmisi hindu kasutada võrdlusalusena juhul, kui sellist hinda on võimalik mõistlikult kindlaks määrata või eraldada teistest turuindikaatoritest. Samas ei ole see meetod sama asjakohane lennujaamateenuste puhul. Tulude ja kulude struktuur on lennujaamade lõikes suurel määral erinev. Tulud ja kulud sõltuvad eelkõige lennujaama arenguastmest, seda kasutavate lennuettevõtjate arvust, olemasolevast läbilaskevõimest, taristu seisundist ja sellega seotud tehtud investeeringutest, õigusraamistikust, mis võib olla liikmesriigiti erinev, ning varasemast kahjumist ja lepingutest tulenevatest kohustustest ([177]).

(342) Lisaks sellele muudab lennundusturu liberaliseerimine kõigi rangelt võrdlevate analüüside tegemise keerulisemaks. Nii nagu ilmneb ka käesolevast juhtumist, ei põhine lennujaamade ja lennuettevõtjate kaubandustavad individuaalsete teenuste osutamisel tingimata avalikes hinnakirjades toodud hindadel. Need kaubandussuhted on väga erinevad. Need hõlmavad riskide jaotamist, mis on seotud reisijate arvu ja sellega seotud äri- ja finantsvastutusega, üldkasutatavate innustusmehhanismidega ning riskide jaotamise muudatustega lepingute kehtivuse ajal. Seega ei ole need tehingud lennukordade arvu või reisijate arvu põhjal väga hästi omavahel võrreldavad.

(343) Ryanair leiab, et turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõtte kohaldamisel võib võrdlusaluseks võtta teatud Euroopa lennujaamad. Seejuures leiab ta, et teatud Euroopa lennujaamu võib nende sarnaseid jooni arvesse võttes pidada Angoulême'i lennujaama asendajateks ([178]). Komisjonile esitatud uuringus võrreldakse Ryanairi poolt Angoulême'i lennujaamale makstud tasusid tasudega, mida lennuettevõtja maksab kõnealustele võrreldavatele lennujaamadele. Ryanair teeb järelduse, et kõnealuste teiste lennujaamade kehtestatud tasud on väiksemad kui Angoulême'i lennujaama kohaldatavad tasud.

(344) Samas leiab komisjon, et eespool osutatud uuringus kasutatud meetodit ei saa pidada asjakohaseks, kuivõrd see põhineb vaid lennujaamateenuste lepingus toodud teenustel ja maksetel, võtmata arvesse turundusteenuste lepingut. Samas, nagu eespool märgitud, leiab komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel tuleb analüüs teostada kõnealuse kahe seotud lepingulise kokkuleppe suhtes koos. Seetõttu ei saa Ryanairi esitatud võrdlusanalüüsi tulemusi arvesse võtta.

(345) Sellest tulenevalt ei saa tasusid, mida Ryanair maksis lennujaamateenuste eest teistes lennujaamades, kasutada võrdlusalusena turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel.

([174]) Vt uute suuniste punkt 53.
([175]) Vt uute suuniste punkt 66.
([176]) Vt uute suuniste punktid 59 ja 61.
([177]) Vt joonealuses märkuses 69 osutatud komisjoni otsuse punktid 88 ja 89.
([178]) Ryanairi analüüs põhineb konsultatsioonifirma Oxera 25 juuni 2012. aasta uuringul.

(346) Lisaks sellele märgib komisjon, et hind, mida Ryanair tegelikult maksis Angoulême'i lennujaama lennujaamateenuste kasutamise eest, oli aastatel 2008 ja 2009 negatiivne. Seejuures võib negatiivne hind, mida lennujaama käitaja kohaldab lennuettevõtja suhtes, olla vastavuses turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja mõistuspärase kaalutlusega juhul, kui lennujaamamaksude suurus ei kata seonduvate teenustega seotud kulusid. Kuid seejuures peab kõnealune negatiivne hind olema kompenseeritud teatud kindlaksmääratud perioodi kestel lennuliini käitamisest saadavate tulude tulevase suurenemisega, sõltumata sellest, kas nende tulude näol on tegemist lennundusega seotud või mitteseotud tuludega. Antud konkreetsel juhul aga ei olnud lennundusega mitteseotud tulud piisavad ning seda ei olnud ka nende võimalus lennujaamateenuste lepingu kehtivuse viie aasta jooksul nõutavas proportsioonis piisavalt suureneda.

(347) Ja lõpuks on vähe selliseid lennujaamu, mille puhul negatiivset hinda on võimalik põhjendada, ning neid ei olnud ka koostatud valimis. Seetõttu leiab komisjon, et valikusse kuuluvate lennujaamade omadused on liiga erinevad, et neid lennujaamu saaks kasutada rahuldava võrdlusalusena ([179]).

(348) Lisaks sellele ei ole Ryanair näidanud, mille alusel võib uuringus nimetatud lennujaamu pidada piisaval määral võrreldavaks järgmise poolest: lennuliikluse maht, liikluse iseloom, osutatavate lennujaamateenuste liik ja tase; lennujaama lähedus suurlinnale, lennujaama teeninduspiirkonna elanike arv, ümbritseva piirkonna jõukus ja muud geograafilised piirkonnad, millest saaks reisijaid ligi meelitada ([180]). Ei Prantsusmaa ega ükski huvitatud kolmas isik ei ole osutanud sellistele lennujaamadele, mis oleksid Angoulême'i lennujaamaga piisavalt võrreldavad neist erinevatest kriteeriumidest lähtuvalt.

(349) Seetõttu leiab komisjon, et antud konteksti ja kõiki komisjoni käsutuses olevaid materjale arvestades ei ole alust loobuda uutes lennunduse suunistes üldiselt soovitatud lähenemisviisist turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisele lennujaamade ja lennuettevõtjate suhete suhtes, mis seisneb täiendava (või lisanduva) kasumlikkuse eelanalüüsi teostamises. Sellist lähenemisviisi põhjendab asjaolu, et lennujaama käitajal võib olla objektiivne huvi teha lennuettevõtjaga teatud tehing, kui ta võib mõistuspäraselt eeldada, et see tehing suurendab tema kasumit (või vähendab tema kahjumit) võrreldes ettekujuteldava olukorraga, kus sellist tehingut ei oleks tehtud ja seda sõltumatult mis tahes võrdlustest.

9.1.3.4. Kokkuvõte turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamise kohta

(350) Eelnevast tuleneb, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel 2008. aasta lepingute suhtes peab komisjon analüüsima üheskoos turundusteenuste lepingut ja sellega samaaegselt sõlmitud lennujaamateenuste lepingut ning määrama kindlaks, kas tasuvuse väljavaadetest lähtuv turumajanduse tingimustes tegutsev hüpoteetiline ettevõtja, keda vaadeldakse Angoulême'i lennujaama käitajana kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakonna asemel, oleks need lepingud sõlminud. Selleks tuleb määrata kindlaks kogu 2008. aasta lepingute kehtivusaja jooksul tekkiv täiendav kasum, nagu seda oleks hinnanud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja nende lepingute sõlmimisel, võttes arvesse järgmisi tegureid:

— 2008. aasta lepingute sõlmimisega seoses oodatav tulevane reisijate arvu suurenemine, võttes arvesse turundusteenuste osutamise mõju lepinguga hõlmatavate lennuliinide täituvuse määrale;

— 2008. aasta lepingute sõlmimisega seoses oodatavad tulevased täiendavad tulud, sealhulgas lennujaamatasude ja maapealse teenindamisega seotud tulud, mis puudutavad nimetatud lepingutega ettenähtud lennuliine, ning lennundusega mitteseotud tulud, mis tulenevad lepingute sõlmimisest tingitud reisijate arvu suurenemisest;

— 2008. aasta lepingute sõlmimisega seoses oodatavad tulevased täiendavad kulud, mis hõlmavad lepingutega seotud tegevuskulusid ja võimalike täiendavate investeeringutega seotud kulusid, ning turundusteenustega seotud kulud.

(351) Nende arvestuste põhjal määratakse kindlaks iga-aastased tulevased rahavood, mis võrduvad täiendavate tulude ja täiendavate kulude vahega ning mida tuleb vajaduse korral ajakohastada lennujaama käitaja kapitalikulusid kajastava koefitsiendi abil. Positiivne nüüdispuhasväärtus näitab põhimõtteliselt, et kõnealused lepingud ei anna majanduseelist, samas kui negatiivne nüüdispuhasväärtus näitab sellise eelise olemasolu.

([179]) Üks valitud võrdluskriteeriumidest seisneb kuulumises lennujaamade hulka, mille aastane reisijate arv jääb alla ühe miljoni reisija. Juhul kui Angoulême'i lennujaamas kohaldatavaid lennujaamatasusid võrreldakse lennujaamadega, mille aastane reisijate arv on mitusada tuhat reisijat aastas, jääb selle põhjal tehtud võrdlusanalüüsi alus liiga ebatäpseks, et olla vastuvõetav.

([180]) Vt uute suuniste punkt 60.

(352) Tuleb märkida, et sellise hinnangu puhul ei saa pidada asjakohaseks Ryanairi märkusi, mille kohaselt SMACi ostetud turundusteenuste hind on samaväärne või madalam turuhinnana vaadeldavast hinnast. Tasuvuse väljavaadetest juhinduv turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei oleks valmis ostma selliseid teenuseid isegi turuhinnaga võrdse või sellest madalama hinnaga, kui ta näeks, et vaatamata kõnealuste teenuste positiivsele mõjule asjaomaste lennuliinide reisijate arvule ületavad lepingute sõlmimise tulemusena tekkivad ajakohastatud täiendavad kulud ajakohastatud täiendavaid tulusid. Sellisel juhul ületaks turuhind tema valmisoleku maksta ja see viiks loogiliselt kõnealustest teenustest loobumisele.

(353) Samadel põhjustel ei saa pidada käesoleva analüüsi puhul asjakohaseks asjaolu, et lennujaamateenuste lepingus sätestatud hinnad võivad olla kõrgemad või võrdsed halvasti võrreldavate hindadega, mis on samade teenuste jaoks kehtestanud teiste lennujaamade käitajad, kui ei ole võimalik eeldada, et nende hindadega lepingu sõlmimise tulemusena tekivad piisavad täiendavad tulud täiendavate kulude katmiseks.

9.1.3.5. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamine

(354) 2008. aasta lepingute hindamiseks, võttes arvesse eespool toodud märkusi, tuleb meelde tuletada, et nendes lepingutes abi olemasolu ja määra hindamisel tuleb arvestada nende lepingute sõlmimisel kehtinud asjaolusid ([181]), eeskätt tuleb arvestada sel ajajärgul kasutada olnud andmeid ja eeldatud arenguid.

(355) Prantsuse ametiasutuste esitatud andmetest ilmneb, et SMAC osales 14. juunil 2006. aastal esitatud prognoosiuuringu läbiviimises ([182]). Kõnealune uuring kajastab Angoulême'i lennujaama võimalusi pärast 1. jaanuari 2007. Ilma üksikasjadesse laskumata on kõnealuses dokumendis välja toodud olulised Ryanairi käitatava Angoulême'i ja Londoni vahelise lennuliiniga seotud näitajad. Hinnangulise potentsiaalse lennuliikluse mahu 100 000 reisijat aastas juures on uuringu tulemused järgmised:

	1. aasta	2. aasta	3. aasta
Käitamisega seotud negatiivne saldo	56 000	56 000	56 000
Turundusabi	560 000	560 000	560 000
SMACi aastane kulu	616 000	616 000	616 000

(356) Kõnealune dokument ei ole vaadeldav äriplaanina, mille alusel komisjon saaks teostada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile vastavuse analüüsi. Kõnealuste prognooside aluseks olevad võrdlusandmed ei ole piisavalt täpsed ja püstitatud eeldused ei ole piisavalt üksikasjalikud. Lisaks sellele on hinnang antud kolme aastase pikkuse perioodi kohta, samas kui 2008. aasta lepingute kohta on juba enne nende sõlmimist kindlaks määratud, et nende kehtivusaeg on viis aastat. Ja lõpuks on kõnealune uuring teostatud liiga vähe aega enne 2008. aasta lepingute sõlmimist. Uuringu eesmärk ei olnud välja selgitada, kas Ryanairi/AMSiga sõlmitud lepingud olid enne nende sõlmimist tehtud võimaliku hinnangu kohaselt lennujaama käitajale piisavalt tulusad.

(357) Igal juhul leiab komisjon, et kõnealuste prognooside kohaselt ei käitunud SMAC nii, nagu seda oleks teinud turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja. 2006. aasta prognoosiuuringust ilmneb, et SMACile ei saanud sel ajal olla teadmata asjaolu, et odavlennuettevõtja käitatav Angoulême'i-Londoni lennuliini avamine võib kaasa tuua olulise tegevuskahjumi ning sellest tulenevalt olulise vajaduse lisarahastamise järele.

(358) Vaatamata sellele teabele, mis pidi olema SMACi käsutuses 2008. aasta lepingute sõlmimise ajal, ei pidanud ta vajalikuks nõuda äriplaani koostamist või sellega samase eelneva majandusliku analüüsi läbiviimist Ryanairi ja AMSiga sõlmitavate lepingute kohta, et majanduslikult kinnitada otsust võetavate kohustuste kohta.

([181]) Vt näiteks Üldkohtu 19. oktoobri 2005. aasta otsus kohtuasjas T-318/00: Freistaat Thüringen vs. komisjon, (EKL, lk II-4179), punkt 125.

([182]) Kõnealuse uuringu teostas Lennujaamateenuste kohaliku majandamise nõunike kogu (Alliance ELSA).

(359) Ryanairi väitel ei saa äriplaani puudumist ametliku uurimismenetlusega hõlmatavate lepingute sõlmimise hetkel käsitada mittevastavusena turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele.

(360) Mis puudutab äriplaani või üldisemalt mis tahes mõõdetavaid andmeid hõlmava kulude-tulude analüüsi puudumist enne lepingu sõlmimist, siis seda tuleb käsitada olulise tegurina, mis annab tunnistust mittevastavusest turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele. See kehtib kõnealuse juhtumi puhul seda enam, et Angoulême'i lennujaama käitajal oli enne 2008. aasta lepingute sõlmimist olemas teave, mis võimaldas kahtluse alla seada odavlennuettevõtja käitatava Londoni lennuliini avamise lepinguga seotud majandusliku kasumlikkuse.

(361) Komisjon peab seejuures vajalikuks märkida, et Prantsusmaa ei esitanud ühtegi tõendit, mis annaks tunnistust sellest, et lennujaama käitaja teostas 2008. aasta lepingute sõlmimisel riskianalüüsi seoses tekkida võivate tuludega. Vastupidi, Prantsusmaa väitel juhindus SMAC otsuse tegemisel vaid soovist tagada Angoulême'i lennujaama tegevus ning juhindus piirkondliku arenguga seotud eesmärgist. Samas on see asjaolu täiendav tunnistus selle kohta, et 2008. aasta lepingute sõlmimisel Ryanairi ja AMSiga ei lähtutud esmajoones tulususe väljavaadetest.

(362) Komisjon leiab, et neid järeldusi kinnitab tema hinnang selle kohta, milline oleks olnud turutingimustes tegutseva ettevõtja teostatud kulude-tulude analüüs 2008. aasta lepingute kohta.

(363) Selleks viis komisjon turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel läbi oma analüüsi, tuginedes üksnes 2008. aasta lepingute täiendavatele kuludele ja tuludele, nii nagu oleks neid eelnevalt uute suuniste kohaselt hinnanud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja. Püstitatud eeldused ja analüüsi tulemused on toodud allpool.

(364) Komisjon peab asjakohaseks märkida seoses selle analüüsiga, et pärast uute suuniste vastuvõtmist paluti nii Prantsusmaal kui ka huvitatud isikutel esitada oma märkused kõnealuste suuniste kohaldamise kohta käesoleva juhtumi suhtes (vt põhjendused 8 ja 9). Ei Prantsusmaa ega huvitatud isikud ei esitanud sisulisi vastuväiteid komisjoni lähenemisviisi suhtes, mille kohaselt ei ole võimalik määratleda asjakohaseid võrdlusaluseid, et välja selgitada lennujaamade poolt lennuettevõtjatele osutatud teenuste usaldusväärsed turuhinnad, kuivõrd kõige asjakohasem kriteerium lepinguosaliste vaheliste kokkulepete hindamiseks on nende täiendava kasumlikkuse eelanalüüs.

a) Ajavahemik

(365) Hinnates oma huvi sõlmida lennujaamateenuste leping ja/või turundusteenuste leping, oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja valinud hindamisel kestuseks kõnealuste lepingute kehtivusaja või igas lepingus eraldi sätestatud ajavahemiku. Teisiti öeldes oleks ta hinnanud täiendavaid kulusid ja tulusid lepingute kohaldamise kestel.

(366) Pikema perioodi valimine ei oleks põhjendatud. Lepingu sõlmimise kuupäeval ei oleks turumajanduse tingimustes tegutsev kaalutlev ettevõtja saanud arvestada lepingute samadel või muudel tingimustel pikendamisega nende lõppemisel. Seejuures tuleb arvestada, et piisavalt informeeritud käitaja on teadlik sellest, et odavlennuettevõtjad, nagu Ryanair, on tuntud oma tegevuse väga dünaamilise arendamise poolest ja sagedaste lennuühenduste avamise ja sulgemise või lennumahtude suurendamise ja vähendamise poolest, mis võimaldab neil turu muutumisega kohaneda.

(367) Samuti tuleb märkida, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel ei võetud arvesse asjaolu, et Ryanair ei käitanud teatud lennuliine kogu 2008. aasta lepingutes ettenähtud perioodi kestel, kuna see asjaolu ei olnud lepingute sõlmimise ajal teada ega prognoositav.

(368) Järgnevalt vaatleb komisjon Ryanairi ja AMSiga sõlmitud 2008. aasta lepingutes toodud eeldusi reisijate arvu ning täiendavate kulude ja tulude seisukohalt, lähtudes püstitatud hüpoteesidest, ning esitab seejärel kokkuvõtte kõnealuste lepingute kohta.

b) Täiendav reisijate arv ja prognoositav lendude arv

(369) Komisjoni tehtud analüüs põhineb täiendaval lennuliikluse mahul (teiste sõnadega lisanduval reisijate arvul), mida SMACi asemel Angoulême'i lennujaama käitav turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja sai 2008. aasta lepingute sõlmimisel prognoosida. See tähendab, et määratakse kindlaks reisijate arv, mida Angoulême'i lennujaama käitaja võis eeldada 2008. aastal, pärast Ryanairi käitatava Angoulême'i-Londoni liini avamist lepingu kehtivusaja jooksul.

(370) Hinnanguline suurenev lennuliikluse maht määrati kindlaks lennujaamateenuste lepingus ja turundusteenuste lepingus toodud Angoulême'i-Londoni liini lennuühenduste arvu ja lennusageduse põhjal ning sellest tuletatud lendude aastase koguarvu põhjal.

(371) Lisaks sellele võttis komisjon arvesse Ryanairi kasutatud lennukite mahutavust, tegemist oli lennukitega Boeing 737–800, milles oli 189 istekohta.

(372) Komisjon võtab seega aluseks eelduse, et lendude täituvuse määr on 85 %. Tegemist on Ryanairi jaoks soodsa eeldusega, sest 85 % täituvuse määra loetakse kõrgeks. See täituvuse määr on seejuures veidi kõrgem Ryanairi võrgustiku keskmisest täituvuse määrast ([183]) ja kõrgem või võrdne täituvuse määraga, mida Prantsusmaa kasutas eri lepingute osas tehtud kulude-tulude analüüsi rekonstruktsioonis. Samas leiab komisjon, et seda kõrget täituvuse määra on võimalik kasutada, isegi arvestades, et tegemist on kõrge määraga, et näidata turundusteenuste positiivset mõju eri lepingutega hõlmatud lennuliinide sageduse mõjutamisel ning võttes arvesse, et puuduvad muud tegurid, mis iseloomustavad kõnealuste teenuste prognoositavat mõju täituvuse määrale.

Kui lepingu kohaldamisperiood ei kattunud tervete kalendriaastatega, võttis komisjon seda arvesse, arvestades lepingu kohaldamise iga aasta puhul prognoositava lennuliiklusmahu proportsionaalselt lepingu kohaldamise päevade arvuga konkreetse aasta jooksul.

c) Täiendavad tulud

(373) Analüüsiga hõlmatud 2008. aasta lepingute puhul määras komisjon kindlaks täiendavad tulud, see tähendab tulud, mis on seotud selle tehinguga, nii nagu seda oleks prognoosinud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja.

(374) „Ühise kassa" põhimõtet kohaldades leiab komisjon, et arvesse tuleb võtta nii lennundusega seotud kui ka lennundusega mitteseotud tulusid.

(375) Lennundusega seotud tulud hõlmavad erinevaid lennuettevõtja poolt lennujaama käitajale makstavaid tasusid, nagu:

— maandumistasu, st teatud summa iga lennukorra eest,

— reisijatasu, st teatud summa iga reisija eest,

— maapealse teenindamise tasu, mis on kindlaksmääratud suurusega tasu iga lennukorra eest ja mis kajastub lennujaamateenuste lepingus.

(376) 2008. aasta lepingutes määrati otseselt kindlaks reisijatasu ja maandumistasu summad. Lennujaamateenuste lepingu artikli 7.1 kohaselt määratakse reisijatasu suurus kindlaks Angoulême'i lennujaama kohaldatavate hindade alusel. Samas on lennujaamateenuste lepingu artiklis 7.3 nähtud ette kolme esimese aasta jooksul kohaldatavad allahindlused. Kõnealuste allhindluste suurus esimesel aastal on 57,25 %, mis vastab summale 1,18 eurot, teisel aastal 48 %, mis vastab summale 1,44 eurot ja kolmandal aastal 24 %, mis vastab summale 2,10 eurot. Lisaks sellele on kõnealuse lepingu artiklis 7.2 märgitud, et maandumistasu suurus on 252,29 eurot maandumise eest. Seega kasutati analüüsi läbiviimisel kõnealuseid lepingus sätestatud summasid.

(377) Lisaks sellele on lennujaamateenuste lepingu artiklis 7.4 sätestatud, et maapealse teenindamise tasu suurus esimese aasta jooksul on 195 eurot. Samuti on kindlaks määratud, et selle tasu suurus teisel aastal suureneb 245 euroni. Komisjon kasutas oma analüüsi käigus neid summasid.

(378) Selleks et arvutada kõnealusest kolmest lennujaamatasust saadavat tulu, mida turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võis lepingu puhul eeldada, kasutas komisjon prognoositud lennukordade arvu (maandumistasude ja maapealse teenindamise tasude puhul) ning prognoositud täiendavate reisijate arvu (reisijatasude puhul), mis määrati iga lepingu kohta, ning korrutas saadud väärtused tasu summaga ühiku kohta, nagu on määratud kindlaks eespool.

(379) Lennundusega mitteseotud tulud on tavaliselt peaaegu proportsionaalsed reisijate arvuga. Parklate, toitlustuskohtade ja muude lennujaamas asuvate kaubandusettevõtete tegevus sõltub reisijate arvust. See kehtib ka lennujaama käitaja tulude kohta, mis ta saab seoses nende tegevusliikidega. Oluline osa lennundusega mitteseotud tuludest on seotud käitaja ja teiste ettevõtjate tööjõukuludega, samas kui Angoulême'i lennujaama kasutavate reisijate arv on küllaltki väike.

([183]) Vt http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/

(380) Ühe reisija kohta arvutatavate kõnealuste lennundusega mitteseotud täiendavate tulude puhul peab komisjon tõenäoliseks, et turumajanduse tingimustes tegutsev arukas ettevõtja oleks need kindlaks määranud lepingute sõlmimise hetkel, tuginedes lennujaama lennundusega mitteseotud kogutuludele ajavahemikul, mis eelnes vahetult asjaomase lepingu sõlmimisele. Kõnealusel juhul tulenevad lennundusega mitteseotud tulud olulisel määral lennujaama käitaja ja lennujaamas tegutsevate ettevõtjate personalikuludest olukorras, kus reisijate arv on küllalt väike. Prantsusmaa esitatud andmetest nähtub, et üksnes ärilendudega seotud täiendavate lennundusega mitteseotud tulude suurus ulatub […] euroni aastas. Komisjon leiab, et seda hinnangut tuleb pidada realistlikuks.

d) Täiendavad kulud

(381) Täiendavad kulud, mida on eelnevalt võimalik eeldada iga tehingu puhul (mis antud juhul hõlmavad lennujaamateenuste lepinguid ja turundusteenuste lepinguid) ja mida Angoulême'i lennujaama käitajate asemel lennujaama käitav turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks arvesse võtnud kuuluvad kolme järgmisse liiki:

— turundusteenuste ostmise kulud;

— täiendavate investeeringute kulud, mis on tingitud tehinguga seoses tehtud investeeringutest;

— täiendavad tegevuskulud, sealhulgas tegevuskulud (personalikulud, mitmesugused ostud), mida tehingu teostamine võib kaasa tuua.

(382) Turundusteenuste lepingutega seotud kulude puhul võttis komisjon arvesse turundusteenuste lepingus toodud summasid. Ryanairiga sõlmitud turundusteenuste lepingu artiklis 3.1 on nähtud ette turundusteenuste osutamine 400 000 euro ulatuses esimesel aastal, 300 000 euro ulatuses teisel aastal ja 225 000 euro ulatuses kolmandal aastal. Neid summasid võttis komisjon arvesse turundusteenustega seotud kuludena.

(383) Samuti nagu lennuliikluse mahu prognooside puhul, ei väljenda hinnangulised turunduskulud tingimata tegelikult makstud summasid, sest teatud lepingute sõlmimisele järgnenud sündmused võisid viia algselt prognoositud summadest kõrvalekaldumisele. Selline olukord tekib juhul, kui leping lõpetatakse ennetähtaegselt. Samas ei tule selliseid sündmusi võtta arvesse turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel, kuna need sündmused on hilisemad lepingu sõlmimise kuupäevast. 2008. aasta lepingute kasumlikkuse määratlemisel oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja osutanud lepingu allakirjutamise ajal kokkulepitud summadele.

(384) Täiendavate investeerimiskulude kohta tuleb märkida, et ühtegi neist ei ole sellises ulatuses välja toodud, et mõni uurimismenetluse käigus ilmnenud asjaolu annaks alust arvata, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks eeldanud teatud investeeringute tegemist seoses käesoleva uurimismenetlusega hõlmatud lepingutega.

(385) Selleks et hinnata 2008. aasta lepingute sõlmimise hetkel prognoositavate täiendavate kulude suurust, peab komisjon lähtuma lennujaama käitaja analüüsiandmetest, kuna ta ei saa ise hinnata, mil viisil võib lepingu sõlmimine mõjutada lennujaama erinevaid kuluartikleid.

(386) Komisjon märgib, et kaubandus-tööstuskoja lennujaama osakond ja SMAC tegid selle hinnangu enne enamiku käesoleva uurimismenetlusega hõlmatud 2008. aasta lepingute allkirjastamist ning see oli seega kättesaadav nende lepingute sõlmimise ajal.

e) Ryanairi ja AMSiga sõlmitud lepingute kohta saadud tulemuste tutvustus

(387) Olles sel viisil määranud kindlaks lepingu puhul kõik täiendavad tulud ja täiendavad kulud, mida turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võis ette näha, saab komisjon määrata iga lepingu puhul aasta aastalt kogu 2008. aasta lepingute kehtivuse aja jooksul kindlaks täiendavad arvestatud rahavood (tulud miinus kulud). Need tulemused on toodud allpool.

Tabel 12

2008. aasta lepingutega seotud täiendavad rahavood

	2008	2009	2010	2011	2012
Täituvuse määr	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Reisijaid lennu kohta	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

	2008	2009	2010	2011	2012
Reisijaid ühe lennukorra kohta	322	322	322	322	322
Lennukordi aprillist oktoobrini	93	93	93	93	93
Reisijaid kokku	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**

Tasu määr	2008	2009	2010	2011	2012
Tasu määr ühe lennujaama kasutuskorra kohta	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76
Maandumistasu ühe lennukorra kohta	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Lennuki maapealse teenindamise tasu ühe lennukorra kohta	195	245	245	245	245

Täiendavad tulud	2008	2009	2010	2011	2012
Reisijatasust saadav tulu	35 336,28	43 122,24	62 886,6	82 650,96	82 650,96
Maandumistasust saadav tulu	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Lennukite maapealsest teenindamisest saadav tulu	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Lennundusega mitteseotud tulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kokku	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Täiendavad kulud	2008	2009	2010	2011	2012
Lennukite maapealne teenindamine ja vastuvõtt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
sh personalikulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
sh muud kulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Turundus	400 000	300 000	225 000	0	0
Kokku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2008	2009	2010	2011	2012
Tulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tulem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(388) Komisjon märgib, et 2008. aasta lepingute puhul on kõik aastased täiendavad rahavood negatiivsed, nagu on näidatud tabelis 12, ning seda vaatamata Ryanairi jaoks soodsatele hüpoteesidele, millest komisjon lähtus, eeskätt reisijate arvu suurenemise ja täiendavate kulude puhul. Komisjon märgib täiendavalt, et see järeldus kehtib isegi juhul, kui välistada täielikult kõik täiendavad tegevuskulud ja arvestada täiendavate kuludena üksnes turundusteenustega seotud kulusid.

(389) Seetõttu leiab komisjon, et lepingud, mis SMAC sõlmis 2008. aastal Ryanairi ja AMSiga, annavad viimastele majanduseelise. Kuivõrd see eelis tuleneb asjaomase lennuettevõtjaga sõlmitud lepingute kokkuleppelistest sätetest, on tegemist valikulise eelisega.

9.1.4. *Kaubanduse ja konkurentsi mõjutamine*

(390) Kui liikmesriigi antud finantsabi tugevdab mõne ettevõtja seisundit ühendusesiseses kaubavahetuses võrreldes konkureerivate ettevõtjatega, tuleb viimatinimetatuid pidada ettevõtjateks, keda see abi mõjutab. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ([184]) on selleks, et meede kahjustaks või ähvardaks kahjustada konkurentsi, piisav, kui abisaaja konkureerib teiste äriühingutega konkurentsile avatud turgudel.

(391) Alates lennutranspordi liberaliseerimise kolmanda etapi jõustumisest 1. jaanuaril 1993 ([185]) võivad Euroopa Liidu lennuettevõtjad vabalt käitada Euroopa Liidu siseseid lennuliine ja saada kasu sellest, et lubatud on piiramatu kabotaaž. Kohtuotsuses on sätestatud, et „kui ettevõtja tegutseb sektoris, kus toimub reaalne konkurents eri liikmesriikide tootjate vahel, võib igasugune riigiasutuste abi sellele ettevõtjale kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust ja ohustada konkurentsi, kuivõrd tema hoidmine turul ei lase konkureerivatel ettevõtjatel oma turuosa suurendada ja vähendab nende võimalusi ekspordi suurendamiseks" ([186]).

(392) Antud juhtumi puhul tuleb märkida, et kõnealused meetmed võisid vähendada teatud lennuliini käitamiskulusid ning sundida lennuettevõtjatel oma lennuliine ühest lennujaamast teise üle viima. Seetõttu leiab komisjon, et kõnealused meetmed kahjustasid konkurentsi ja Euroopa Liidu liikmesriikide vahelist kaubandust.

9.1.5. *Otsus abi olemasolu kohta*

(393) Võttes arvesse eespool toodud kaalutlusi, leiab komisjon, et Ryanair ja AMS said 2008. aasta lepingute tulemusel riigiabi.

9.2. **Kokkusobivus siseturuga**

(394) Kõnealuste meetmete puhul on tegemist tegevusabiga. Seetõttu võib neid kuulutada siseturuga kokkusobivaks vaid erakorraliste ja nõuetekohaselt põhjendatud asjaolude korral.

(395) Lisaks sellele tuleneb Euroopa Kohtu kohtupraktikast ([187]), et Prantsusmaa ülesanne on näidata, millisele õiguslikule alusele tuginedes võiks kõnealust abi käsitada siseturuga kokkusobivana, ning tõendada, et kokkusobivuse tingimused on täidetud. Komisjon palus Prantsusmaal menetluse algatamise otsuses näidata ära kokkusobivuse võimalikud õiguslikud alused ning kontrollida, kas kohaldatavad kokkusobivuse tingimused on täidetud, eriti olukorras, kus kõnealust abi tuleb käsitada uute lennuliinide avamiseks antava starditoetusena. Samas ei ole Prantsusmaa kunagi väitnud, et vaadeldavate meetmete näol on tegemist siseturuga kokkusobiva starditoetusega ning ei ole samuti toonud välja teisi õiguslikke aluseid ega põhjendusi, mis võimaldaksid kuulutada kõnealuse abi siseturuga kokkusobivaks. Lisaks sellele ei ole ka ükski huvitatud kolmas isik toonud välja asjaolusid, mis võiksid tõendada kõnealuse abi kokkusobivust siseturuga.

(396) Komisjon peab siiski vajalikuks välja selgitada, millises ulatuses võiks kõnealuse abi kuulutada siseturuga kokkusobivaks, võttes arvesse, et see toetab uute lennuliinide avamist.

([184]) Üldkohtu 30. aprilli 1998. aasta otsus kohtuasjas T-214/95: Het Vlaamse Gewest vs. komisjon (EKL lk II-717).
([185]) Nõukogu määrus (EMÜ) nr 2407/92, 23. juuli 1992, lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 1); nõukogu määrus (EMÜ) nr 2408/92, 23. juuli 1992, ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 8); nõukogu määrus (EMÜ) nr 2409/92, 23. juuli 1992, piletihindade ja lastitariifide kohta (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 15).
([186]) Vt eelkõige Euroopa Kohtu 21. märtsi 1991. aasta otsus kohtuasjas C-305/89: Itaalia *vs.* komisjon (EKL 1991), lk I-1603.
([187]) Vt Euroopa Kohtu 28. aprilli 1993. aasta otsus C-364/90: Itaalia vs. komisjon (EKL, lk I-2097), punkt 20.

(397) Sellega seoses on uutes suunistes sätestatud: „Lennuettevõtjatele antava stardiabi puhul kohaldab komisjon käesolevate suuniste põhimõtteid kõigi teatatud stardiabimeetmete suhtes, mille kohta ta peab võtma vastu otsuse, alates 4. aprillist 2014, isegi kui meetmetest teatati enne nimetatud kuupäeva. Vastavalt ebaseadusliku riigiabi hindamise suhtes kohaldatavate eeskirjade kindlaksmääramist käsitlevale komisjoni teatisele kohaldab komisjon lennuettevõtjatele antava ebaseadusliku stardiabi suhtes abi andmise ajal kehtinud eeskirju. Nii ei kohalda ta käesolevate suuniste põhimõtteid ebaseadusliku stardiabi suhtes, mida anti lennuettevõtjatele enne 4. aprilli 2014" ([188]).

(398) 2005. aasta suunistes on sätestatud: „Komisjon hindab kõikide ilma tema nõusolekuta ja seega asutamislepingu artikli 88 lõiget 3 rikkudes esitatud lennujaama infrastruktuuride rahastamise toetuste ja starditoetuste kokkusobivust käesolevate suuniste alusel, kui abi hakati andma pärast nende suuniste avaldamist Euroopa Liidu Teatajas. Muudel juhtudel teeb ta seda eeskirjade järgi, mida kohaldati hetkel, mil abi andma hakati" ([189]).

(399) 2008. aasta lepingud sõlmiti pärast 2005. aasta suuniste jõustumist, mis moodustavad nende lepingute suhtes kohaldatava õigusliku aluse.

(400) Seejuures on 2005. aasta suuniste punktis 27 täpsustatud, et lennuettevõtjatele antava tegevusabi (näiteks starditoetuse) võib kuulutada ühisturuga kokkusobivaks üksnes erandkorras ja rangetel tingimustel Euroopa vähem soodsates piirkondades, st piirkondades, mille suhtes kohaldatakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis a sätestatud erandit, ning äärepoolseimates ja väikese rahvastikutihedusega piirkondades.

(401) Kuivõrd Angoulême'i lennujaam ei asu sellises piirkonnas, ei saa seda erandit tema suhtes kohaldada.

(402) Komisjon märgib, et ei Prantsusmaa ega ükski huvitatud kolmas isik ei ole tõendanud kõnealuste meetmete siseturuga kokkusobivust ei 2005. aasta suuniste alusel ega mingil muul alusel.

(403) Kuivõrd 2005. aasta suuniste punktis 79 toodud kriteeriumid starditoetuse kohta on kumulatiivsed, peab komisjon vajalikuks vaadelda vastavust kõnealuste suuniste punkti 5.2 alapunktides i ja k sätestatud kriteeriumidele.

(404) Seoses alapunktis i sätestatud kriteeriumiga (elujõulisust tõendav äriplaan ja analüüs uue liini mõju kohta konkureerivatele liinidele) palus komisjon Prantsusmaal näidata, kas sellised äriplaanid koostati ja esitada sel juhul nende koopiad. Kuid ei Prantsusmaa ega ükski huvitatud kolmas isik ei teatanud selliste äriplaanide olemasolust. Ryanairi ja AMSi esitatud teabest ilmneb samuti, et äriplaani ei koostatud ka selleks, et näidata kindlaksmääratud perioodi jooksul lennuliini elujõulisust pärast abi andmist. Mitte ükski eelnev 2008. aasta lepingute sõlmimise hetkel lennuettevõtja käsutuses olevatel andmetel põhinev analüüs ei võimalda näidata Angoulême'i ja Londoni Stanstedi lennujaama vahelise lennuühenduse elujõulisust. Seega ei ole täidetud punktis i toodud tingimus.

(405) Alapunktis k sätestatud kriteeriumi (edasikaebamismenetlused) kohaselt peavad kaebuste esitamise mehhanismid olema sätestatud liikmesriikide tasandil, et vältida diskrimineerimist abi andmisel. Komisjon märgib, et 2008. aasta lepingute sõlmimise hetkel ei olnud sätestatud ühtegi kaebuste esitamise mehhanismi, mis võimaldaks vältida diskrimineerimist starditoetuse andmisel. Seega ei ole täidetud ka punktis k toodud tingimus.

9.3. **Kokkuvõte**

(406) Käesoleva uurimismenetlusega hõlmatud 2008. aasta lepingud, mis SMAC sõlmis Ryanairi ja AMSiga, kujutavad endast siseturuga kokkusobimatut riigiabi.

10. **ÜLDINE JÄRELDUS**

(407) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 kohaselt peab liikmesriik teatama kõikidest kavadest abi määramise või muutmise kohta. Asjassepuutuv liikmesriik ei tohi rakendada kavatsetud meetmeid enne, kui nimetatud menetluse kohta on tehtud lõplik otsus. Käesoleva juhtumi puhul ei ole Prantsuse ametiasutused teatanud ei Angoulême'i lennujaama käitajatele makstud hüvitistest ega 2008. aasta lepingutest. Lisaks sellele anti abi enne, kui komisjon tegi nende kohta lõpliku otsuse.

([188]) Uute suuniste punkt 174.
([189]) 2005. aasta suuniste punkt 85.

(408) Eespool toodu valguses leiab komisjon, et Angoulême'i lennujaamale makstud hüvitiste näol on tegemist ebaseadusliku riigiabiga, mis on samas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaselt siseturuga kooskõlas.

(409) 2008. aasta lepingute alusel seoses Ryanairi ja AMSi tegevusega väljamakstud summade näol on seevastu tegemist ebaseadusliku riigiabiga, mis on siseturuga kokkusobimatu.

11. **TAGASINÕUDMINE**

(410) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib komisjon juhul, kui ta otsustab, et abi ei ole siseturuga kokkusobiv, kohustada liikmesriiki kõnealuse abi andmise lõpetama või seda abi muutma ([190]). Nõukogu määruse (EÜ) nr 659/1999 ([191]) artiklis 14 on sätestatud: „Kui ebaseadusliku abi korral tehakse negatiivne otsus, nõuab komisjon, et kõnealune liikmesriik peab võtma kõik vajalikud meetmed, et abisaajalt abi tagasi saada (edaspidi „tagastamisotsus"). Komisjon ei nõua abi tagastamist, kui see on vastuolus ühenduse õiguse üldpõhimõttega".

(411) Komisjoni eesmärk asjaomaselt liikmesriigilt siseturuga kokkusobimatu abi tagasinõudmisel on taastada eelnev olukord ([192]). Sellega seoses leiab komisjon, et see eesmärk saavutatakse, kui abi saajad maksavad tagasi ebaseadusliku abina saadud summad, kaotades seega konkurentide ees saadud eelise. Sel viisil taastatakse abi andmisele eelnenud varasem olukord ([193]).

(412) Antud konkreetsel juhul ilmneb, et mitte ükski Euroopa Liidu õiguse üldine põhimõte ei ole vastuolus kõnealuse ebaseadusliku abi tagasinõudmisega. Seejuures ei ole Prantsusmaa ega huvitatud isikud esitanud sellega seoses mingeid põhjendusi.

(413) Seega peab Prantsusmaa võtma kõik vajalikud meetmed selleks, et nõuda Ryanairilt ja AMSilt tagasi 2008. aasta lepingute alusel ebaseaduslikult antud abisummad.

(414) Tagasinõutavad abi summad määratakse kindlaks järgmiselt. 2008. aasta lepinguid tuleb käsitada sellisel viisil, nagu oleks nende alusel makstud igal aastal välja võrdne abisumma kogu lepingute kehtivusaja jooksul. Kõik summad arvutatakse välja lähtuvalt prognoositavast täiendavast negatiivsest rahavoost (tulud miinus kulud) tabelis 12 toodud 2008. aasta lepingute sõlmimise hetkel. Need summad vastavad summadele, mis oleks tulnud igal aastal lahutada turundusteenuste hinnast (või mis oleks tulnud liita lennuettevõtjatelt võetavale lennujaamatasule ja maapealse teenindamise tasule), et lepingu nüüdispuhasväärtus oleks positiivne, või teisisõnu, et leping vastaks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile.

(415) Selleks et võtta arvesse Ryanairi ja AMSi poolt 2008. aasta lepingute tulemusena saadud tegelikku eelist, võib osutuda vajalikuks muuta eelmises põhjenduses nimetatud summasid lähtuvalt Prantsusmaa esitatud tõendusmaterjalidest, vastavalt i) erinevusele ühelt poolt lennuettevõtja poolt lennujaamateenuste lepingu alusel tegelikult makstud, st tagantjärele kindlaks tehtud maandumistasu, reisijatasu ja maapealse teenindamise tasu summade ja teiselt poolt (eelnevalt) prognoositud rahavoogude vahel, mis vastavad kõnealustele tuluridadele ja on toodud tabelis 12, ii) erinevustele ühelt poolt Ryanairile ja AMSile turundusteenuste lepingu alusel tegelikult makstud, st tagantjärele kindlaks tehtud reklaamitasude ja teiselt poolt (eelnevalt) prognoositud rahavoogude vahel, mis vastavad kõnealustele kuluridadele ja on toodud tabelis 12.

(416) Lisaks sellele leiab komisjon, et Ryanairi ja AMSi saadud tegelik eelis on piiratud 2008. aasta lepingute kehtimise ajaga. Pärast kõnealuste lepingute tühistamist ei tehtud Ryanairile ega AMSile enam turundusteenuste eest makseid. Seetõttu muutuvad alltoodud meetodi alusel arvutatavad abisummad 2008. aasta lepingute puhul neil aastatel, kui leping ei kehtinud, nulliks (eeskätt lepingu ennetähtaegsel lõpetamisel või lepingu lõppemisel lepinguosaliste vahelise kokkuleppe alusel).

([190]) Euroopa Kohtu 12. juuli 1973. aasta otsus kohtuasjas C-70/72: komisjon vs. Saksamaa (EKL 1973, lk 813), punkt 13.
([191]) Nõukogu määrus (EÜ) nr 659/1999, 22. märts 1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks, EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1.
([192]) Euroopa Kohtu 14. septembri 1994. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-278/92, C-279/92 ja C-280/92: Hispaania vs. komisjon (EKL, lk I-4103), punkt 75.
([193]) Euroopa Kohtu 17. juuni 1999. aasta otsus kohtuasjas C-75/97: Belgia vs. komisjon (EKL, lk I-03671), punktid 64–65.

(417) Tabelis 13 on toodud asjassepuutuv teave summade kohta, millest lähtuvalt arvutatakse tagasimakstavad summad. Need summad hõlmavad prognoositavaid täiendavaid rahavoogusid (tulud miinus kulud), mis on määratud kindlaks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamise teel, kusjuures summasid on vähendatud nende aastate arvel, mil lepinguid tegelikult ei kohaldatud.

Tabel 13

Teave 2008. aasta lepingute alusel makstud tagasimakstavate summade kohta

Meetme abil väljamakstud ligikaudne abisumma (eurodes) ([1])					Tagasimakstava abisumma ligikaudne suurus (eurodes) (põhiosa)
2008	2009	2010	2011	2012	
463 066	**405 630**	**0**	**0**	**0**	**868 695**

([1]) Intressi arvutamiseks loetakse abi maksmise kuupäevaks asjaomase aasta 31. detsembrit.

(418) Nagu on selgitatud eespool, leiab komisjon, et riigiabi eeskirjade kohaldamisel tuleb Ryanairi ja AMSi vaadelda ühe ja sama majandusüksusena ning 8. veebruaril 2008 samaaegselt sõlmitud lennujaamateenuste lepinguid ja turundusteenuste lepinguid tuleb vaadelda kui ühtainsat tehingut. Seetõttu leiab komisjon, et Ryanair ja AMS vastutavad solidaarselt ajavahemikul 2008. aasta lepingute alusel saadud abisummade tagasimaksmise eest.

(419) 2008. aasta lepingute alusel ajavahemikul 2008–2009 tegelikult väljamakstud abisumma ulatub 868 695 euroni.

(420) Prantsuse ametiasutused peavad eespool toodud summa sisse nõudma 4 kuu jooksul alates käesolevast otsusest teatamisest.

(421) Prantsuse ametiasutused peavad seejuures lisaks sellele lisama abisummadele tagasinõutavad intressid, mida arvestatakse alates kuupäevast, mil abisummad anti ettevõtja käsutusse, see tähendab alates iga abisumma tegeliku väljamakse kuupäevast kuni kõnealuste summade tegeliku tagasimaksmiseni ([194]), vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004 ([195]) V peatüki sätetele. Võttes arvesse, et käesoleval juhul on abiga seotud rahavood keerulised ja tekkisid aasta jooksul mitmel erineval kuupäeval või teatud tulude puhul ka pidevalt, leiab komisjon, et tagasimakstavate intresside arvutamisel on lubatav eeldada, et asjaomaste abisummade väljamaksmine toimus aasta lõpul, see tähendab iga asjaomase aasta 31. detsembril.

(422) Kui liikmesriigil tekivad ettenägematud raskused või ilmnevad asjaolud, mis komisjonil olid märkamata jäänud, võib ta teavitada neist probleemidest komisjoni ja edastada vajalike muudatuste tegemise ettepanekud komisjonile hindamiseks. Sellisel juhul peavad komisjon ja asjaomane liikmesriik tegema raskuste ületamiseks heas usus koostööd, järgides samas rangelt Euroopa Liidu toimimise lepingu sätteid ([196]).

(423) Komisjon palub Prantsusmaal teatada kõikidest käesoleva otsuse elluviimisel tekkivatest probleemidest,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Charente'i departemangu, Angoulême'i piirkonna linnade ühenduse ja Braconne Charente'i kommuunide ühenduse poolt Angoulême Brie Champniers' lennujaama käitamise ja arengu rahastamistingimuste kohta 23. mail 2002 sõlmitud kokkuleppe alusel ning Charente'i lennujaamade ühisametiühingu poolt vastavalt Angoulême'i kaubandus-tööstuskoja ja

([194]) Vt nimetatud määruse nr 659/99 artikli 14 lõige 2.
([195]) Komisjoni määrus (EÜ) nr 794/2004, 21. aprill 2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 140, 30.4.2004, lk 1).
([196]) Vt Euroopa Kohtu 2. veebruari 1989. aasta otsus kohtuasjas C-94/87, komisjon vs. Saksamaa, EKL lk 175, punkt 9 ja Euroopa Kohtu 4. aprilli 1995. aasta otsus kohtuasjas C-348/93, komisjon vs. Itaalia, EKL lk 673, punkt 17.

SNC-Lavaliniga 22. jaanuaril 2009 sõlmitud allhankelepingu ja 8. augustil 2011 võetud teenindamiskohustuse alusel tehtud maksete näol on tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, mida Prantsusmaa andis ebaseaduslikult, rikkudes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 sätteid.

2. Charente'i lennujaamade ühisametiühingu poolt Ryanairile ja Airport Marketing Services'ile lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu (sõlmitud 8. veebruaril 2008) alusel tehtud maksete näol on tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, mida Prantsusmaa andis ebaseaduslikult, rikkudes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 sätteid.

Artikkel 2

1. Charente'i departemangu, Angoulême'i piirkonna linnade ühenduse ja Braconne Charente'i kommuunide ühenduse poolt Angoulême Brie Champniers' lennujaama käitamise ja arengu rahastamistingimuste kohta 23. mail 2002 sõlmitud kokkuleppe alusel ning Charente'i lennujaamade ühisametiühingu poolt Angoulême'i kaubandus-tööstuskojaga 22. jaanuaril 2009 sõlmitud allhankelepingu alusel tehtud maksete näol on tegemist riigiabiga, mis on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 sätete kohaselt siseturuga kokkusobiv.

2. Charente'i lennujaamade ühisametiühingu poolt SNC-Lavaliniga 8. augustil 2011 võetud teenindamiskohustuse alusel tehtud maksete näol on tegemist riigiabiga, mis on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 sätete kohaselt siseturuga kokkusobiv, tingimusel, et Prantsusmaa esitab komisjonile andmed, millest ilmneb, et kogu lepingu kehtivusaja jooksul väljamakstud kogusumma ei ületa summat, mis on vajalik üksnes avaliku teenindamisega seotud puhaskulude katmiseks, kusjuures kõnealustest kuludest on maha arvatud lennujaama kaubandusliku arendamise kulud ning on võetud arvesse mõistlikku investeeringutasuvust.

3. Prantsusmaa edastab komisjonile nelja kuu jooksul pärast Charente'i lennujaamade ühisametiühingu ja SNC-Lavalini vahel 2011. aastal sõlmitud lepingu lõppemist aruande, millest nähtub, et SNC-Lavalinile makstud hüvitissumma, mille puhul on võetud arvesse mõistlikku investeeringutasuvust, on lepingu kogu kehtivusaja jooksul olnud vastavuses otsuse 2012/21/EL artiklis 5 sätetega.

4. Charente'i lennujaamade ühisametiühingu poolt Ryanairile ja Airport Marketing Services'ile Ryanairiga ja Airport Marketing Services'iga sõlmitud lennujaamateenuste lepingu ja turundusteenuste lepingu (sõlmitud 8. veebruaril 2008) alusel antud abi on siseturuga kokkusobimatu.

Artikkel 3

1. Prantsusmaa on kohustatud artikli 2 lõikes 4 osutatud abisummad abisaajatelt sisse nõudma. Ryanair ja Airport Marketing Services peavad abi tagasi maksma solidaarselt.

2. Tagasimakstavatelt summadelt tuleb tasuda intressi, mida arvestatakse alates kuupäevast, mil need anti abisaajate käsutusse, kuni nende täieliku tagasimaksmiseni.

3. Intressid arvutatakse liitintressina kooskõlas määruse (EÜ) nr 794/2004 V peatükiga ja määrust (EÜ) nr 794/2004 muutva komisjoni määrusega (EÜ) nr 271/2008 ([197]).

4. Prantsusmaa tühistab kõik tegemata maksed seoses artikli 2 lõikes 4 osutatud abiga alates käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevast.

Artikkel 4

1. Artikli 2 lõikes 4 osutatud abi nõutakse tagasi viivitamata ja tõhusalt.

2. Prantsusmaa tagab käesoleva otsuse täitmise nelja kuu jooksul alates käesoleva otsuse teatavakstegemisest.

([197]) Komisjoni määrus (EÜ) nr 271/2008, 30. jaanuar 2008, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 82, 25.3.2008, lk 1).

Artikkel 5

1. Prantsusmaa esitab komisjonile kahe kuu jooksul alates käesoleva otsuse teatavakstegemisest järgmise teabe:

a) artikli 3 kohaselt tagasinõutava abi kogusumma;

b) käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud meetmete ja kavandatud meetmete üksikasjalik kirjeldus;

c) dokumendid, millega tõendatakse, et abisaajatele on antud korraldus abi tagasi maksta.

2. Prantsusmaa teavitab komisjoni järjekindlalt käesoleva otsuse rakendamiseks võetud riiklike meetmete elluviimisest seni, kuni artikli 2 lõikes 4 osutatud abi on täielikult tagasi makstud. Prantsusmaa esitab komisjoni taotluse korral viivitamata teabe käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete kohta. Samuti esitab Prantsusmaa üksikasjalikud andmed abisaajatelt juba tagasi saadud abisummade ja intresside kohta.

Artikkel 6

Käesolev otsus on adresseeritud Prantsuse Vabariigile.

Brüssel, 23. juuli 2014

Komisjoni nimel

asepresident

Joaquín ALMUNIA